Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 16ης Μαΐου 2018*

«Ανταγωνισμός – Συγκεντρώσεις – Αγορά των αεροπορικών μεταφορών – Απόφαση με την οποία κηρύσσεται η συγκέντρωση συμβατή με την εσωτερική αγορά υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως ορισμένων δεσμεύσεων – Αίτηση απαλλαγής από μέρος των αναληφθεισών δεσμεύσεων – Αναλογικότητα – Δικαιολογημένη εμπιστοσύνη – Αρχή της χρηστής διοικήσεως – Κατάχρηση εξουσίας»

Στην υπόθεση T-712/16,

Deutsche Lufthansa AG, με έδρα την Κολωνία (Γερμανία), εκπροσωπούμενη από τον S. Völcker, δικηγόρο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους A. Biolan, H. Leupold και I. Zaloguin,

καθής,

με αντικείμενο προσφυγή βάσει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως C(2016) 4964 τελικό της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2016, με την οποία απορρίφθηκε η αίτηση της προσφεύγουσας για απαλλαγή από ορισμένες δεσμεύσεις οι οποίες κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση της Επιτροπής της 4ης Ιουλίου 2005, για την έγκριση της συγκέντρωσης στην υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους G. Berardis, πρόεδρο, Σ. Παπασάββα (εισηγητή) και O. Spineanu-Matei, δικαστές,

γραμματέας: C. Heeren, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 14ης Σεπτεμβρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Η προσφεύγουσα, Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa ή προσφεύγουσα), είναι η σημαντικότερη γερμανική αεροπορική εταιρία. Είναι ιδρυτικό μέλος της Star Alliance, της πλέον σημαντικής συμμαχίας αεροπορικών εταιριών παγκοσμίως.

2 Πέραν της συμφωνίας Star Alliance, η Lufthansa συνήψε με τη Scandinavian Airlines System (στο εξής: SAS), την 11η Μαΐου 1995, διμερή συμφωνία συμμαχίας (στο εξής: διμερής συμφωνία συμμαχίας), και την 1η Ιουλίου 1995, συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό (code-sharing), συμφωνία εμπορίας και πωλήσεων και διμερή συμφωνία για τη σύσταση κοινοπραξίας (στο εξής: συμφωνία κοινοπραξίας).

3 Ομοίως, πέραν της συμφωνίας Star Alliance, η Lufthansa συνήψε με την Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. (στο εξής: LOT), την 1η Ιουνίου 2002, αμοιβαία συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό, την 25η Αυγούστου 2003, ειδική τιμολογιακή συμφωνία κατανομής, την 26η Σεπτεμβρίου 2003, στρατηγική συμφωνία συνεργασίας, τη 15η Ιουνίου 2004, συμφωνία-πλαίσιο σχετικά με το πρόγραμμα κινήτρων και, την 1η Οκτωβρίου 2003, τη συμφωνία συνεργασίας Miles and More.

Απόφαση εγκρίνουσα την πράξη συγκεντρώσεως μεταξύ της Lufthansa και της Swiss International Air Lines Ltd

4 Με απόφαση της 4ης Ιουλίου 2005 (υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, στο εξής: απόφαση του 2005), η οποία εκδόθηκε κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο β', και παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (ΕΕ 2004, L 24, σ. 1), η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε ότι η πράξη συγκεντρώσεως (στο εξής: πράξη συγκεντρώσεως) με την οποία η Lufthansa απέκτησε τον έλεγχο της αεροπορικής εταιρίας Swiss International Air Lines Ltd (στο εξής: Swiss) ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά, τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές, υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως ορισμένων προϋποθέσεων και υποχρεώσεων.

5 Κατά την εξέταση της πράξεως συγκεντρώσεως, η Επιτροπή, αφενός, ανέλυσε τις επικαλύψεις μεταξύ των υπηρεσιών που παρέχονται από τις δύο αεροπορικές εταιρίες. Η Επιτροπή, αφετέρου, εξέτασε κατά πόσον η εξαγορά της Swiss από τη Lufthansa θα εξάλειφε και τον πραγματικό ανταγωνισμό μεταξύ της Swiss και άλλων αεροπορικών εταιριών που δεν ανήκαν στον όμιλο Lufthansa, αλλά ήταν μέλη της Star Alliance και συνδέονταν μεταξύ τους με σειρά διμερών ή πολυμερών συμφωνιών, ήτοι της SAS, της LOT, της Austrian Airlines, της British Midland Limited (στο εξής: bmi), της United Airlines και της Air Canada.

6 Λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων συμφωνιών συνεργασίας που μνημονεύονται στις σκέψεις 2 και 3 ανωτέρω και της πιθανής μελλοντικής προσχωρήσεως της Swiss στη Star Alliance, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η SAS και η LOT είχαν περιορισμένο ενδιαφέρον να ανταγωνιστούν τη Swiss μετά την πράξη συγκεντρώσεως.

7 Κατά συνέπεια, τα μερίδια αγοράς της SAS και της LOT προστέθηκαν σε εκείνα της Lufthansa κατά την από απόψεως ανταγωνισμού εκτίμηση της πράξεως συγκεντρώσεως από την Επιτροπή, με αποτέλεσμα να προκύψουν δύο επικαλύψεις στις γραμμές Ζυρίχη-Στοκχόλμη (στο εξής: ZRH-STO) και Ζυρίχη-Βαρσοβία (στο εξής: ZRH-WAW). Δεδομένου ότι μόνο η Swiss και τα μέλη της Star Alliance, η SAS στη γραμμή ZRH-STO και η LOT στη γραμμή ZRH-WAW, εκτελούν τις εν λόγω γραμμές και δεδομένης της συμφορήσεως στους αερολιμένες της Ζυρίχης (Ελβετία) και της

Στοκχόλμης (Σουηδία), η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχαν σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της πράξεως συγκεντρώσεως με την εσωτερική αγορά αναφορικά με τις δύο αυτές γραμμές.

8 Προκειμένου να εξαλειφθούν αυτές οι σοβαρές αμφιβολίες, η Lufthansa και η Swiss (στο εξής, από κοινού: μέρη της συγκεντρώσεως) πρότειναν, στις 13 Ιουνίου 2005, δεσμεύσεις όσον αφορά τις χρονοθυρίδες ιδίως για τις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW.

9 Κατόπιν των παρατηρήσεων των τρίτων ενδιαφερομένων, στις 27 Ιουνίου 2005, τα μέρη της συγκεντρώσεως συμπλήρωσαν τις δεσμεύσεις για τις χρονοθυρίδες με τις τιμολογιακές δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στη ρήτρα 11.1 των δεσμεύσεων που πρότειναν τα μέρη της συγκεντρώσεως, η οποία προβλέπει ότι η οντότητα που προκύπτει από τη συγχώνευση θα εφαρμόζει, κάθε φορά που θα μειώνει ένα δημοσιευμένο ναύλο σε παρόμοια γραμμή αναφοράς, ισοδύναμη μείωση (σε ποσοστό) επί των αντιστοίχων ναύλων στις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW. Η εν λόγω ρήτρα διευκρινίζει ότι η υποχρέωση αυτή θα παύσει να υφίσταται όταν αρχίσει να δραστηριοποιείται στις εν λόγω γραμμές νέος πάροχος αεροπορικών υπηρεσιών.

10 Οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη της συγκεντρώσεως (στο εξής: δεσμεύσεις) προβλέπουν τον ορισμό ενός εντολοδόχου επιφορτισμένου με τον έλεγχο της τηρήσεως των δεσμεύσεων από τα μέρη της συγκεντρώσεως, υπό την εποπτεία της Επιτροπής (στο εξής: εντολοδόχος).

11 Οι δεσμεύσεις περιλαμβάνουν, εξάλλου, τις ρήτρες αναθεωρήσεως 15.1 και 15.2 (στο εξής, αντίστοιχα: ρήτρα αναθεωρήσεως 15.1 και ρήτρα αναθεωρήσεως 15.2), οι οποίες έχουν ως εξής:

«15.1 Η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως της οντότητας που προκύπτει από τη συγχώνευση, η οποία δικαιολογείται από εξαιρετικές περιστάσεις ή από ριζικές αλλαγές στις συνθήκες της αγοράς, όπως είναι η εκμετάλλευση ανταγωνιστικής αεροπορικής υπηρεσίας σε ζεύγος ευρωπαϊκών πόλεων ή σε συγκεκριμένη και προσδιορισμένη πτήση μεγάλης αποστάσεως, να άρει, τροποποιήσει ή αντικαταστήσει μία ή περισσότερες από τις παρούσες δεσμεύσεις.

15.2 Κατόπιν αιτήσεως της οντότητας που προκύπτει από τη συγχώνευση, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, άρει ή τροποποιήσει όλες τις δεσμεύσεις που προτείνονται στο παρόν έγγραφο, στηριζόμενη στην εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα καταργήσει την υποχρέωση διαθέσεως χρονοθυρίδων εφόσον διαπιστώσει τέτοια ουσιώδη μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις επί των οποίων στήριξε το συμπέρασμά της, στην απόφαση του 2005, περί μειώσεως των κινήτρων ανταγωνισμού μεταξύ της οντότητας που προκύπτει από τη συγχώνευση και των ενδιαφερόμενων μεταφορέων της συμμαχίας της Lufthansa, ώστε να διασκεδαστούν οι ανησυχίες που επισήμανε η Επιτροπή.»

Η προσβαλλόμενη απόφαση

12 Στις 4 Νοεμβρίου 2013, τα μέρη της συγκεντρώσεως υπέβαλαν στην Επιτροπή αίτηση απαλλαγής από τις τιμολογιακές δεσμεύσεις και, ει δυνατόν, από τις δεσμεύσεις για τις χρονοθυρίδες και από άλλα παρεπόμενα διορθωτικά μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW. Η υπό κρίση προσφυγή αφορά μόνο την αίτηση απαλλαγής από τις τιμολογιακές δεσμεύσεις που εφαρμόζονται στις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW (στο εξής: αίτηση απαλλαγής).

13 Η αίτηση απαλλαγής στηριζόταν σε τρεις δικαιολογητικούς λόγους, ήτοι, πρώτον, στην καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας, δεύτερον, στην αλλαγή πολιτικής της Επιτροπής όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας κατά την εξέταση των πράξεων συγκεντρώσεως, καθώς και στην εκτίμηση στην οποία προέβη η Επιτροπή συναφώς, με την απόφασή της C(2009) 4608 τελικό, της 22ας Ιουνίου 2009, με την οποία πράξη συγκεντρώσεως κηρύσσεται συμβατή με την κοινή αγορά και

τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (υπόθεση COMP/M.5335, Lufthansa/SN Airholding, στο εξής: απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines), και, τρίτον, στην ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ της Swiss, αφενός, και των SAS και LOT, αφετέρου.

14 Στις 14 Φεβρουαρίου 2014, η Lufthansa απάντησε στις από 22 Νοεμβρίου 2013 ερωτήσεις της Επιτροπής και, στις 27 Απριλίου 2014, απάντησε στις από 26 Φεβρουαρίου 2014 συμπληρωματικές ερωτήσεις.

15 Σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 2014, η Lufthansa πρότεινε την καταγγελία της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας αν κατόπιν της καταγγελίας αυτή η Επιτροπή επρόκειτο να εγκρίνει την αίτηση απαλλαγής αναφορικά με τη γραμμή ZRH-STO. Στις 16 Οκτωβρίου 2014, η Lufthansa συμπλήρωσε την αίτησή της απαλλαγής με νέες προτάσεις. Στις 26 Ιανουαρίου 2015, απάντησε με ηλεκτρονικό μήνυμα σε ερώτηση της Επιτροπής και, στις 18 Μαΐου 2015, την ενημέρωσε σχετικά με σχέδιο τροποποιήσεως της κλίμακας των τιμών της.

16 Στις 5 Μαρτίου 2015, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Lufthansa ότι η ζητηθείσα απαλλαγή θα μπορούσε να της χορηγηθεί εάν επέφερε ορισμένες τροποποιήσεις στις συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό οι οποίες είχαν συναφθεί με την SAS και την LOT. Η Lufthansa απάντησε, με ηλεκτρονικό μήνυμα της 28ης Απριλίου 2015, ότι δεν σκόπευε να προβεί σε τέτοιες τροποποιήσεις.

17 Στις 29 Ιουνίου 2015, η Lufthansa απάντησε στις από 22 Μαΐου 2015 ερωτήσεις της Επιτροπής.

18 Στις 22 Οκτωβρίου 2015, η Επιτροπή κοινοποίησε στα μέρη της συγκεντρώσεως την πρόθεσή της να απορρίψει την αίτηση απαλλαγής. Τα μέρη της συγκεντρώσεως υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στις 20 και 24 Νοεμβρίου 2015.

19 Ο εντολοδόχος υπέβαλε παρατηρήσεις επί της αιτήσεως απαλλαγής της Lufthansa στις 27 Ιουνίου 2014 και στις 3 Μαΐου 2016.

20 Με την απόφαση C(2016) 4964 τελικό, της 25ης Ιουλίου 2016, η Επιτροπή απέρριψε την αίτηση της Lufthansa, για την απαλλαγή από ορισμένες δεσμεύσεις οι οποίες είχαν καταστεί υποχρεωτικές με την απόφαση του 2005 (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

21 Ως προς την αίτηση απαλλαγής των μερών της συγκεντρώσεως βάσει της δεύτερης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, η οποία στηρίζεται σε μεταβολή στις συμφωνίες συνεργασίας που συνήψε η Lufthansa, η Επιτροπή έκρινε ότι η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS όσον αφορά την κυκλοφορία μεταξύ Γερμανίας και Σκανδιναβίας δεν επαρκούσε για την εξάλειψη των προβλημάτων που εκτίθενται στην απόφαση του 2005 για τη γραμμή ZRH-STO και ότι η μη είσοδος στην αγορά νέου μεταφορέα θα μπορούσε, επιπλέον, να θεωρηθεί, αφ' εαυτής, ως λόγος που δικαιολογεί τη διατήρηση των τιμολογιακών δεσμεύσεων (αιτιολογική σκέψη 68 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Επισήμανε, εξάλλου, ότι, σε περίπτωση που τα μέρη της συγκεντρώσεως πράγματι καταγγείλουν τη διμερή συμφωνία συμμαχίας, θα μπορούσε, κατ' αρχήν, βάσει της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 και εφόσον εκδοθεί χωριστή απόφαση της Επιτροπής, να δρομολογηθεί η εξέταση των δεσμεύσεων για τη γραμμή ZRH-STO, διευκρίνισε, όμως, ότι αποτέλεσμα της καταγγελίας της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας θα ήταν μόνο η εφαρμογή της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, χωρίς τούτο να σημαίνει κατ' ανάγκην χορήγηση της απαλλαγής την οποία ζήτησαν τα μέρη της συγκεντρώσεως (αιτιολογική σκέψη 69 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

22 Ως προς την αίτηση απαλλαγής των μερών της συγκεντρώσεως βάσει της πρώτης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, η οποία στηρίζεται σε αλλαγή της πολιτικής της Επιτροπής όσον αφορά την αξιολόγηση του ρόλου των μελών της συμμαχίας κατά την εξέταση των συγκεντρώσεων μετά την απόφαση του 2005, η Επιτροπή ανέφερε ότι κάθε πράξη αξιολογείται με βάση τα δικά της χαρακτηριστικά (αιτιολογική σκέψη 77 της προσβαλλομένης αποφάσεως), ότι η Επιτροπή δεν απέκλεισε, κατ' αρχήν, από την αρμοδιότητά της τις σχέσεις μεταξύ των μελών της συμμαχίας ούτε

