



DECYZJA KOMISJI (UE) 2024/1665

z dnia 12 czerwca 2024 r.

o przekazaniu monitorowania i egzekwowania zobowiązań uznanych za wiążące w sprawie M.6447 – IAG/bmi wyznaczonemu krajowemu organowi ochrony konkurencji Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 95 ust. 2 Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z UE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając art. 95 ust. 2 Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej ⁽¹⁾ (umowa o wystąpieniu),

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ⁽²⁾,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 57,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw ⁽³⁾, w szczególności jego art. 6 ust. 1 lit. b) i art. 6 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. Decyzja w sprawie połączenia przedsiębiorstw oraz Zobowiązania

- (1) Decyzją z dnia 30 marca 2012 r. („decyzja w sprawie połączenia przedsiębiorstw”) ⁽⁴⁾ Komisja uznała nabycie brytyjskich linii lotniczych British Midlands Limited („bmi”) przez International Consolidated Airlines Group („IAG”), spółkę dominującą linii lotniczych British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling i Level, za zgodne z rynkiem wewnętrznym oraz Porozumieniem EOG, z zastrzeżeniem środków naprawczych („Zobowiązań”).
- (2) Główny aspekt Zobowiązań dotyczy uwolnienia i przekazania pewnych Przydziałów czasu na start lub lądowanie ⁽⁵⁾ w porcie lotniczym Londyn Heathrow („LHR”) w celu świadczenia usług przez wchodzących przewoźników na trasach Londyn–Aberdeen, Londyn–Edynburg, Londyn–Nicea, Londyn–Moskwa ⁽⁶⁾, Londyn–Kair i Londyn–Rijad. IAG zobowiązała się ponadto do przewozu pasażerów tranzytowych, aby zapełnić loty długodystansowe konkurencyjnych linii lotniczych wylatujących z LHR. W tym względzie Zobowiązania umożliwiają konkurentom IAG na trasach długodystansowych zawieranie specjalnych umów o proporcjonalnym podziale usług z IAG. Pozostałe aspekty Zobowiązań dotyczą, między innymi, możliwości łączenia taryf i programów lojalnościowych „frequent flyer”.
- (3) Zobowiązania obowiązują na czas nieokreślony i pozostaną w mocy dopóty, dopóki nie nastąpi zmiana sytuacji konkurencyjnej na rynkach właściwych uzasadniająca uchylenie Zobowiązań, i będą realizowane przy wsparciu pełnomocnika ds. monitorowania.
- (4) Przez lata od przyjęcia decyzji w sprawie połączenia przedsiębiorstw Przydziały czasu na start lub lądowanie przyznano kilku wchodzącym przewoźnikom na podstawie Zobowiązań. Obecnie Przydziały czasu na start lub lądowanie są nadal dostępne i oferowane wchodzącym przewoźnikom przed każdym sezonem lotniczym IATA (tj. zimowym i letnim sezonem lotniczym stosowanym przez IATA i ogólnie przez branżę lotniczą).

⁽¹⁾ Dz.U. C 384 I z 12.11.2019, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 47.

⁽³⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”