τον αντίκτυπο αυτών των σχέσεων επί των κινήτρων των εταίρων τους να ανταγωνίζονται μεταξύ τους μετά τη συγκέντρωση (αιτιολογική σκέψη 79 της προσβαλλομένης αποφάσεως), και ότι οι εν προκειμένω προταθείσες δεσμεύσεις απαιτούσαν εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα την οποία τα μέρη της συγκεντρώσεως δεν απέδειξαν (αιτιολογικές σκέψεις 82 και 83 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

23 Εξάλλου, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για να ζητηθεί η άρση των δεσμεύσεων για τις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, κατά την εκτίμηση της αιτήσεως απαλλαγής, οι συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό τις οποίες συνήψε η Swiss με τους εταίρους της Lufthansa, την SAS το 2007 και την LOT το 2006 (αιτιολογικές σκέψεις 95 και 96 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Λόγω των πιθανών επιπτώσεων των εν λόγω συμφωνιών πτήσεων με κοινό κωδικό επί του ανταγωνισμού σε καθεμία από τις δύο γραμμές, η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν κρίσιμες για την αξιολόγηση της συγκεντρώσεως και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ύπαρξη των συμφωνιών αυτών καθιστούσε εμφανές ότι ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και των SAS και LOT δεν είχε μειωθεί (αιτιολογικές σκέψεις 99 και 100 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχαν επαρκείς λόγοι ώστε να χορηγήσει τη ζητηθείσα απαλλαγή. Διευκρίνισε, αφενός, ότι, δεδομένου ότι δεν είχε εισέλθει στην αγορά ανταγωνιστικός αερομεταφορέας και ότι δεν είχαν προκύψει άλλες εξαιρετικές περιστάσεις ή ριζικές αλλαγές στις συνθήκες της αγοράς, οι προϋποθέσεις άρσεως των δεσμεύσεων κατά τη ρήτρα αναθεωρήσεως 15.1 δεν πληρούνταν (αιτιολογική σκέψη 108 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Επισήμανε, αφετέρου, ότι τα μέρη της συγκεντρώσεως δεν είχαν αποδείξει την πλήρωση των απαιτούμενων προϋποθέσεων για την επανεξέταση, την άρση ή την τροποποίηση των δεσμεύσεων δυνάμει της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 (αιτιολογική σκέψη 109 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

24 Η Επιτροπή στήριξε το συμπέρασμα αυτό σε πέντε δικαιολογητικούς λόγους οι οποίοι έχουν ως εξής:

«111. Πρώτον, η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας που συνήφθη με την SAS δεν [θίγει τη συμβατική βάση για μεγαλύτερη συνεργασία] που εξετάσθηκε στην απόφαση του 2005 και, συνεπώς, δεν επαρκεί για την επανεξέταση με βάση τη ρήτρα αναθεωρήσεως 15.2.

112. Δεύτερον, ακόμη και αν η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας μπορούσε θεωρητικά να κριθεί κρίσιμη εν προκειμένω, η κατάσταση του ανταγωνισμού στις δύο γραμμές εξακολουθεί να εγείρει σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της συγκεντρώσεως με την εσωτερική αγορά […], με συνέπεια ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2. Πράγματι, μόνο δύο αερομεταφορείς εξυπηρετούν, αντίστοιχα, τις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW και έχουν συνάψει παράλληλες συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ κομβικών αεροδρομίων.

113. Τρίτον, καμία συμβατική μεταβολή δεν επήλθε στη γραμμή ZRH-WAW μετά την έκδοση της αποφάσεως του 2005.

114. Τέταρτον, η αποδοχή από την Επιτροπή διαρθρωτικών δεσμεύσεων, κατ' αντιδιαστολή προς τις δεσμεύσεις για την τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς, σχετικά με τους ναύλους σε ορισμένες πρόσφατες υποθέσεις συγκεντρώσεως αεροπορικών εταιριών, οι οποίες αφορούσαν γραμμές και αγορές που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αποφάσεως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ουσιώδης μεταβολή της αγοράς ούτε να δικαιολογήσει με άλλον τρόπο την ζητούμενη απαλλαγή. Ομοίως, το γεγονός και μόνον ότι οι τιμολογιακές δεσμεύσεις δεν έχουν εξετασθεί σε ορισμένες πρόσφατες υποθέσεις συγκεντρώσεως αεροπορικών εταιριών μπορεί να μην συνιστά λόγο ο οποίος δικαιολογεί την άρση των τιμολογιακών δεσμεύσεων στην υπό εξέταση περίπτωση.

115. Πέμπτον, η προβαλλόμενη αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή αντιμετωπίζει τα μέλη της Alliance δεν αποτελεί εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα, κατά την έννοια της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2.

116. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, σε γενικές γραμμές, η ζητούμενη άρση των δεσμεύσεων δεν πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις ρήτρες αναθεωρήσεως 15.1 και 15.2 (πρώτη και δεύτερη περίοδος). Εξάλλου, δεν θα βελτίωνε την εν γένει αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να απορρίψει την αίτηση της Lufthansa περί μερικής άρσεως των δεσμεύσεων […]».

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

25 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 5 Οκτωβρίου 2016, η προσφεύγουσα άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

26 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

27 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να απορρίψει την προσφυγή·

– να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

28 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο (έκτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας που προβλέπονται στο άρθρο 89 του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου, έθεσε στη Lufthansa και στην Επιτροπή γραπτές ερωτήσεις. Οι διάδικοι απάντησαν στις ερωτήσεις αυτές εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

29 Η Lufthansa και η Επιτροπή αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις που τους έθεσε προφορικά το Γενικό Δικαστήριο κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 14ης Σεπτεμβρίου 2017.

Σκεπτικό

30 Προς στήριξη της προσφυγής της, η προσφεύγουσα προβάλλει τρεις λόγους ακυρώσεως. Ο πρώτος λόγος ακυρώσεως αντλείται από την εφαρμογή εσφαλμένου νομικού κριτηρίου κατά την εκτίμηση της αιτήσεως απαλλαγής, από πολλαπλή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης. Ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως αντλείται από παραβίαση της αρχής της χρηστής διοικήσεως. Ο τρίτος λόγος ακυρώσεως αντλείται από κατάχρηση εξουσίας.

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

31 Οι δεσμεύσεις τις οποίες αναλαμβάνουν τα μετέχοντα σε συγκέντρωση μέρη προκειμένου να εξαλείψουν τις σοβαρές αμφιβολίες που προκαλεί μια πράξη συγκεντρώσεως και να την καταστήσουν συμβατή με την εσωτερική αγορά συνήθως περιέχουν ρήτρα αναθεωρήσεως η οποία προβλέπει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η Επιτροπή, κατόπιν αιτήσεως της οντότητας που προκύπτει από τη συγχώνευση, μπορεί να χορηγήσει παράταση των προθεσμιών ή να άρει, τροποποιήσει ή

αντικαταστήσει τις εν λόγω δεσμεύσεις. Όπως προκύπτει από το σημείο 74 της ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που είναι αποδεκτά βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004 της Επιτροπής (ΕΕ 2008, C 267, σ. 1, στο εξής: ανακοίνωση για τα διορθωτικά μέτρα), η απαλλαγή από δεσμεύσεις ή η τροποποίησή τους παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην περίπτωση των δεσμεύσεων για την τήρηση συγκεκριμένης συμπεριφοράς, οι οποίες μπορεί να έχουν αναληφθεί εδώ και πολλά έτη και ως προς τις οποίες δεν μπορούν να προβλεφθούν ορισμένες περιστάσεις, κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως επί της συγκεντρώσεως η οποία τις κατέστησε υποχρεωτικές. Με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Επιτροπή, παραπέμποντας στην απόφασή της C(2011) 2981 τελικό, της 3ης Μαΐου 2011 (υπόθεση αριθ. IV/M.950 – Hoffmann – La Roche/Boehringer Mannheim), υποστήριξε, εξάλλου, ότι τροποποίηση ή απαλλαγή από δεσμεύσεις μπορεί να επέλθει ακόμη και όταν δεν προβλέπεται ρήτρα αναθεωρήσεως, όταν οι δεσμεύσεις καθίστανται παρωχημένες ή δυσανάλογες λόγω μεταγενέστερων εξαιρετικών εξελίξεων. Σκοπός των δεσμεύσεων είναι, στην πραγματικότητα, η αντιμετώπιση των προβλημάτων ανταγωνισμού που επισημαίνονται στην απόφαση περί εγκρίσεως της συγκεντρώσεως, με αποτέλεσμα να απαιτείται ενδεχομένως η τροποποίηση του περιεχομένου τους ή να έχει εκλείψει η αναγκαιότητά τους, ανάλογα με την εξέλιξη της καταστάσεως της αγοράς. Στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής, η προσφεύγουσα επικαλείται, πάντως, μόνον το γεγονός ότι η ζητηθείσα απαλλαγή έπρεπε να της είχε χορηγηθεί, κατ' εφαρμογήν των ρητρών αναθεωρήσεως 15.1 και 15.2 που περιλαμβάνονται στις δεσμεύσεις.

32 Πριν από την εξέταση των διαφόρων λόγων ακυρώσεως και επιχειρημάτων που προέβαλε η προσφεύγουσα κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να προσδιοριστεί το περιθώριο εκτιμήσεως που διαθέτει η Επιτροπή κατά την εξέταση αιτήσεως απαλλαγής από δεσμεύσεις, καθώς και ο έλεγχος που πρέπει να ασκεί το Γενικό Δικαστήριο επί των σχετικών αποφάσεων της Επιτροπής, και να διευκρινιστούν ορισμένες πτυχές της διαδικασίας εξετάσεως μιας τέτοιας αιτήσεως.

33 Κατά πάγια νομολογία, οι ουσιαστικοί κανόνες του κανονισμού 139/2004 παρέχουν στην Επιτροπή ορισμένη διακριτική ευχέρεια, ιδίως όσον αφορά ζητήματα οικονομικής φύσεως (βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 31ης Μαρτίου 1998, Γαλλία κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-68/94 και C-30/95, EU:C:1998:148, σκέψη 223· της 15ης Φεβρουαρίου 2005, Επιτροπή κατά Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, σκέψη 38, και της 18ης Δεκεμβρίου 2007, Cementbouw Handel & Industrie κατά Επιτροπής, C-202/06 P, EU:C:2007:814, σκέψη 53).

34 Το ίδιο ισχύει και ως προς την εκτίμηση όχι μόνον του συμβατού πράξεως συγκεντρώσεως, αλλά και της ανάγκης επιβολής δεσμεύσεων κατάλληλων για την εξάλειψη των σοβαρών αμφιβολιών που δημιουργεί μια τέτοια συγκέντρωση (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, ARD κατά Επιτροπής, T-158/00, EU:T:2003:246, σκέψη 328, και της 4ης Ιουλίου 2006, easyJet κατά Επιτροπής, T-177/04, EU:T:2006:187, σκέψη 128), καθώς και της εφαρμογής των δεσμεύσεων αυτών (βλ., υπό την έννοια αυτή και κατ' αναλογίαν, απόφαση της 3ης Απριλίου 2003, Petrolessence και SG 2R κατά Επιτροπής, T-342/00, EU:T:2003:97, σκέψεις 102 και 103).

35 Όσον αφορά, ειδικότερα, αίτηση απαλλαγής από δεσμεύσεις οι οποίες κατέστησαν υποχρεωτικές με απόφαση που κηρύσσει πράξη συγκεντρώσεως συμβατή με την εσωτερική αγορά, πρέπει, κατ' αρχάς, να επισημανθεί ότι, καίτοι η εξέταση μιας συγκεντρώσεως απαιτεί προβλέψεις σχετικές με τις μελλοντικές εξελίξεις, οι οποίες καθίστανται ακόμη πιο δύσκολες και αβέβαιες όσο ο χρονικός τους ορίζοντας απομακρύνεται, η εξέταση αιτήσεως απαλλαγής από δεσμεύσεις δεν προκαλεί οπωσδήποτε τις ίδιες δυσχέρειες μακροπρόθεσμης αναλύσεως. Αναλόγως της περιπτώσεως, η εξέταση τέτοιας αιτήσεως απαιτεί, στην πραγματικότητα, να εξακριβωθεί αν πληρούνται οι προϋποθέσεις της ρήτρας αναθεωρήσεως που συνοδεύουν, κατά κανόνα, τις δεσμεύσεις ή να εκτιμηθεί, με χρονική απόσταση, αν οι προβλέψεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τον χρόνο εγκρίσεως της συγκεντρώσεως αποδεικνύονται ακριβείς ή αν οι σοβαρές αμφιβολίες που είχαν δημιουργηθεί εξακολουθούν να υφίστανται.

36 Στη συνέχεια, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, η εξέταση αιτήσεως απαλλαγής από δεσμεύσεις δεν υπόκειται στις αυστηρές προθεσμίες που καθορίζονται ως προς την εξέταση της πράξεως συγκεντρώσεως. Πράγματι, καμία διάταξη δεν προβλέπει προθεσμίες εντός των οποίων θα πρέπει να ολοκληρώνεται η διαδικασία εξετάσεως τέτοιας αιτήσεως ή ορισμένα στάδια της διαδικασίας αυτής ούτε, γενικότερα, ρυθμίζει ή οργανώνει την εν λόγω διαδικασία.

37 Γεγονός πάντως είναι ότι η εξέταση αιτήσεως απαλλαγής από δεσμεύσεις προϋποθέτει, όπως και οι άλλες αποφάσεις επί συγκεντρώσεων, περίπλοκες οικονομικές εκτιμήσεις, ιδίως προκειμένου να εξακριβωθεί αν η κατάσταση της αγοράς, υπό ευρεία έννοια, έχει μεταβληθεί σημαντικά και μόνιμα, με αποτέλεσμα οι δεσμεύσεις να μην είναι πλέον απαραίτητες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ανταγωνισμού που εντοπίζονται στην απόφαση συγκεντρώσεως με την οποία κατέστησαν υποχρεωτικές οι δεσμεύσεις.

38 Επομένως, πρέπει να κριθεί ότι η Επιτροπή διαθέτει ωσαύτως ορισμένη διακριτική ευχέρεια κατά την εκτίμηση αιτήσεως απαλλαγής από δεσμεύσεις η οποία προϋποθέτει περίπλοκες οικονομικές εκτιμήσεις.

39 Κατά συνέπεια, ο εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου έλεγχος της ασκήσεως της εξουσίας αυτής πρέπει να διενεργείται λαμβανομένου υπόψη του περιθωρίου εκτιμήσεως το οποίο στηρίζεται στους οικονομικής φύσεως κανόνες του καθεστώτος των συγκεντρώσεων (απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2005, Επιτροπή κατά Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, σκέψη 38). Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι το Γενικό Δικαστήριο οφείλει να απόσχει από τον έλεγχο της εκ μέρους της Επιτροπής ερμηνείας στοιχείων οικονομικής φύσεως. Πράγματι, το Γενικό Δικαστήριο οφείλει, ειδικότερα, όχι μόνο να εξετάζει την ακρίβεια των αποδεικτικών στοιχείων των οποίων γίνεται επίκληση, την αξιοπιστία και τη συνοχή τους, αλλά και να ελέγχει αν τα στοιχεία αυτά αποτελούν το σύνολο των κρίσιμων δεδομένων που πρέπει να ληφθούν υπόψη για να αξιολογηθεί μια περίπλοκη κατάσταση και αν τεκμηριώνουν τα συμπεράσματα που συνάγονται από αυτά (απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2005, Επιτροπή κατά Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, σκέψη 39).

40 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, η νομολογία αυτή, όπως απορρέει από την απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2005, Επιτροπή κατά Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), δεν στερείται επιρροής εν προκειμένω, λόγω του ότι η υπόθεση στο πλαίσιο της οποίας την εξέδωσε το Δικαστήριο δεν αφορούσε την επανεξέταση δεσμεύσεων που κατέστησαν υποχρεωτικές με απόφαση περί συγκεντρώσεων. Συγκεκριμένα, η εν λόγω νομολογία είναι όλως γενική και περαιτέρω έχει εφαρμοστεί, ειδικότερα, σε διάφορες περιπτώσεις ενδίκων διαφορών που προκύπτουν από την εφαρμογή του κανονισμού 139/2004. Επιπλέον, κατά πάγια νομολογία, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα θεσμικά όργανα διαθέτουν διακριτική ευχέρεια, η τήρηση των εγγυήσεων που παρέχει η έννομη τάξη της Ένωσης στο πλαίσιο των διοικητικών διαδικασιών αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία. Στις εγγυήσεις αυτές συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, η υποχρέωση της Επιτροπής να εξετάζει, με επιμέλεια και αμεροληψία, όλα τα σχετικά με την κρινόμενη περίπτωση στοιχεία, το δικαίωμα του ενδιαφερομένου να εκθέσει την άποψή του, καθώς και το δικαίωμά του να εκδοθεί επί της υποθέσεώς του απόφαση επαρκώς αιτιολογημένη (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 21ης Νοεμβρίου 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, σκέψη 14, και της 20ής Μαρτίου 2002, ABB Asea Brown Boveri κατά Επιτροπής, T-31/99, EU:T:2002:77, σκέψη 99).

41 Από τα προεκτεθέντα απορρέει ότι, μολονότι η Επιτροπή διαθέτει ορισμένη διακριτική ευχέρεια για την εκτίμηση αιτήσεως απαλλαγής από δεσμεύσεις, εντούτοις είναι υποχρεωμένη να προβεί σε προσεκτική εξέταση της εν λόγω αιτήσεως, να διεξαγάγει, εφόσον είναι απαραίτητο, έρευνα, να λάβει τα κατάλληλα μέτρα διερευνήσεως της υποθέσεως και να βασίσει τα συμπεράσματά της στο σύνολο των κρίσιμων στοιχείων.

42 Όσον αφορά το πρόσφορο νομικό κριτήριο για την εξέταση αιτήσεως απαλλαγής, η Επιτροπή, αφού υπενθυμίζει ότι η αναδρομική ανάκληση νόμιμης διοικητικής πράξεως με την οποία έχουν παρασχεθεί δικαιώματα ή παρόμοια πλεονεκτήματα, αντίκειται στις γενικές αρχές του δικαίου (απόφαση της

20ής Νοεμβρίου 2002, Lagardère και Canal+ κατά Επιτροπής, T-251/00, EU:T:2002:278, σκέψη 139), υποστηρίζει ότι οι νόμιμες αποφάσεις περί συγκεντρώσεων που παρέχουν δικαιώματα ή παρόμοια πλεονεκτήματα, όπως η απόφαση του 2005, μπορούν να τροποποιηθούν ή να ανακληθούν μόνον υπό ορισμένες εξαιρετικές περιστάσεις, αυστηρά καθορισμένες. Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Η απόφαση που αφορά αίτηση απαλλαγής από δεσμεύσεις δεν προϋποθέτει ανάκληση της εγκρίνουσας τη συγκέντρωση αποφάσεως, η οποία κατέστησε τις εν λόγω δεσμεύσεις υποχρεωτικές, και δεν αποτελεί τέτοια ανάκληση. Σκοπός της είναι να εξακριβώσει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπει η ρήτρα αναθεωρήσεως η οποία αποτελεί μέρος των δεσμεύσεων ή, κατά περίπτωση, αν τα προβλήματα ανταγωνισμού που διαπιστώθηκαν με την απόφαση για την έγκριση της συγκεντρώσεως υπό την επιφύλαξη της αναλήψεως δεσμεύσεων δεν υφίστανται πλέον.

43 Πρέπει, ωστόσο, να διευκρινιστεί ότι, δεδομένου ότι η απόφαση του 2005 έχει καταστεί απρόσβλητη, η προσφεύγουσα δεν μπορεί, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, να αμφισβητήσει εμμέσως τη νομιμότητά της ούτε όσον αφορά τις δεσμεύσεις.

44 Εξάλλου, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή εξακολουθεί να έχει την υποχρέωση να επανεξετάζει τακτικά, ακόμη και με δική της πρωτοβουλία, αν τα διορθωτικά μέτρα συνεχίζουν να είναι δικαιολογημένα, είναι άνευ σημασίας εν προκειμένω, καθώς η προσφεύγουσα υπέβαλε αίτηση απαλλαγής από τις δεσμεύσεις.

45 Τέλος, πρέπει να διευκρινιστεί ότι εναπόκειται στα μέρη της συγκεντρώσεως τα οποία έχουν αναλάβει τις δεσμεύσεις να προσκομίσουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να καταδείξουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την απαλλαγή από τις δεσμεύσεις. Πάντως, όταν τα εν λόγω μέρη της συγκεντρώσεως προσκομίζουν στοιχεία ικανά να αποδείξουν την πλήρωση των προϋποθέσεων που προβλέπονται στις ρήτρες αναθεωρήσεως των δεσμεύσεων, στην Επιτροπή εναπόκειται να εκθέσει τους λόγους για τους οποίους τα στοιχεία αυτά δεν είναι επαρκή ή αξιόπιστα και, αν είναι αναγκαίο, να διεξαγάγει έρευνα προκειμένου να εξακριβώσει, συμπληρώσει ή αντικρούσει τα προσκομισθέντα από τα μέρη της συγκεντρώσεως στοιχεία.

46 Υπό το πρίσμα όλων των προεκτεθέντων πρέπει να εξετασθούν οι λόγοι ακυρώσεως και τα επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από την εφαρμογή εσφαλμένου νομικού κριτηρίου, από πολλαπλή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης

47 Ο πρώτος λόγος ακυρώσεως υποδιαιρείται σε πέντε σκέλη. Το πρώτο σκέλος αντλείται από την εφαρμογή εσφαλμένου νομικού κριτηρίου κατά την εκτίμηση της αιτήσεως απαλλαγής, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης. Το δεύτερο σκέλος αντλείται από πολλαπλή πρόδηλη πλάνη κατά την εκτίμηση των συμφωνιών συμμαχίας της Lufthansa. Το τρίτο σκέλος αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ, αφενός, της Swiss και, αφετέρου, των SAS και LOT, συνιστά «εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα». Το τέταρτο σκέλος αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την αλλαγή της πολιτικής της όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας. Το πέμπτο σκέλος αντλείται από μη τήρηση, εκ μέρους της Επιτροπής, της γενικής πολιτικής της στον τομέα των συγκεντρώσεων, όσον αφορά τα διορθωτικά τιμολογιακά μέτρα.

48 Πρέπει να εξεταστεί, κατ' αρχάς, το πρώτο σκέλος, στη συνέχεια, το δεύτερο και το τέταρτο σκέλος από κοινού, ακολούθως, το τρίτο σκέλος και, τέλος, το πέμπτο σκέλος. Το συμπέρασμα σχετικά με τη συνολική εκτίμηση του λόγου ακυρώσεως θα διατυπωθεί κατόπιν της εξετάσεως των επιμέρους σκελών.

Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αντλείται από την εφαρμογή εσφαλμένου νομικού κριτηρίου κατά την εκτίμηση της αιτήσεως απαλλαγής, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης

49 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση στηρίζεται σε εσφαλμένο νομικό κριτήριο, καθόσον η Επιτροπή δεν διαθέτει απεριόριστη διακριτική ευχέρεια κατά την εκτίμηση των αιτήσεων απαλλαγής από δεσμεύσεις και θεωρεί ότι, με βάση την απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2005, Επιτροπή κατά Tetra Laval (C-12/03 P, EU:C:2005:87), καθώς και τις αρχές της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, η Επιτροπή έχει αυξημένη υποχρέωση να εξετάσει επισταμένως τις μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις και να διεξαγάγει έρευνα.

50 Πρώτον, καθόσον η προσφεύγουσα, όπως επιβεβαίωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, προσάπτει στην Επιτροπή ότι παρέβη την υποχρέωσή της να προβεί σε επιμελή εξέταση της αιτήσεως απαλλαγής, να διεξαγάγει, εφόσον είναι αναγκαίο, έρευνα και να βασίσει τα συμπεράσματά της στο σύνολο των κρίσιμων στοιχείων που έπρεπε να ληφθούν υπόψη, η επιχειρηματολογία η οποία αναπτύχθηκε προς στήριξη του εν λόγω σκέλους δεν έχει αυτοτελές περιεχόμενο. Θα πρέπει, επομένως, να εξεταστεί σε συνδυασμό με τις επί της ουσίας αιτιάσεις που αναπτύσσονται στο πλαίσιο των λοιπών σκελών του πρώτου λόγου ακυρώσεως.

51 Δεύτερον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι δεσμεύσεις που επιβάλλουν διηνεκείς περιορισμούς στον καθορισμό των τιμών δεν συμβιβάζονται με την αρχή της αναλογικότητας και με καθεστώς στο πλαίσιο του οποίου δεν υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού και ότι, ως εκ τούτου, χρειάζεται τακτική επανεξέτασή τους από την Επιτροπή.

52 Η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί. Πέραν του γεγονότος ότι οι επίμαχες υποχρεώσεις δεν είναι διηνεκείς, αλλά απλώς αόριστης διάρκειας, είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι, δεδομένου ότι η απόφαση του 2005 έχει καταστεί απρόσβλητη, η προσφεύγουσα δεν μπορεί, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 43 ανωτέρω, να αμφισβητήσει τη νομιμότητα των εν λόγω δεσμεύσεων στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής.

53 Εξάλλου, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, οι ρήτρες αναθεωρήσεως 15.1 και 15.2 εκφράζουν την αρχή της αναλογικότητας υπό την έννοια ότι επιτρέπουν, υπό εξαιρετικές περιστάσεις, την άρση, τροποποίηση ή αντικατάσταση των δεσμεύσεων εάν αποδειχθεί ότι δεν είναι πλέον απαραίτητες ή αναλογικές, εξυπακουομένου ότι το γεγονός και μόνον ότι οι δεσμεύσεις αυτές ισχύουν εδώ και πολλά χρόνια δεν αποδεικνύει αφ' εαυτού ότι οι σοβαρές αμφιβολίες εξαιτίας των οποίων ανελήφθησαν έχουν εξαλειφθεί και ότι οι δεσμεύσεις δεν είναι πλέον δικαιολογημένες.

54 Τέλος, όπως προκύπτει από τη σκέψη 44 ανωτέρω, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να προβαίνει τακτικά σε αυτεπάγγελτη εξέταση των μεγάλης διάρκειας δεσμεύσεων, αλλά εναπόκειται στα μέρη της συγκεντρώσεως τα οποία έχουν αναλάβει τις εν λόγω δεσμεύσεις να υποβάλουν αίτηση για την άρση ή την τροποποίησή τους και να αποδείξουν ότι οι αναγκαίες προς τούτο προϋποθέσεις πληρούνται.

55 Τρίτον, όσον αφορά την αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή επέβαλε τις τιμολογιακές δεσμεύσεις, ότι η ίδια τις αποδέχθηκε με δισταγμό, κατόπιν της προσθήκης της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, και ότι, ως εκ τούτου, ήταν εύλογο να αναμένει ότι η Επιτροπή θα άρει πράγματι τις δεσμεύσεις και θα εξετάσει καλή τη πίστει την πλήρωση των προϋποθέσεων της ρήτρας αναθεωρήσεως.

56 Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Αφενός, στηρίζεται σε εσφαλμένη αφετηρία. Πράγματι, όπως προκύπτει ιδίως από την αιτιολογική σκέψη 30 και από το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 139/2004, οι συμμετέχουσες σε συγκέντρωση επιχειρήσεις είναι εκείνες οι οποίες μπορούν να προτείνουν δεσμεύσεις προκειμένου η συγκέντρωση να καταστεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, ενώ η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει την ανάληψη δεσμεύσεων στις εν λόγω

επιχειρήσεις. Αφετέρου, το επιχείρημα στερείται λυσιτέλειας, καθόσον δεν μπορεί πλέον να αμφισβητηθεί η νομιμότητα των δεσμεύσεων που κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση του 2005. Εξάλλου, δεν προκύπτει από τη δικογραφία ότι η Επιτροπή παρείχε συγκεκριμένες διαβεβαιώσεις ως προς την άρση των δεσμεύσεων. Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι η ρήτρα αναθεωρήσεως δεν μπορεί αφ' εαυτής να διασφαλίσει στην προσφεύγουσα ότι η αίτησή της περί απαλλαγής από τις δεσμεύσεις θα γίνει άνευ ετέρου δεκτή, καθώς η άρση των δεσμεύσεων επέρχεται μόνον όταν πράγματι πληρούνται οι προς τούτο προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

57 Κατά συνέπεια, το πρώτο σκέλος πρέπει να απορριφθεί, εξαιρουμένης της αιτιάσεως που αντλείται από την παράβαση εκ μέρους της Επιτροπής της υποχρεώσεώς της να προβεί σε επιμελή εξέταση της αιτήσεως απαλλαγής, να διεξαγάγει, εφόσον είναι αναγκαίο, έρευνα και να βασίσει τα συμπεράσματά της στο σύνολο των κρίσιμων στοιχείων που έπρεπε να ληφθούν υπόψη, η οποία θα εξεταστεί στο πλαίσιο των λοιπών σκελών του πρώτου λόγου ακυρώσεως.

Επί του δεύτερου και του τέταρτου σκέλους, που αντλούνται από πρόδηλη πλάνη κατά την εκτίμηση των συμφωνιών συμμαχίας της Lufthansa υπό το πρίσμα της δεύτερης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 και από το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την αλλαγή της πολιτικής της όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας

58 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, καθώς δεν έλαβε υπόψη κρίσιμα στοιχεία, στηρίχθηκε σε μη αποδεδειγμένες υποθέσεις και δεν εξέτασε καλή τη πίστει την αίτηση απαλλαγής, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι οι αλλαγές στις συμφωνίες συμμαχίας που είχαν συναφθεί μεταξύ της Lufthansa και της SAS δεν αρκούσαν για την άρση της τιμολογιακής δεσμεύσεως όσον αφορά τη γραμμή ZRH-STO. Υποστηρίζει, συναφώς, πρώτον, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση ουδόλως λαμβάνει υπόψη την εκ μέρους της ίδιας της Επιτροπής εκτίμηση, στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines, των ίδιων συμφωνιών μεταξύ της Lufthansa και της SAS (και άλλων μελών της Star Alliance), δεύτερον, ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την αλλαγή της πολιτικής της όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας, τρίτον, ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό η οποία εξετάστηκε στο πλαίσιο της αποφάσεως C(2012) 2320 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2012 (υπόθεση COMP/M.6447 – IAG/bmi, στο εξής: απόφαση IAG/bmi), δεν είναι κρίσιμη εν προκειμένω και, τέταρτον, ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό που συνήφθη μεταξύ της Swiss και της SAS δεν περιλαμβάνει τις ίδιες μορφές συνεργασίας επί των οποίων στηρίχθηκε η μεταχείριση των εταίρων της Lufthansa στην απόφαση του 2005.

– *Προκαταρκτικές παρατηρήσεις*

59 Επιβάλλεται εκ προοιμίου η διαπίστωση ότι, κατ' αρχάς, η δεύτερη περίοδος της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 αναφέρεται ρητώς μόνο στην κατάργηση της υποχρεώσεως διαθέσεως χρονοθυρίδων και όχι στη σχετική με τους ναύλους υποχρέωση. Παρά ταύτα, η κατάσταση αυτή οφείλεται στο ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 9 ανωτέρω, οι τιμολογιακές δεσμεύσεις αναλήφθηκαν μόλις κατά το τέλος της διαπραγματεύσεως των διορθωτικών μέτρων, σε χρόνο κατά τον οποίο είχε ήδη καταρτισθεί η δεύτερη περίοδος της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2. Επομένως, όπως προβάλλει η προσφεύγουσα χωρίς να αντικρουστεί από την Επιτροπή, ακουσίως, και όχι εκ προθέσεως, δεν τροποποιήθηκε η ρήτρα αναθεωρήσεως ώστε να αντικατοπτρίζει αυτή την προσθήκη των τιμολογιακών δεσμεύσεων. Εξ αυτού έπεται ότι η δεύτερη περίοδος της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εφαρμόζεται όχι μόνο ως προς τις δεσμεύσεις που αφορούν τις χρονοθυρίδες, αλλά και ως προς τις τιμολογιακές δεσμεύσεις. Η ερμηνεία αυτή επιβάλλεται κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι οι τιμολογιακές δεσμεύσεις συνιστούν υποχρέωση ασυνήθη και ιδιαίτερα περιοριστική της ελευθερίας εμπορικής δράσεως των μερών της συγκεντρώσεως, οπότε καθίσταται ακόμη πιο σημαντική και δικαιολογημένη η πρόβλεψη δυνατότητας καταργήσεώς της. Εξάλλου, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ρητώς ότι δεν αμφισβητεί την ως άνω ερμηνεία της δεύτερης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2.

60 Πρέπει, εξάλλου, να παρατηρηθεί ότι, ενώ η πρώτη περίοδος της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, η οποία συνιστά τυποποιημένη ρήτρα αναθεωρήσεως, προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί να άρει ή να τροποποιήσει τις δεσμεύσεις σε περίπτωση εξελίξεως της αγοράς μακροπρόθεσμα, η δεύτερη περίοδος της εν λόγω ρήτρας αναφέρει ότι η Επιτροπή θα άρει τις δεσμεύσεις σε περίπτωση μεταβολής στις συμβατικές σχέσεις. Το περιεχόμενο της δεύτερης αυτής περιόδου, που έχει ασφαλώς περισσότερο επιτακτικό χαρακτήρα, δεν σημαίνει, ωστόσο, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, ότι κάθε μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις επιβάλλει άνευ ετέρου στην Επιτροπή την υποχρέωση να άρει τις δεσμεύσεις. Πράγματι, η άρση των δεσμεύσεων, σύμφωνα με τη δεύτερη περίοδο της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, απαιτεί να έχουν μεταβληθεί οι συμβατικές σχέσεις, επί των οποίων η Επιτροπή στήριξε το συμπέρασμά της περί μειώσεως των κινήτρων ανταγωνισμού σε τέτοιο βαθμό ώστε να επέρχεται εξάλειψη των προβλημάτων που εντοπίζονται στην απόφαση του 2005.

61 Υπενθυμίζεται, συναφώς, ότι η επίμαχη τιμολογιακή δέσμευση διαμορφώθηκε για την αντιμετώπιση των σοβαρών αμφιβολιών που προέκυψαν λόγω της επικαλύψεως των δραστηριοτήτων όχι μεταξύ των συμμετεχόντων στη συγκέντρωση, αλλά μεταξύ της Swiss και της SAS, η οποία δεν ανήκε μεν στον όμιλο Lufthansa, πλην όμως ήταν μέλος της Star Alliance και συνδεόταν περαιτέρω με τη Lufthansa με σειρά διμερών συμφωνιών (βλ. σκέψη 2 καθώς και σκέψεις 5 έως 8 ανωτέρω). Πράγματι, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, στην αιτιολογική σκέψη 22 της αποφάσεως του 2005, ότι, δεδομένης της στενής συνεργασίας που προέκυπτε από τις διμερείς συμφωνίες που είχαν συναφθεί με τη Lufthansa, τα μέλη της Star Alliance «Austrian, bmi, SAS και United Airlines δεν [μπορούσαν] να θεωρηθούν ανταγωνιστές της Lufthansa» και «[είχαν] ελάχιστα ή και καθόλου κίνητρα να ανταγωνιστούν την Swiss μετά τη συγκέντρωση».

62 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η επί του ζητήματος αυτού αιτιολογία είναι πολύ συνοπτική, καθώς η απόφαση του 2005 απλώς επισήμαινε, χωρίς καμία ανάλυση των διαφόρων συμφωνιών, ότι οι διμερείς συμφωνίες τις οποίες συνήψε η Lufthansa με τις αεροπορικές εταιρίες που μνημονεύονται στη σκέψη 61 ανωτέρω προβλέπουν «κοινή πολιτική ναύλων σε παγκόσμιο επίπεδο, τον κοινό προγραμματισμό του δικτύου και των πτήσεων, την οργάνωση συστήματος κοινών κομβικών αεροδρομίων και μια ενιαία στρατηγική εμπορίας» και «συνιστούν, κατά συνέπεια, τη νομική βάση για μια παγκόσμια ενοποίηση των δικτύων των εταιριών και των εμπορικών πολιτικών τους» λόγω του ότι «το πεδίο εφαρμογής και ο σκοπός των συμφωνιών αυτών βαίνουν πέραν της δέσμης των γραμμών που συνδέουν τη Γερμανία και τις αντίστοιχες χώρες καταγωγής τους». Η αιτιολογική σκέψη 22, τελευταία περίοδος, της αποφάσεως του 2005 αναφέρει ότι «η ίδια συλλογιστική ισχύει για την LOT και την Air Canada, των οποίων οι συμφωνίες με την Lufthansa προβλέπουν κατ' ελάχιστον έναν κοινό προγραμματισμό του δικτύου και μια κοινή πολιτική ναύλων που εκτείνεται πέραν των αντίστοιχων χωρών τους».

63 Η απόφαση του 2005 δεν περιέχει, επομένως, καμία επιμέρους ανάλυση ή εκτίμηση των διαφόρων διμερών συμφωνιών μεταξύ της Lufthansa και της SAS ούτε εκθέτει τους λόγους για τους οποίους οι συμφωνίες αυτές επηρεάζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ της SAS και της Swiss για άλλες γραμμές πέραν εκείνων τις οποίες αφορούν οι εν λόγω συμφωνίες, με αποτέλεσμα ότι οι επιπτώσεις της καταγγελίας της μίας ή της άλλης συμφωνίας δεν απορρέουν σαφώς από την απόφαση του 2005. Γεγονός παραμένει ότι η εκτίμηση κατά την οποία τα μέλη της Star Alliance, όπως η LOT και η SAS, δεν μπορούν να θεωρηθούν ανταγωνιστές της Lufthansa και έχουν λίγα ή και καθόλου κίνητρα να ανταγωνιστούν τη Swiss μετά τη συγκέντρωση βασίζεται σε ένα σύνολο συμφωνιών που καταλήγει σε μια πολύ εκτεταμένη συνεργασία. Ως εκ τούτου, η τροποποίηση ή η κατάργηση των συμφωνιών που υλοποιούν αυτήν την ενισχυμένη ενοποίηση φαίνεται ότι είναι ικανή να εξαλείψει τα προβλήματα ανταγωνισμού που διαπιστώθηκαν με την απόφαση του 2005 και, ως εκ τούτου, να δικαιολογήσει την άρση των δεσμεύσεων.

64 Υπό το πρίσμα αυτών των παρατηρήσεων πρέπει να εξεταστούν οι αιτιάσεις και τα επιχειρήματα σχετικά με τις μεταβολές στις συμβατικές σχέσεις μεταξύ της Lufthansa και της SAS.

– Μεταβολές στις συμβατικές σχέσεις μεταξύ της Lufthansa και της SAS

65 Προς στήριξη της αιτήσεως απαλλαγής, τα μέρη της συγκεντρώσεως υποστήριξαν, μεταξύ άλλων, ότι η λύση, την 1η Ιουνίου 2013, της συμφωνίας κοινοπραξίας, καθώς και η παύση κάθε άλλης συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS πέραν μιας κλασικής συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό συνιστούσε μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις υπό την έννοια της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, που δικαιολογούσε την άρση της τιμολογιακής δεσμεύσεως για τη γραμμή ZRH-STO. Η Επιτροπή αναγνωρίζει, στις αιτιολογικές σκέψεις 39 και 40 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας πράγματι συνιστούσε μεταβολή στη συμβατική σχέση μεταξύ της Lufthansa και της SAS όπως ίσχυε κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως του 2005. Στην από 27 Ιουνίου 2014 έκθεσή του, ο εντολοδόχος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας αποτελούσε «ουσιώδη μεταβολή της αγοράς», κατά την έννοια της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, δεδομένου ότι έθετε τέρμα στην κοινή εμπορική πολιτική των δύο εταιριών, που περιελάμβανε τον καθορισμό των ναύλων και τον σχεδιασμό του δικτύου μεταξύ της Lufthansa και της SAS.

66 Επισημαίνεται, συναφώς, ότι, μολονότι πράγματι η Επιτροπή δεν δεσμεύεται από τη γνωμοδότηση του εντολοδόχου, εντούτοις είναι υποχρεωμένη, κατ' αρχήν, να τη λάβει υπόψη, κατά μείζονα λόγο διότι η ίδια είχε ζητήσει τη γνωμοδότηση αυτή, αρχικά, στις 16 Ιουνίου 2014 και, στη συνέχεια, στις 5 Απριλίου 2016. Στις αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 46 της προσβαλλομένης αποφάσεως, όπου εκτίθενται οι διαπιστώσεις της Επιτροπής σχετικά με την καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας, η Επιτροπή όχι μόνο δεν αναλύει την εκτίμηση που περιέχεται στις εν λόγω γνωμοδοτήσεις, αλλά ούτε καν τις μνημονεύει. Επιπλέον, τα εκτιθέμενα, στις αιτιολογικές σκέψεις 27 και 29 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν αντικατοπτρίζουν πιστά τις γνωμοδοτήσεις του εντολοδόχου όπως αυτές επισυνάφθηκαν στο υπόμνημα αντικρούσεως από την Επιτροπή. Συγκεκριμένα, αφενός, αντιθέτως προς τα εκτιθέμενα στην αιτιολογική σκέψη 27 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ο εντολοδόχος, στην από 27 Ιουνίου 2014 γνωμοδότησή του, δεν έκρινε ότι βαίνει πέραν των ορίων της εντολής του η εξέταση του ζητήματος αν η ουσιώδης μεταβολή της αγοράς λόγω της καταγγελίας της συμφωνίας κοινοπραξίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS για τη γραμμή ZRH-STO δικαιολογούσε την άρση των δεσμεύσεων, αλλά εκτίμησε ότι το ζήτημα το οποίο έβαινε πέραν των ορίων της εν λόγω εντολής ήταν το αν η Επιτροπή είχε στηρίξει, στην απόφαση του 2005, την εκτίμησή της όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ της Lufthansa και της LOT στη νομική πρακτική της κατά τον χρόνο εκείνο ή σε μια εικασία αφορώσα τη γραμμή ZRH-WAW. Αφετέρου, ενώ, κατά την αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις 3 Μαΐου 2016, ο εντολοδόχος τροποποίησε την αρχική του γνωμοδότηση και δήλωσε ότι δεν είχε λάβει γνώση οποιασδήποτε εξαιρετικής περιστάσεως υπό την έννοια της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.1 για τις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW, επισημαίνεται ότι το έγγραφο της 3ης Μαΐου 2016 δεν συνιστούσε τη δεύτερη γνωμοδότηση του εντολοδόχου, αλλά περιείχε απαντήσεις σε σειρά ερωτημάτων που αφορούσαν τη ρήτρα αναθεωρήσεως 15.1 και όχι τη ρήτρα αναθεωρήσεως 15.2. Αντιθέτως, στη δεύτερη γνωμοδότησή του, της 13ης Απριλίου 2016, ο εντολοδόχος, όπως εξάλλου ρητώς επισήμανε η Επιτροπή στο υπόμνημα αντικρούσεως, επανέλαβε κατ' ουσίαν τα προγενέστερα συμπεράσματα, της 27ης Ιουνίου 2014, και διευκρίνισε ότι οι ναύλοι της διακεκριμένης θέσεως (business) σε αμφότερες τις γραμμές είχαν επίσης μειωθεί σημαντικά μετά την εισαγωγή των νέων ναύλων. Εξάλλου, η Επιτροπή ωσαύτως δεν εξετάζει, με την προσβαλλόμενη απόφαση, τη σημασία ή τις επιπτώσεις της καταγγελίας της συμφωνίας κοινοπραξίας, παρότι αποτελούσε βασικό εργαλείο συνεργασίας μεταξύ των Swiss και SAS.

67 Συναφώς, στην αιτιολογική σκέψη 43 της προσβαλλομένης αποφάσεως εκτίθεται ότι, καθόσον η περιλαμβανόμενη στην απόφαση του 2005 εκτίμηση δεν στηριζόταν μόνο στη συμφωνία κοινοπραξίας, αλλά και σε συνολική αξιολόγηση της συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS, και καθόσον η διμερής συμφωνία συμμαχίας του 1995 που καθιστούσε δυνατή τη συνεργασία αυτή εξακολουθούσε να ισχύει, δεν προκύπτει από την απλή καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας για την κυκλοφορία μεταξύ Γερμανίας και Σκανδιναβίας ότι οι παρούσες συμβατικές σχέσεις μεταξύ των δύο επιχειρήσεων έχουν μεταβληθεί ως προς κάποιο ουσιώδες σημείο με συνέπεια να εξαλείφονται οι

επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν στην απόφαση του 2005 για τη γραμμή ZRH-STO. Επομένως, η διατήρηση σε ισχύ της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας του 1995 προφανώς αποτελεί τον δικαιολογητικό λόγο της απορρίψεως της αιτήσεως απαλλαγής.

68 Η αιτιολογική σκέψη 48 της προσβαλλομένης αποφάσεως εκθέτει, εξάλλου, συναφώς, ότι καθόσον η διμερής συμφωνία συμμαχίας του 1995 αποτελεί τη βάση όλων των άλλων διμερών συμφωνιών που συνήφθησαν μεταξύ των δύο εταιριών, η καταγγελία της, σε συνδυασμό με την καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας, θα μπορούσε, κατ' αρχήν, να αποτελεί ουσιώδη μεταβολή της συμβατικής σχέσεως που αξιολογήθηκε με την απόφαση του 2005.

69 Ωστόσο, όπως ρητώς αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 4, 32 και 47 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Lufthansa πρότεινε, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, την καταγγελία της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας, αν η καταγγελία θα καθιστούσε δυνατή την εκ μέρους της Επιτροπής έγκριση της αιτήσεως απαλλαγής για τη γραμμή ZRH-STO.

70 Συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορούσε να κρίνει, στην αιτιολογική σκέψη 43 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι από την καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας δεν ήταν δυνατό να συναχθεί ουσιώδης μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις λόγω του ότι η διμερής συμφωνία συμμαχίας παρέμενε σε ισχύ.

71 Η Επιτροπή υποστηρίζει συναφώς ότι η διμερής συμφωνία συμμαχίας ουδέποτε είχε καταγγελθεί και ότι η πρόταση της Lufthansa για καταγγελία της συμφωνίας αυτής ουδέποτε αποτέλεσε επίσημη δέσμευση. Θεωρεί, συνεπώς, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν μπορούσε να στηριχθεί σε μια μη δεσμευτική προφορική εισήγηση της Lufthansa περί ενδεχόμενης καταγγελίας της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας.

72 Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Όπως υποστήριξε η προσφεύγουσα και όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 4, 32 και 47 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η επιχειρηματολογία αυτή βασίζεται στην υπόθεση ότι η Lufthansa θα προέβαινε σε καταγγελία της συμφωνίας, εάν η εν λόγω καταγγελία αποδεικνυόταν επαρκής για την εκ μέρους της Επιτροπής άρση των τιμολογιακών δεσμεύσεων. Επιπλέον, εναπέκειτο στην Επιτροπή, στην περίπτωση που το έκρινε αναγκαίο, να ζητήσει, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, από τη Lufthansa να υλοποιήσει τη δέσμευση προβαίνοντας στις ενέργειες τις οποίες θεωρούσε ενδεδειγμένες.

73 Επομένως, μην εξετάζοντας τις επιπτώσεις της καταγγελίας της συμφωνίας κοινοπραξίας, μεμονωμένως ή από κοινού με τη δέσμευση περί καταγγελίας και της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το σύνολο των κρίσιμων στοιχείων προκειμένου να εκτιμήσει την αίτηση απαλλαγής η οποία στηριζόταν σε μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις μεταξύ της Lufthansa και της SAS.

74 Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με άλλες αιτιολογικές σκέψεις της προσβαλλομένης αποφάσεως, η απόρριψη της αιτήσεως στηρίζεται σε λόγους οι οποίοι δεν σχετίζονται με το γεγονός ότι δεν καταγγέλθηκε πράγματι η διμερής συμφωνία συμμαχίας.

75 Έτσι, στο συμπέρασμα του τμήματος της προσβαλλομένης αποφάσεως που αφορά τις συμβατικές τροποποιήσεις (αιτιολογικές σκέψεις 68 έως 70), η Επιτροπή, αφού ανέφερε ότι η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας δεν επαρκούσε, επισήμανε ότι «δεν [υπήρχε] καμία μεταβολή στις συνθήκες ανταγωνισμού στη γραμμή ZRH-WAW, στην οποία η συνεργασία μεταξύ της Lufthansa και της LOT [φαινόταν] να είναι λιγότερο στενή απ' ό,τι στη γραμμή ZRH-STO», και ως εκ τούτου συνεπέρανε, διαδοχικά, ότι έπρεπε να διατηρηθούν σε ισχύ οι τιμολογιακές δεσμεύσεις που αφορούσαν τη γραμμή ZRH-WAW και, επομένως, και εκείνες που αφορούσαν τη γραμμή ZRH-STO. Η εν λόγω δικαιολόγηση πρέπει να απορριφθεί στον βαθμό που στηρίζεται σε απλές υποθέσεις, δεν περιλαμβάνει οποιαδήποτε συγκεκριμένη εξέταση των κρίσιμων στοιχείων όσον αφορά εκάστη των γραμμών και στηρίζεται σε μάλλον κυκλική επιχειρηματολογία, καθόσον η σύγκριση μεταξύ των δύο

γραμμών δικαιολογεί την απόρριψη της αιτήσεως για την πρώτη, η οποία με τη σειρά της δικαιολογεί την απόρριψη της αιτήσεως για τη δεύτερη. Εξάλλου, η Επιτροπή υπογράμμισε, στην αιτιολογική σκέψη 68 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η μη είσοδος στην αγορά νέου αερομεταφορέα θα μπορούσε, επιπλέον, να θεωρηθεί, αυτή καθεαυτήν, ως λόγος που δικαιολογεί τη διατήρηση των τιμολογιακών δεσμεύσεων για αμφότερες τις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW. Η ανωτέρω δικαιολόγηση είναι εσφαλμένη. Η είσοδος νέου αερομεταφορέα στη γραμμή ZRH-STO ή στη γραμμή ZRH-WAW δεν συνιστά αναγκαία προϋπόθεση για την άρση των δεσμεύσεων σύμφωνα με τις ρήτρες αναθεωρήσεως, αλλά αυτοτελή και συμπληρωματικό λόγο ο οποίος συνεπάγεται την αυτόματη άρση των τιμολογιακών δεσμεύσεων σύμφωνα με τη ρήτρα 11.1 των δεσμεύσεων.

76 Όπως προκύπτει, πάντως, από τις αιτιολογικές σκέψεις 49, 70, 95 και 112 της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή έκρινε ότι η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας και η πρόταση καταγγελίας και της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας δεν ήταν επαρκείς, κυρίως λόγω της συνάψεως, το 2006, της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ Swiss και SAS. Επίσης, κατά την αιτιολογική σκέψη 95 της προσβαλλομένης αποφάσεως, «έστω και αν θεωρηθεί ότι πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για να ζητηθεί η άρση των δεσμεύσεων», θα έπρεπε περαιτέρω να ληφθεί υπόψη, κατά την εξέταση της αιτήσεως απαλλαγής, η σύναψη της εν λόγω συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό. Η σημασία που αποδίδει η Επιτροπή στην εν λόγω συμφωνία προκύπτει, τέλος, από τις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 104 της προσβαλλομένης αποφάσεως, όπου εκτίθεται ότι, στις 5 Μαρτίου 2015, η Επιτροπή ενημέρωσε την προσφεύγουσα ότι θα μπορούσε να της χορηγηθεί απαλλαγή αν επέφερε ορισμένες τροποποιήσεις στη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ Swiss και SAS –δηλαδή αν περιόριζε το πεδίο εφαρμογής της στους επιβάτες πτήσεων με ανταπόκριση– χωρίς αυτή η πρόταση να εξαρτάται από οποιαδήποτε επιφύλαξη ή από την προϋπόθεση της καταγγελίας της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας ή της διεξαγωγής έρευνας.

77 Μολονότι η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι τουλάχιστον συγκεχυμένη, πρέπει, ωστόσο, να εξεταστεί επίσης αν η Επιτροπή μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η καταγγελία της συμφωνίας κοινοπραξίας σε συνδυασμό με την πρόταση περί καταγγελίας της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας δεν ήταν επαρκής προκειμένου να γίνει δεκτή η αίτηση απαλλαγής, λόγω της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό την οποία είχε συνάψει η Swiss με την SAS το 2006.

78 Η προσφεύγουσα προβάλλει δύο σειρές επιχειρημάτων εν προκειμένω, οι οποίες αφορούν, η πρώτη, την εκ μέρους της Επιτροπής εκτίμηση ίδιων συμφωνιών στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines και τη φερόμενη αλλαγή πολιτικής όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας και, η δεύτερη, τη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ Swiss και SAS.

– Επί της αποφάσεως Lufthansa/Brussels Airlines και της φερόμενης αλλαγής της πολιτικής της Επιτροπής όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας

79 Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη την εκτίμηση των ίδιων συμφωνιών που συνήψε η Lufthansa με την SAS και με τα λοιπά μέλη της Star Alliance, η οποία είχε περιληφθεί στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, γενικότερα, ότι, μετά την απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines, η Επιτροπή άλλαξε την πολιτική της όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας με τέτοιο τρόπο ώστε, εάν η συγκέντρωση Lufthansa/Swiss είχε κοινοποιηθεί σήμερα, οι γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW δεν θα θεωρούνταν επηρεαζόμενες αγορές και οι δεσμεύσεις δεν θα ήταν απαραίτητες για την έγκριση της πράξεως συγκεντρώσεως.

80 Πρέπει να τονιστεί ότι οι αιτιάσεις, οι οποίες αναπτύσσονται στη σκέψη 79 ανωτέρω, σε αντίθεση με τις αιτιάσεις που αφορούν τις συμβατικές τροποποιήσεις αυτές καθεαυτές και τη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό που συνήφθη μεταξύ Swiss και SAS, προβλήθηκαν από την προσφεύγουσα προκειμένου να αμφισβητηθεί η εκτίμηση της Επιτροπής τόσο όσον αφορά τη γραμμή ZRH-STO όσο και όσον αφορά τη γραμμή ZRH-WAW.

81 Η Επιτροπή υπενθυμίζει, κατ' αρχάς, ότι κάθε συγκέντρωση υπόκειται σε εξατομικευμένη εκτίμηση, υπό το πρίσμα των νομικών και πραγματικών περιστάσεων που χαρακτηρίζουν την πράξη αυτή. Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να στηρίζεται σε φερόμενες διαφορετικές εκτιμήσεις της Επιτροπής σε σχέση με άλλες υποθέσεις.

82 Η Επιτροπή θεωρεί, εξάλλου, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αντιφάσκει προς την εκτίμηση στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines και ότι η προσέγγισή της σχετικά με την αξιολόγηση των σχέσεων μεταξύ των μερών μιας συγκεντρώσεως και των τρίτων στον τομέα των αερομεταφορών δεν μεταβλήθηκε αισθητά μετά την έκδοση της αποφάσεως του 2005. Εν πάση περιπτώσει, δεν τίθεται ζήτημα εξελίξεως της αγοράς μακροπρόθεσμα ή, κατά μείζονα λόγο, μεταβολής στις συμφωνίες στις οποίες στηρίζονται οι σχέσεις μεταξύ της Lufthansa και των μελών της συμμαχίας.

83 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί, κατ' αρχάς, ότι, κατά πάγια νομολογία, όταν η Επιτροπή αποφαίνεται επί της συμβατότητας συγκεντρώσεως προς την κοινή αγορά βάσει κοινοποιήσεως και φακέλου που αφορούν ειδικά την πράξη αυτή, ο προσφεύγων δεν μπορεί να αμφισβητήσει την ορθότητα των διαπιστώσεων αυτών με το αιτιολογικό ότι διαφέρουν από τις διαπιστώσεις που έγιναν προηγουμένως σε άλλη υπόθεση, βάσει διαφορετικής κοινοποιήσεως και διαφορετικού φακέλου, ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι αγορές αναφοράς στις δύο υποθέσεις είναι παρεμφερείς, ή ακόμη και πανομοιότυπες (αποφάσεις της 14ης Δεκεμβρίου 2005, General Electric κατά Επιτροπής, T-210/01, EU:T:2005:456, σκέψη 118, και της 13ης Μαΐου 2015, Niki Luftfahrt κατά Επιτροπής, T-162/10, EU:T:2015:283, σκέψη 142). Σύμφωνα με την εν λόγω νομολογία, ούτε η Επιτροπή ούτε, κατά μείζονα λόγο, το Γενικό Δικαστήριο δεσμεύονται από τις πραγματικές διαπιστώσεις και τις οικονομικές εκτιμήσεις που πραγματοποιήθηκαν στις προηγούμενες αποφάσεις.

84 Εντούτοις, εν προκειμένω, η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας δεν μπορεί να απορριφθεί κατ' εφαρμογήν της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 83 ανωτέρω.

85 Αφενός, η προσφεύγουσα δεν επικαλείται μια απλή διαφορά εκτιμήσεως μεταξύ της προσβαλλομένης αποφάσεως και μιας άλλης οποιασδήποτε αποφάσεως, αλλά μια αλλαγή πολιτικής, καθόσον η Επιτροπή δεν λαμβάνει πλέον υπόψη τα μέλη της συμμαχίας για τον ορισμό των επηρεαζόμενων αγορών.

86 Αφετέρου, η προσφεύγουσα επικαλείται την ανάλυση των ίδιων συμφωνιών μεταξύ των ίδιων μερών, στο ίδιο πλαίσιο και σε σχέση με την ίδια προβληματική, στην οποία προέβη η Επιτροπή στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines, της οποίας αποδέκτης ήταν και πάλι η προσφεύγουσα.

87 Μολονότι, πράγματι, η τυχόν διαφορά μεταξύ της αναλύσεως που περιέχεται στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines και αυτής που περιέχεται στην προσβαλλόμενη απόφαση ή η αλλαγή πολιτικής της Επιτροπής δεν επαρκούν, αφ' εαυτών, για τη διαπίστωση της ελλείψεως νομιμότητας της προσβαλλομένης αποφάσεως, απαιτείται, πάντως, να εξετασθεί αν η Επιτροπή προέβη τουλάχιστον σε εμπεριστατωμένη εξέταση της επιχειρηματολογίας της προσφεύγουσας περί του ότι τα μέλη της συμμαχίας δεν λαμβάνονται πλέον υπόψη για τον ορισμό των επηρεαζόμενων αγορών.

88 Επιπλέον, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 13 ανωτέρω, η εκτίμηση που περιλαμβάνεται στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines καθώς και η αλλαγή πολιτικής της Επιτροπής όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας συνιστούσαν, ακριβώς, έναν από τους τρεις λόγους, μαζί με τη λήξη της συμφωνίας κοινοπραξίας και την ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ της Swiss, αφενός, και των SAS και LOT, αφετέρου, στους οποίους βασίστηκε η αίτηση απαλλαγής. Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το ζήτημα αυτό βρέθηκε, εξάλλου, στο επίκεντρο των συζητήσεων καθ' όλη τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας.

89 Εξάλλου, πρέπει να τονιστεί ότι η φερόμενη αλλαγή πολιτικής της Επιτροπής έναντι των μελών της συμμαχίας εξετάστηκε σε ολόκληρο τμήμα της προσβαλλομένης αποφάσεως (αιτιολογικές σκέψεις 71 έως 83) και ότι η αιτιολογία της εν λόγω αποφάσεως στηρίζεται, μεταξύ άλλων, στην εκτίμηση αυτή, η οποία μπορεί, συνεπώς, να αμφισβητηθεί από την προσφεύγουσα.

90 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας η οποία αντλείται από την απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines και την επακόλουθη αλλαγή πολιτικής της Επιτροπής έναντι των μελών της συμμαχίας δεν μπορεί να αποκλεισθεί με το σκεπτικό ότι οι προγενέστερες αποφάσεις δεν αποτελούν το κρίσιμο νομικό πλαίσιο και πρέπει, ως εκ τούτου, να αναλυθεί.

91 Πρώτον, πρέπει να επισημανθεί, συναφώς, ότι η Επιτροπή παρέλειψε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, να απαντήσει στο επιχείρημα που αντλείται από την απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines, ενώ το επιχείρημα αυτό έχει εκτεθεί στις αιτιολογικές σκέψεις 73 και 74 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Η παράλειψη αυτή είναι ακόμη πιο σημαντική καθόσον αφορά θεμελιώδες στοιχείο της αιτήσεως απαλλαγής και καθόσον, με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2015, η προσφεύγουσα τόνισε την προφανή σημασία μιας (επαν)αξιολογήσεως από την Επιτροπή των συμφωνιών που συνήφθησαν από τη Lufthansa με την SAS και την LOT οι οποίες είχαν εξεταστεί στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines.

92 Ομοίως, τα στοιχεία που προβάλλει η Επιτροπή με τα υπομνήματά της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου δεν είναι ικανά να δικαιολογήσουν τη διαφορά μεταξύ της αναλύσεως που περιέχεται στην προσβαλλόμενη απόφαση και αυτής που περιέχεται στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines, στον βαθμό που στην πραγματικότητα τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται σε αμφότερες τις υποθέσεις.

93 Ειδικότερα, η Επιτροπή απλώς υποστηρίζει ότι, στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines, έκρινε ότι δεν έπρεπε να αναμένονται οφέλη από τη συγκεκριμένη συγκέντρωση, δεδομένου ότι οι συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και, ιδίως, της SAS και της LOT δεν αναμενόταν να επεκταθούν σε άλλο μέρος της συγκεντρώσεως. Όμως, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, το ίδιο ισχύει και στην υπό κρίση υπόθεση, καθόσον αφορά τις ίδιες συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ των ίδιων μερών και δεν αμφισβητείται ότι οι εν λόγω συμφωνίες δεν περιλαμβάνουν ρήτρα αυτοδίκαιης επεκτάσεως χωρίς αναδιαπραγμάτευση και ότι οι συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa, αφενός, και της SAS και της LOT, αφετέρου, πράγματι δεν έχουν επεκταθεί στη Swiss. Η Επιτροπή υποστηρίζει εκ νέου ότι θεώρησε ότι η Swiss επρόκειτο να γίνει θυγατρική της Lufthansa και ότι θα εντασσόταν στη Star Alliance. Ούτε στην περίπτωση εκείνη θα υπήρχε διαφορά, καθώς η Brussels Airlines επίσης έγινε θυγατρική της Lufthansa και εντάχθηκε στη Star Alliance.

94 Δεύτερον, ως προς την αλλαγή πολιτικής όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας, η Επιτροπή παραπέμπει, με την προσβαλλομένη απόφαση, στην απόφαση IAG/bmi προκειμένου να αποδείξει ότι δεν απέκλεισε, κατ' αρχήν, από την αρμοδιότητά της τις σχέσεις μεταξύ των μελών της συμμαχίας ούτε τον αντίκτυπο αυτών των σχέσεων επί των κινήτρων των μελών αυτών να ανταγωνίζονται μεταξύ τους μετά τη συγκέντρωση.

95 Εντούτοις, όπως επισημαίνει η προσφεύγουσα, στην αιτιολογική σκέψη 160 της αποφάσεως IAG/bmi, η Επιτροπή δήλωσε ρητώς ότι, «σύμφωνα με τις προγενέστερες αποφάσεις της Επιτροπής, τα μέλη της συμμαχίας της IAG δεν [είχαν ληφθεί] υπόψη για τον ορισμό των αγορών που επηρεάστηκαν».

96 Επιπλέον, μολονότι στην προσβαλλόμενη απόφαση και στα υπομνήματα ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου η Επιτροπή προβάλλει ότι, στην απόφαση IAG/bmi, οι υπάρχουσες σχέσεις που στηρίζονταν σε συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ ενός των μερών της συγκεντρώσεως και τρίτων ελήφθησαν υπόψη κατά την εκτίμηση της καταστάσεως του ανταγωνισμού, πρέπει να τονιστεί ότι, όπως επισήμανε η προσφεύγουσα και αναγνώρισε η Επιτροπή στα υπομνήματά της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, στην πραγματικότητα, η κρίσιμη στην υπόθεση εκείνη επικάλυψη των δραστηριοτήτων αφορούσε τα ίδια τα μετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη, ήτοι την bmi και την British Airways –την τελευταία με την ιδιότητά της ως εμπορικού μεταφορέα που πωλεί εισιτήρια για τις

πτήσεις της Royal Jordanian– και όχι την bmi και τη Royal Jordanian –η οποία ήταν μέλος της συμμαχίας της British Airways. Όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, η απόφαση IAG/bmi αποτελεί περισσότερο κλασική ανάλυση μιας συγκεντρώσεως παρά εφαρμογή του πλαισίου αναλύσεως που αναπτύσσεται στην απόφαση του 2005, σύμφωνα με το οποίο τα ανεξάρτητα μέλη της συμμαχίας πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στον ορισμό των αγορών.

97 Εξάλλου, η προσφεύγουσα υπογράμμισε, κατά τη διοικητική διαδικασία και ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, ότι, στην απόφαση C(2009) 6690 τελικό της Επιτροπής, της 28ης Αυγούστου 2009, με την οποία πράξη συγκεντρώσεως κηρύσσεται συμβατή με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (υπόθεση COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines), η Επιτροπή είχε ακολουθήσει την ίδια προσέγγιση όπως και στην απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines και δεν είχε, επομένως, εξετάσει τις επικαλύψεις γραμμών που προέκυπταν αποκλειστικώς από τις επικαλύψεις μεταξύ των πτήσεων που εκτελούσε η Austrian Airlines και των πτήσεων που εκτελούσαν τα μέλη της Star Alliance, και δη οι LOT και SAS. Ομοίως, κατά την προσφεύγουσα, στην απόφασή της C(2010) 5008, της 14ης Ιουλίου 2010 (υπόθεση COMP/M.5747 – Iberia/British Airways), η Επιτροπή δεν εξέτασε τις επικαλύψεις γραμμών που προέκυπταν αποκλειστικώς από τις πτήσεις τις οποίες εκτελούσε η συμμαχία της Iberia και της British Airways. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή ουδεμία απάντηση έδωσε επ' αυτού με την προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία όμως επαναλαμβάνει το επιχείρημα της προσφεύγουσας, ούτε με τα υπομνήματά της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

– Επί της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό η οποία συνάφθηκε μεταξύ της Swiss και της SAS

98 Προκαταρκτικώς, πρέπει να επισημανθεί ότι, καίτοι η Swiss έχει συνάψει συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό τόσο με την SAS, το 2006, όσο και με την LOT, το 2007, η προσφεύγουσα αμφισβήτησε ρητώς, με το δικόγραφο της προσφυγής, μόνον την εκτίμηση της Επιτροπής για τη γραμμή ZRH-STO και δεν προέβαλε αιτιάσεις ως προς την εκτίμηση της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ της Swiss και της LOT για τη γραμμή ZRH-WAW.

99 Η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ της Swiss και της SAS συνήφθη το 2006, οπότε η Επιτροπή δεν την έλαβε υπόψη στην απόφαση του 2005, η οποία κατέστησε τις δεσμεύσεις υποχρεωτικές, ώστε να εκτιμήσει ότι, με βάση τις διάφορες συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS, η τελευταία δεν είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ανταγωνιστεί τη Swiss μετά την πράξη συγκεντρώσεως.

100 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, από το γεγονός αυτό και μόνο δεν μπορεί να συναχθεί ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό που συνήφθη μεταξύ της Swiss και της SAS δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη κατά την εξέταση της αιτήσεως απαλλαγής.

101 Πράγματι, μολονότι είναι αληθές ότι η ρήτρα αναθεωρήσεως 15.2 αναφέρεται σε μεταβολή στις συμφωνίες επί των οποίων η Επιτροπή στήριξε τη διαπίστωσή της περί μειώσεως των κινήτρων ανταγωνισμού, η συγκεκριμένη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μπορούσε εντούτοις να είναι κρίσιμη για τη συνολική εκτίμηση του αν οι συμβατικές σχέσεις έχουν μεταβληθεί ως ορισμένο σημείο που εξαλείφει τα προβλήματα ανταγωνισμού τα οποία διαπιστώθηκαν στην απόφαση του 2005 και τα οποία δικαιολόγησαν τις δεσμεύσεις.

102 Μια καθαρά τυπική ερμηνεία της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, κατά την οποία εκτιμώνται αποκλειστικώς οι μεταβολές στις υφιστάμενες κατά την έκδοση της αποφάσεως του 2005 συμφωνίες, παρέχει, πράγματι, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 103 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στα μέρη της συγκεντρώσεως τη δυνατότητα να παρακάμψουν την εφαρμογή των δεσμεύσεων αντικαθιστώντας τις παλαιές συμφωνίες συνεργασίας με νέες παρόμοιες.

103 Πρέπει, συνεπώς, να εξεταστεί εάν η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ της Swiss και της SAS παρουσιάζει αρκούντως στενούς δεσμούς με τις συμβατικές σχέσεις και τα προβλήματα ανταγωνισμού που εκτίθενται στην απόφαση του 2005.

104 Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι, όπως ορθώς υποστηρίζει η προσφεύγουσα και όπως αναγνωρίζει η Επιτροπή, η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό και οι συμφωνίες συνεργασίας διαφέρουν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους, το περιεχόμενό τους και τα συμβαλλόμενα μέρη.

105 Έτσι, η διμερής συμφωνία συμμαχίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS καλύπτει τη συνεργασία μεταξύ αυτών των δύο αεροπορικών εταιριών ως είχαν κατά τον χρόνο εκείνο και δεν περιλαμβάνει τις εταιρίες που επρόκειτο να προσχωρήσουν στη συνέχεια όπως η Swiss, ενώ η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό συνήφθη το 2006 μεταξύ της Swiss και της SAS και καλύπτει αποκλειστικώς τις γραμμές που εκτελούν η Swiss και η SAS, και όχι τις γραμμές που εκτελεί η Lufthansa.

106 Το αντικείμενο της διμερούς συμφωνίας συμμαχίας και των συμφωνιών πτήσεων με κοινό κωδικό είναι επίσης θεμελιωδώς διαφορετικό. Πράγματι, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 22 της αποφάσεως του 2005, οι συμφωνίες συνεργασίας που συνήφθησαν από τη Lufthansa –και, μεταξύ αυτών, ιδίως η διμερής συμφωνία συμμαχίας που παρείχε τη βάση για τη συνεργασία– προέβλεπαν μια «κοινή πολιτική ναύλων σε παγκόσμιο επίπεδο, τον κοινό προγραμματισμό του δικτύου και των πτήσεων, την οργάνωση συστήματος κοινών κομβικών αεροδρομίων και μια ενιαία στρατηγική εμπορίας» και «συνιστού[σαν], κατά συνέπεια, τη νομική βάση για μια παγκόσμια ενοποίηση των δικτύων των εταιριών και των εμπορικών πολιτικών τους». Αντιθέτως, η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό αποτελεί συμφωνία, συνήθη στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, δυνάμει της οποίας η Swiss μπορεί να πωλεί, εκτός των εισιτηρίων για τις πτήσεις που εκτελεί, εισιτήρια με τον δικό της κωδικό αναγνωρίσεως (δηλαδή ως «εμπορικός μεταφορέας») για τις πτήσεις που εκτελούνται από την SAS, και αντιστρόφως.

107 Όπως τονίζει η προσφεύγουσα, χωρίς να αντικρουστεί από την Επιτροπή, δεν υφίσταται, συνεπώς, καμία «κοινή πολιτική ναύλων» στο πλαίσιο της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό. Περαιτέρω, δεν υφίσταται κανένας «κοινός προγραμματισμός του δικτύου και των πτήσεων» στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής, καθόσον κάθε μεταφορέας είναι ελεύθερος να προγραμματίζει τις δικές του πτήσεις. Η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό δεν προβλέπει καμία «οργάνωση συστήματος κοινών κομβικών αεροδρομίων», καθόσον κάθε μεταφορέας εκμεταλλεύεται το δικό του κομβικό αεροδρόμιο, αναλόγως των προτεραιοτήτων του. Τέλος, δεν υπάρχει καμία «ενιαία στρατηγική εμπορίας» στο πλαίσιο της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό, καθόσον κάθε μεταφορέας πωλεί τα δικά του εισιτήρια μέσω των δικών του διαύλων.

108 Εντούτοις, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό και η διμερής συμφωνία συμμαχίας αποτελούν αμφότερες αναπόσπαστο μέρος της ευρύτερης συμβατικής σχέσεως στην οποία στηρίζεται η αξιολόγηση της γραμμής ZRH-STO και είναι επομένως κρίσιμες προκειμένου να εκτιμηθεί η δυνατότητα εφαρμογής της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2.

109 Αν υποτεθεί ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μπορεί να θεωρηθεί κρίσιμη για την εκτίμηση της δυνατότητας εφαρμογής της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, πρέπει ακόμη να εξακριβωθεί αν η συμφωνία αυτή είναι ικανή να αποδείξει ότι η SAS δεν μπορεί να θεωρηθεί ανταγωνίστρια της Swiss ή, τουλάχιστον, να περιορίσει τον ανταγωνισμό μεταξύ της Swiss και της SAS.

110 Επιβάλλεται συναφώς η διαπίστωση ότι η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφαση, δεν προβαίνει σε συγκεκριμένη ανάλυση της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό και δεν αναφέρει καν στοιχεία ικανά να αποδείξουν ότι η εν λόγω συμφωνία περιόριζε τον ανταγωνισμό μεταξύ της Swiss και της SAS, αλλά απλώς διατυπώνει υποθετικές εκτιμήσεις. Συγκεκριμένα, η αιτιολογική σκέψη 99 της προσβαλλομένης αποφάσεως έχει ως εξής:

«Όσον αφορά τον ενδεχόμενο αντίκτυπο τέτοιων συμφωνιών πτήσεων με κοινό κωδικό επί του ανταγωνισμού σε καθεμία από τις δύο γραμμές, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτές οι υφιστάμενες συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό είναι κρίσιμες για την αξιολόγηση της συγκεντρώσεως. Εάν μια παρόμοια πράξη κοινοποιούνταν σήμερα, οι συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ των Swiss, SAS και LOT θα μπορούσαν να δημιουργήσουν προβλήματα στον ανταγωνισμό και τα μέρη θα έπρεπε ενδεχομένως να προτείνουν δεσμεύσεις για την εξάλειψη των προβλημάτων αυτών […]».

111 Ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η διαμόρφωση των συμφωνιών πτήσεων με κοινό κωδικό δείχνει ότι, σε γενικές γραμμές, τα μέρη της συγκεντρώσεως ασκούν περιορισμένη ανταγωνιστική πίεση το ένα στο άλλο. Υποστηρίζει, συναφώς, ότι, στις συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό, όπως οι εν προκειμένω, οι δύο αεροπορικές εταιρίες που μοιράζονται τους κωδικούς τους είναι απίθανο να δεχθούν μία εξ αυτών να πωλεί, βάσει της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό, θέσεις στην πτήση της άλλης με χαμηλότερους ναύλους, λόγω του ότι τούτο θα συνεπαγόταν μειωμένα έσοδα.

112 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα στοιχεία αυτά είναι και πάλι αμιγώς υποθετικά και δεν προκύπτουν από συγκεκριμένη ανάλυση της υπό κρίση συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό και των αποτελεσμάτων της. Επιπλέον, όπως αναγνωρίζει η Επιτροπή, η Swiss και η SAS συμφώνησαν να αποδέχονται τις κρατήσεις από το άλλο μέρος, καθώς και τους ναύλους που χρεώνει το άλλο μέρος για τις κρατήσεις του. Ομοίως, η προσφεύγουσα τονίζει, συναφώς, χωρίς να αντικρουστεί από την Επιτροπή, ότι οι πραγματικοί αερομεταφορείς προσφέρουν συχνά χαμηλότερους ναύλους για τις πτήσεις που εκτελούν οι ίδιοι σε σχέση με τις πτήσεις που εκτελεί ο εταίρος τους στη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό, διότι φέρουν τον κίνδυνο των απώλητων θέσεων, ενώ ο εμπορικός μεταφορέας κερδίζει το πολύ μια μικρή προμήθεια για την πώληση θέσεως σε πτήση που εκτελείται από άλλο μεταφορέα.

113 Εξάλλου, πρέπει να τονιστεί ότι τα στοιχεία που προβάλλει η Επιτροπή, αν υποτεθούν αποδεδειγμένα, είναι, εν πάση περιπτώσει, ικανά να αποδείξουν μόνον ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ του εμπορικού μεταφορέα και του πραγματικού μεταφορέα είναι περιορισμένος, και όχι ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των δύο εταιριών για τις πτήσεις που εκτελούν οι ίδιες. Τούτο σημαίνει ότι, καίτοι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό συνεπάγεται ενδεχομένως περιορισμένο μόνον ανταγωνισμό για την πώληση των εισιτηρίων με κοινό κωδικό, η Επιτροπή, εντούτοις, δεν προέβαλε κανένα στοιχείο ικανό να αποδείξει ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό επιφέρει μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των πτήσεων που εκτελούνται από καθεμία από τις δύο εταιρίες. Έστω και αν η Επιτροπή διατείνεται ότι διαπίστωσε ότι οι τιμές που πρότεινε ο πραγματικός μεταφορέας ήταν σχεδόν ίδιες με εκείνες που πρότεινε ο εμπορικός μεταφορέας για τις θέσεις που προσέφερε βάσει της συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό στην ίδια πτήση, η προσφεύγουσα επικαλείται, από πλευράς της, χωρίς να αντικρουσθεί, διαφοροποίηση των τιμών μεταξύ των πτήσεων που εκτελούνταν από διαφορετικούς μεταφορείς την ίδια ημέρα. Ωστόσο, αυτός ακριβώς ο ανταγωνισμός μεταξύ των πτήσεων που εκτελούνται αντιστοίχως από τη Swiss και την SAS είναι περισσότερο καθοριστικός για την εκτίμηση της υπάρξεως ανταγωνισμού μεταξύ των δύο αεροπορικών εταιριών.

114 Τέλος, η Επιτροπή αναγνώρισε, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, ότι δεν εξέτασε λεπτομερώς τις επιπτώσεις της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ των Swiss και SAS επί του ανταγωνισμού μεταξύ των δύο αυτών εταιριών όσον αφορά τη γραμμή ZRH-STO. Η Επιτροπή υποστηρίζει, συναφώς, ότι δεν ήταν υποχρεωμένη να αξιολογήσει τα στοιχεία που προέβαλε η προσφεύγουσα, με το αιτιολογικό ότι η προσφεύγουσα δεν είχε αποδείξει ότι οι συμβατικές σχέσεις είχαν μεταβληθεί σε

τέτοιο σημείο ώστε να εξαλείψουν τα εκτιθέμενα στην απόφαση του 2005 προβλήματα ανταγωνισμού. Όμως, η εξέταση των επιπτώσεων της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό επί του ανταγωνισμού όσον αφορά την επίμαχη γραμμή ήταν αναγκαία ακριβώς για να εκτιμηθεί αν και σε ποιο βαθμό η εν λόγω συμφωνία ήταν ικανή να περιορίσει ή να εξαλείψει τον ανταγωνισμό μεταξύ της Swiss και της SAS.

115 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, καίτοι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μπορεί, ασφαλώς, να ληφθεί υπόψη, ούτε τα στοιχεία που εκτίθενται στην προσβαλλόμενη απόφαση ούτε τα επιχειρήματα που προέβαλε η Επιτροπή με τα υπομνήματά της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου είναι ικανά να δικαιολογήσουν την απόρριψη της αιτήσεως απαλλαγής, ως προς τις τιμολογιακές δεσμεύσεις που αφορούν τη γραμμή ZRH-STO.

Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ, αφενός, της Swiss και, αφετέρου, των SAS και LOT συνιστά «εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα», υπό την έννοια της πρώτης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2

116 Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν εξέτασε αν τα στοιχεία που αποδεικνύουν τη διατήρηση του ανταγωνισμού μεταξύ, αφενός, της Swiss και, αφετέρου, της SAS και της LOT καθιστούσαν δυνατή τη διαπίστωση «εξελίξεως της αγοράς μακροπρόθεσμα», παρότι πρόκειται για λόγο απαλλαγής ρητώς προβλεπόμενο στην πρώτη περίοδο της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2.

117 Συναφώς, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι τιμές στις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW είναι σημαντικά χαμηλότερες σε σχέση με το 2005, ότι ο αριθμός των επιβατών στις γραμμές αυτές έχει διπλασιαστεί και ότι τα μέρη της συγκεντρώσεως υπέβαλαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι τιμές που εφαρμόζει η Swiss για τις πτήσεις που εκτελεί η ίδια είναι διαφορετικές από εκείνες της LOT για τις θέσεις στις πτήσεις που εκτελεί η ίδια.

118 Προκαταρκτικώς, πρέπει να παρατηρηθεί, αφενός, ότι «η εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα» συνιστά αυτοτελή λόγο απαλλαγής ρητώς προβλεπόμενο στην πρώτη περίοδο της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 και, αφετέρου, ότι η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι η ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ της Swiss και των SAS και LOT μπορεί να θεωρηθεί εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα. Υπό τις συνθήκες αυτές, εσφαλμένως απορρίφθηκε η επιχειρηματολογία αυτή, στην αιτιολογική σκέψη 53 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με την αιτιολογία ότι, «[δεδομένου ότι] οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής δεν πληρούντα[ν], δεν [ήταν] απαραίτητο να εξεταστεί το ζήτημα της εξελίξεως των τιμών στην παρούσα απόφαση». Παρά ταύτα, το συγκεκριμένο σφάλμα είναι άνευ σημασίας, δεδομένου ότι η Επιτροπή εξέτασε, στις αιτιολογικές σκέψεις 54 έως 59 της προσβαλλομένης αποφάσεως, «για λόγους πληρότητας», την εξέλιξη των τιμών και το επίπεδο ανταγωνισμού.

119 Συναφώς, η Επιτροπή αναγνώρισε μεν ότι από τα διαγράμματα που της προσκόμισαν η προσφεύγουσα και η Swiss πράγματι προκύπτει ορισμένος βαθμός διαφοροποιήσεως των τιμών μεταξύ των πτήσεων που εκτελούν οι διάφοροι αερομεταφορείς την ίδια ημερομηνία, έκρινε εντούτοις, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η αξιοπιστία της αναλύσεως αυτής εξακολουθούσε να είναι αμφίβολη και ότι, ως εκ τούτου, θα έπρεπε να προβεί σε περαιτέρω οικονομική ανάλυση.

120 Όπως υποστήριξε η Επιτροπή, εναπόκειται, βεβαίως, στην οντότητα που προκύπτει από τη συγχώνευση η οποία ζητεί την απαλλαγή από τις δεσμεύσεις να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία ικανά να αποδείξουν την πλήρωση των αναγκαίων προς τούτο προϋποθέσεων, η δε Επιτροπή δεν μπορεί να υποχρεωθεί σε διεξαγωγή νέας έρευνας της αγοράς για κάθε αίτηση απαλλαγής. Ωστόσο, η Επιτροπή διαθέτει εξουσίες για τη διερεύνηση της υποθέσεως, καθώς και αποτελεσματικά εργαλεία έρευνας και, εφόσον θεωρούσε ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που προέβαλαν τα μέρη της συγκεντρώσεως δεν ήταν αρκούντως αξιόπιστα ή λυσιτελή ή ότι έπρεπε να συμπληρωθούν με άλλα δεδομένα, όφειλε να απαιτήσει ακριβέστερες πληροφορίες ή να διενεργήσει έρευνα ως προς το ζήτημα αυτό. Τούτο ισχύει

κατά μείζονα λόγο καθόσον, στην από 20 Νοεμβρίου 2015 απάντησή της, η Lufthansa είχε ήδη επισημάνει ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να αρκεστεί στη διαπίστωση ότι «ο πραγματικός βαθμός ανταγωνισμού ως προς τις τιμές για τις δύο γραμμές [μπορούσε] να μην προσδιορισθεί».

121 Τα μέρη της συγκεντρώσεως, στηριζόμενα στα πορίσματα του εντολοδόχου, υποστήριξαν επίσης ότι ο διπλασιασμός του αριθμού των επιβατών και η σημαντική μείωση των τιμών μεταξύ των ετών 2005 και 2014 μαρτυρούσαν τον αυξημένο ανταγωνισμό μεταξύ της Swiss, αφενός, και των LOT και SAS, αφετέρου.

122 Η Επιτροπή αρκέστηκε να επισημάνει συναφώς, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι τα μέρη της συγκεντρώσεως δεν είχαν προσκομίσει αδιάσειστα στοιχεία αποδεικνύοντα ότι οι εν λόγω μειώσεις τιμών είχαν προκύψει από τον ανταγωνισμό μεταξύ της Swiss και της LOT και ότι αυτές οι μειώσεις μπορούσαν, πράγματι, να αποδοθούν και στη μείωση των τιμών των καυσίμων ή στο αποτέλεσμα των τιμολογιακών δεσμεύσεων.

123 Όπως όμως εκτέθηκε ανωτέρω, η Επιτροπή δεν μπορεί απλώς να απαιτεί την προσκόμιση αδιάσειστων αποδεικτικών στοιχείων, χωρίς, εξάλλου, να προσδιορίζει σε τι θα πρέπει να συνίστανται τα στοιχεία αυτά, αλλά πρέπει να αποδεικνύει τον εσφαλμένο χαρακτήρα των προσκομιζόμενων από τα μέρη της συγκεντρώσεως στοιχείων, να λαμβάνει μέτρα για τη διερεύνηση της υποθέσεως ή, εφόσον είναι απαραίτητο, να διενεργεί έρευνα προκειμένου να συμπληρώσει ή αναιρέσει το βάσιμο αυτών.

124 Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι η Επιτροπή επιβεβαίωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι δεν αμφισβητεί το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι 17 από τις 32 μειώσεις τιμών στη γραμμή ZRH-STO και 4 από τις 13 μειώσεις τιμών στη γραμμή ZRH-WAW ήταν εκούσιες, δηλαδή δεν απαιτούνταν από τα διορθωτικά μέτρα.

125 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν εκπλήρωσε την υποχρέωσή της για επιμελή εξέταση όλων των κρίσιμων στοιχείων, για λήψη μέτρων για τη διερεύνηση της υποθέσεως ή για διενέργεια των απαραίτητων ερευνών προκειμένου να εξακριβώσει την ύπαρξη σχέσεως ανταγωνισμού μεταξύ, αφενός, της Swiss και, αφετέρου, των SAS και LOT.

Επί του πέμπτου σκέλους, που αντλείται από μη τήρηση της γενικής πολιτικής στον τομέα των συγκεντρώσεων, όσον αφορά τα διορθωτικά τιμολογιακά μέτρα

126 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την ασυμβατότητα των τιμολογιακών δεσμεύσεων με την πολιτική της σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα, όπως εκτίθεται στο σημείο 18 της ανακοινώσεως για τα διορθωτικά μέτρα και επιβεβαιώνεται από την πρακτική. Εξάλλου, παρατηρεί ότι η Επιτροπή απορρίπτει συστηματικώς τα τελευταία χρόνια τις τιμολογιακές δεσμεύσεις που προτείνουν τα μέρη συγκεντρώσεως.

127 Η προσφεύγουσα αναφέρει ότι οι τιμολογιακές δεσμεύσεις μπορούν εν δυνάμει να επιφέρουν νόθευση του ανταγωνισμού υπό δύο μορφές, ήτοι υπό τη μορφή, αφενός, της στερήσεως από τους επιβάτες των γραμμών αναφοράς των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από τη μείωση τιμών την οποία η Swiss θα μπορούσε να σχεδιάζει αν δεν υπήρχαν τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η απαιτούμενη αντίστοιχη μείωση της τιμής στις γραμμές επικαλύψεως και, αφετέρου, της αποτροπής της εισόδου στην αγορά ανταγωνίστριας εταιρίας λόγω των τεχνητά χαμηλότερων τιμών στις γραμμές επικαλύψεως.

128 Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν αξιολόγησε τα στοιχεία αυτά, αλλά αρκέστηκε να παρατηρήσει ότι οι γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW ήταν δρομολόγια με μικρή κίνηση στα οποία καμία νέα εταιρία δεν είχε εισέλθει παρά τα σχετικά με τις χρονοθυρίδες διορθωτικά μέτρα.

129 Συναφώς, όσον αφορά, πρώτον, το επιχείρημα ότι οι τιμολογιακές δεσμεύσεις δεν συμβιβάζονται με την πολιτική της Επιτροπής σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα, κατ' αρχάς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη νομιμότητα των δεσμεύσεων που κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση του 2005, η οποία έχει καταστεί απρόσβλητη.

130 Εν συνεχεία, όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή, η ανακοίνωση για τα διορθωτικά μέτρα δεν απαγορεύει τις τιμολογιακές δεσμεύσεις, τονίζει, όμως, ότι, κατά κανόνα, οι δεσμεύσεις αυτές δεν εξαλείφουν τα προβλήματα ανταγωνισμού λόγω των οριζόντιων επικαλύψεων και ότι αυτού του είδους τα διορθωτικά μέτρα μπορούν να θεωρηθούν παραδεκτά μόνον κατ' εξαίρεση, υπό την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται μέσω αποτελεσματικών μηχανισμών εφαρμογής και ελέγχου και ότι δεν ενέχουν κίνδυνο στρεβλώσεως του ανταγωνισμού.

131 Τέλος, δεδομένου ότι κάθε συγκέντρωση υπόκειται σε εξατομικευμένη εκτίμηση, υπό το πρίσμα των πραγματικών και νομικών περιστάσεων που συντρέχουν (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 13ης Μαΐου 2015, Niki Luftfahrt κατά Επιτροπής, T-162/10, EU:T:2015:283, σκέψεις 142 και 144), το γεγονός ότι οι δεσμεύσεις δεν έγιναν δεκτές σε ορισμένες, ή και στις περισσότερες, υποθέσεις δεν σημαίνει ότι αποκλείεται η αποδοχή τους σε συγκεκριμένη περίπτωση, εφόσον καθίσταται δυνατή η επίλυση των προβλημάτων ανταγωνισμού που διαπιστώθηκαν.

132 Όσον αφορά, δεύτερον, την επιχειρηματολογία ότι οι τιμολογιακές δεσμεύσεις ενδέχεται να δημιουργήσουν στρεβλώσεις τόσο στις γραμμές αναφοράς όσο και στις γραμμές επικαλύψεως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν προέβαλε στοιχεία ικανά να κλονίσουν την επιχειρηματολογία αυτή, ούτε με την προσβαλλόμενη απόφαση ούτε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, και απλώς αρκέστηκε να τονίσει τον υποθετικό της χαρακτήρα. Επιπλέον, η υποχρέωση μετακυλίσεως στις γραμμές ZRH-STO και ZRH-WAW των μειώσεων των τιμών στις γραμμές αναφοράς θα μπορούσε να αποτρέψει τις τρίτες αεροπορικές εταιρίες από την εκμετάλλευση των εν λόγω γραμμών. Μακράν του να επιλύσουν το διαρθρωτικό πρόβλημα της αγοράς το οποίο καλούνται να αντιμετωπίσουν, οι τιμολογιακές δεσμεύσεις θα μπορούσαν, αντιθέτως, να συμβάλουν στο να καταστεί αναγκαία η επ' αόριστον διατήρησή τους.

133 Ωστόσο, στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν εκτιμάται η νομιμότητα των δεσμεύσεων που κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση του 2005, η οποία έχει καταστεί απρόσβλητη, αλλά εξετάζεται η πλήρωση των προϋποθέσεων για την άρση των δεσμεύσεων.

134 Συναφώς, η σχετική με τη στρέβλωση του ανταγωνισμού επιχειρηματολογία, ακόμη και αν αποδειχθεί, δεν μπορεί να εξομοιωθεί με ουσιώδη μεταβολή της αγοράς κατά την έννοια της πρώτης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 ούτε με μεταβολή στις συμβατικές σχέσεις υπό την έννοια της δεύτερης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2, και, γενικότερα, δεν καθιστά δυνατή την απόδειξη της εξαλείψεως των προβλημάτων ανταγωνισμού που διαπιστώθηκαν με την απόφαση του 2005, τα οποία συνιστούν τη βάση για τις δεσμεύσεις.

135 Πρέπει, πάντως, να παρατηρηθεί ότι, μολονότι η σχετική με τον κίνδυνο στρεβλώσεως του ανταγωνισμού επιχειρηματολογία δεν είναι ικανή να αποδείξει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 για την άρση των δεσμεύσεων, εντούτοις εντείνει την ανάγκη για επιμελή και εμπεριστατωμένη εξέταση της αιτήσεως απαλλαγής εκ μέρους της Επιτροπής και για έλεγχο του αν οι δεσμεύσεις εξακολουθούν να είναι αναγκαίες ή κατάλληλες.

Συμπέρασμα επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως

136 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ούτε εξέτασε επιμελώς την επιχειρηματολογία η οποία αντλείται από την απόφαση Lufthansa/Brussels Airlines καθώς και από την αλλαγή πολιτικής έναντι των μελών της συμμαχίας και από την ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ της Swiss, αφενός, και των SAS και LOT, αφετέρου.

137 Όσο ατυχείς και αν είναι οι παραλείψεις αυτές δεν μπορούν, ωστόσο, ελλείψει οποιασδήποτε μεταβολής στις συμβατικές σχέσεις μεταξύ της Swiss και της LOT, με βάση τις οποίες οι τιμολογιακές δεσμεύσεις κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση της 2005, να θεωρηθούν επαρκείς ώστε να επιφέρουν την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως κατά το μέρος που αφορά τη γραμμή ZRH-WAW.

138 Όσον αφορά τη γραμμή ZRH-STO, πρέπει να επισημανθεί όχι μόνον η παράλειψη προσήκουσας εξετάσεως των στοιχείων που μνημονεύονται στη σκέψη 136 ανωτέρω και της καταγγελίας της συμφωνίας κοινοπραξίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS, αλλά και ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ούτε τη δέσμευση της προσφεύγουσας να καταγγείλει και τη διμερή συμφωνία συμμαχίας μεταξύ της Lufthansa και της SAS ούτε τη γνωμοδότηση του εντολοδόχου με την οποία διαπιστώθηκε η ύπαρξη ουσιώδους μεταβολής στην αγορά όσον αφορά τη γραμμή ZRH-STO, καθώς και η ελλιπής ανάλυση των επιπτώσεων της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό επί του ανταγωνισμού μεταξύ των Swiss και SAS. Κατά συνέπεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως καθόσον δεν έλαβε υπόψη το σύνολο των κρίσιμων στοιχείων και καθόσον τα στοιχεία τα οποία έγιναν δεκτά στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι ικανά να δικαιολογήσουν την απόρριψη της αιτήσεως απαλλαγής όσον αφορά τη γραμμή ZRH-STO (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2005, Επιτροπή κατά Tetra Laval, C-12/03 P, EU:C:2005:87, σκέψη 39).

139 Επομένως, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν οι λοιποί λόγοι και τα λοιπά επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί κατά το μέρος που αφορά τη γραμμή ZRH-STO. Αντιθέτως, οι εν λόγω λοιποί λόγοι και τα λοιπά επιχειρήματα πρέπει να εξεταστούν στον βαθμό που αφορούν τη νομιμότητα της προσβαλλομένης αποφάσεως ως προς τη γραμμή ZRH-WAW.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από παραβίαση της αρχής της χρηστής διοικήσεως

140 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παρέβη την υποχρέωσή της να εξετάσει με επιμέλεια και αμεροληψία όλα τα κρίσιμα στοιχεία της προκειμένης υποθέσεως και, ως εκ τούτου, παραβίασε την αρχή της χρηστής διοικήσεως η οποία προβλέπεται στο άρθρο 41, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

141 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, συναφώς, ότι η Επιτροπή ουδόλως έλαβε υπόψη τα νομικά επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα και ότι στηρίχθηκε σε εικασίες και υποθέσεις σχετικά με τον ανταγωνισμό στις οικείες γραμμές, αντί να προβεί σε σοβαρή έρευνα των πραγματικών περιστατικών. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν διεξήγαγε τη δική της έρευνα όσον αφορά την εξέλιξη των τιμών και το επίπεδο του ανταγωνισμού ούτε συνεργάστηκε κατά πρακτικώς χρήσιμο τρόπο με τον εντολοδόχο ο οποίος ήταν επιφορτισμένος με την παρακολούθηση και επέλεξε να εικάσει ότι οι συμφωνίες πτήσεων με κοινό κωδικό περιόριζαν τον ανταγωνισμό.

142 Η ίδια άρνηση να εξετάσει επισταμένως τα επιχειρήματα της Lufthansa προκύπτει επίσης από τη συνεχή επανάληψη από την Επιτροπή μη πειστικών νομικών επιχειρημάτων, στα οποία η Lufthansa απάντησε ήδη κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας.

143 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 41, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, «κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα στην αμερόληπτη, δίκαιη και εντός ευλόγου προθεσμίας εξέταση των υποθέσεών του από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης».

144 Στο μέτρο που η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη όλα τα κρίσιμα στοιχεία για να θεμελιώσει την κρίση της, η εν λόγω αιτίαση εξετάστηκε στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως.

145 Όσον αφορά την αιτίαση ότι η Επιτροπή επέδειξε σαφώς την προδιάθεσή της να μην εξετάσει επισταμένως την αίτηση απαλλαγής, ουδόλως λαμβάνοντας υπόψη τα νομικά επιχειρήματα τα οποία προέβαλε η Lufthansa, επισημαίνεται ότι το γεγονός και μόνον ότι η Επιτροπή αμφισβήτησε και απέρριψε τα επιχειρήματα της Lufthansa δεν αποδεικνύει, αυτό καθεαυτό, ότι η Επιτροπή ήταν μεροληπτική ως προς την αίτηση απαλλαγής. Ομοίως, η επανάληψη από την Επιτροπή φερομένων ως μη πειστικών νομικών επιχειρημάτων, στα οποία η Lufthansa θεωρεί ότι ήδη απάντησε κατά τη διοικητική διαδικασία, αντικατοπτρίζει μια κατά τι διαφορετική εκτίμηση, χωρίς να αποδεικνύει, αυτή καθεαυτήν, άρνηση αμερόληπτης εξετάσεως της αιτήσεως απαλλαγής.

146 Εξάλλου, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε καθόλου την αίτηση, καθόσον, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 14 έως 19 ανωτέρω, απηύθυνε πολλές αιτήσεις για παροχή πληροφοριών στη Lufthansa και πραγματοποίησε διάφορες συναντήσεις μαζί της στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας.

147 Εξ αυτού συνάγεται ότι ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από κατάχρηση εξουσίας

148 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή χρησιμοποίησε τη διαδικασία απαλλαγής ως μέσο πιέσεως προκειμένου να εξαναγκάσει τη Swiss σε καταγγελία συμβατικής ρυθμίσεως η οποία δεν συνδεόταν σαφώς με την πράξη συγκεντρώσεως. Η Επιτροπή αποπειράθηκε να αποφύγει τις προβλεπόμενες διαδικασίες για την εξέταση τυχόν παραβάσεων του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και την επιβολή κυρώσεων για τις παραβάσεις αυτές, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 101 και 102 [ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1), όσον αφορά τη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μεταξύ της Swiss και της LOT το 2007. Προκύπτει ιδίως από την αιτιολογική σκέψη 104 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό και τα εν δυνάμει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματά της συνιστούν τον κύριο λόγο για τον οποίο η Επιτροπή απέρριψε την αίτηση απαλλαγής.

149 Η Επιτροπή επιχείρησε με τον τρόπο αυτό να παρακάμψει την υποχρέωση, αφενός, να αποδείξει πράγματι τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό που συνήφθη από τη Swiss και, αφετέρου, να εκδώσει απόφαση υποκείμενη σε δικαστικό έλεγχο. Η προσφεύγουσα παρατηρεί, συναφώς, ότι, τον Φεβρουάριο του 2011, η Επιτροπή κίνησε αυτεπαγγέλτως διαδικασία κατά των συμφωνιών πτήσεων με κοινό κωδικό που καλύπτουν τις γραμμές μεταξύ κομβικών αεροδρομίων οι οποίες έχουν συναφθεί μεταξύ της Lufthansa και της Turkish Airlines και μεταξύ της Brussels Airlines και της TAP Air Portugal, αλλά, κατόπιν κατά προτεραιότητα έρευνας επί πέντεμισι έτη επί των υποθέσεων αυτών, δεν έχει ακόμη καταλήξει σε οποιοδήποτε συμπέρασμα.

150 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, μια πράξη έχει εκδοθεί κατά κατάχρηση εξουσίας μόνον όταν προκύπτει, βάσει αντικειμενικών, λυσιτελών και συγκλινουσών ενδείξεων, ότι εκδόθηκε με αποκλειστικό ή, τουλάχιστον, πρωταρχικό σκοπό διαφορετικό από τους προβαλλόμενους ή με σκοπό

την καταστρατήγηση μιας διαδικασίας που προβλέπουν ειδικά οι Συνθήκες για την αντιμετώπιση των συγκεκριμένων περιστάσεων (βλ. απόφαση της 16ης Απριλίου 2013, Ισπανία και Ιταλία κατά Συμβουλίου, C-274/11 και C-295/11, EU:C:2013:240, σκέψη 33 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

151 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν παρέσχε αντικειμενικές, λυσιτελείς και συγκλίνουσες ενδείξεις που αποδεικνύουν ότι η Επιτροπή είχε χρησιμοποιήσει τη διαδικασία απαλλαγής ως μέσο ασκήσεως πιέσεως, με αποκλειστικό ή πρωταρχικό σκοπό τον εξαναγκασμό της Swiss σε καταγγελία της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό που συνήψε με τη LOT, με σκοπό να παρακάμψει τις προβλεπόμενες διαδικασίες για την εξέταση των παραβάσεων του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και την επιβολή κυρώσεων για τις παραβάσεις αυτές.

152 Επισημαίνεται, κατ' αρχάς, ότι η διαδικασία δεν κινήθηκε με πρωτοβουλία της Επιτροπής, αλλά κατόπιν αιτήσεως της προσφεύγουσας.

153 Επιπλέον, μολονότι από τη δικογραφία προκύπτει, πράγματι, ότι η Επιτροπή φρονεί ότι η επίμαχη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό δημιουργεί προβλήματα ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη περίπτωση και ότι, όπως προκύπτει ειδικότερα από τις αιτιολογικές σκέψεις 5, 49, 69 και 95 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δικαιολογητικοί λόγοι της απορρίψεως της αιτήσεως απαλλαγής είναι, κατά κύριο λόγο, η διατήρηση ή η μη τροποποίηση της εν λόγω συμφωνίας, εντούτοις, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή ενήργησε κατά κατάχρηση εξουσίας.

154 Επομένως, όπως εκτέθηκε στις σκέψεις 101 έως 103 ανωτέρω, η Επιτροπή ορθώς έλαβε υπόψη τη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό που συνήφθη μεταξύ της Swiss και της LOT κατά την εξέταση της αιτήσεως απαλλαγής. Πράγματι, η συμφωνία αυτή αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ευρύτερης συμβατικής σχέσεως στην οποία στηρίζεται η εκτίμηση του ανταγωνισμού στη γραμμή ZRH-WAW. Δεδομένου ότι η Επιτροπή έκρινε, με την απόφαση του 2005, ότι η LOT δεν είχε, υπό το πρίσμα όλων των συμφωνιών συνεργασίας που είχε συνάψει με τη Lufthansa, ιδιαίτερα κίνητρα να ανταγωνισθεί τη Swiss, η συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό μπορεί πράγματι να συνιστά κρίσιμο στοιχείο για την εκτίμηση του ανταγωνισμού στη γραμμή αυτή, ανεξάρτητα από το ζήτημα αν η εν λόγω συμφωνία μπορεί ή όχι να δικαιολογήσει τελικώς την απόρριψη της αιτήσεως.

155 Επιβάλλεται επίσης η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν υποχρέωσε την προσφεύγουσα να καταγγείλει τη συμφωνία πτήσεων με κοινό κωδικό, αλλά απλώς πρότεινε στα μέρη της συγκεντρώσεως, με σκοπό να διευκολυνθεί η χορήγηση της απαλλαγής αυτής, να την καταγγείλουν ή, έστω, να περιορίσουν το πεδίο εφαρμογής της στα προηγούμενα και στα επόμενα δρομολόγια, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό τον βαθμό συνεργασίας μεταξύ της οντότητας που προέκυψε από τη συγχώνευση και της LOT.

156 Κατά συνέπεια, τα στοιχεία που επικαλέσθηκε η προσφεύγουσα δεν μπορούν να θεωρηθούν αντικειμενικές, λυσιτελείς και συγκλίνουσες ενδείξεις καταχρήσεως εξουσίας, ο δε τρίτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

157 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί κατά το μέρος που αφορά τη γραμμή ZRH-STO και ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

Επί των δικαστικών εξόδων

158 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων, κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του.

159 Υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, πρέπει να αποφασιστεί ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικά του δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Ακυρώνει την απόφαση C(2016) 4964 τελικό της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2016, με την οποία απορρίφθηκε η αίτηση που υπέβαλε η Deutsche Lufthansa AG σχετικά με την απαλλαγή από ορισμένες δεσμεύσεις οι οποίες κατέστησαν υποχρεωτικές με την απόφαση της Επιτροπής της 4ης Ιουλίου 2005, για την έγκριση της συγκέντρωσης στην υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, κατά το μέρος που αφορά τη γραμμή Ζυρίχη-Στοκχόλμη.

2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

3) Κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Berardis Παπασάββας Spineanu-Matei

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 16 Μαΐου 2018.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

Ιστορικό της διαφοράς 1

Απόφαση εγκρίνουσα την πράξη συγκεντρώσεως μεταξύ της Lufthansa και της Swiss International Air Lines Ltd 2

Η προσβαλλόμενη απόφαση 3

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων 6

Σκεπτικό 6

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις 6

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από την εφαρμογή εσφαλμένου νομικού κριτηρίου, από πολλαπλή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης 9

Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αντλείται από την εφαρμογή εσφαλμένου νομικού κριτηρίου κατά την εκτίμηση της αιτήσεως απαλλαγής, καθώς και από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης 10

Επί του δεύτερου και του τέταρτου σκέλους, που αντλούνται από πρόδηλη πλάνη κατά την εκτίμηση των συμφωνιών συμμαχίας της Lufthansa υπό το πρίσμα της δεύτερης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 και από το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την αλλαγή της πολιτικής της όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας 11

– Προκαταρκτικές παρατηρήσεις 11

– Μεταβολές στις συμβατικές σχέσεις μεταξύ της Lufthansa και της SAS 13

– Επί της αποφάσεως Lufthansa/Brussels Airlines και της φερόμενης αλλαγής της πολιτικής της Επιτροπής όσον αφορά τη μεταχείριση των μελών της συμμαχίας 15

– Επί της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό η οποία συνάφθηκε μεταξύ της Swiss και της SAS 18

Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ, αφενός, της Swiss και, αφετέρου, των SAS και LOT συνιστά «εξέλιξη της αγοράς μακροπρόθεσμα», υπό την έννοια της πρώτης περιόδου της ρήτρας αναθεωρήσεως 15.2 21

Επί του πέμπτου σκέλους, που αντλείται από μη τήρηση της γενικής πολιτικής στον τομέα των συγκεντρώσεων, όσον αφορά τα διορθωτικά τιμολογιακά μέτρα 22

Συμπέρασμα επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως 24

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από παραβίαση της αρχής της χρηστής διοικήσεως 24

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από κατάχρηση εξουσίας 25

Επί των δικαστικών εξόδων 26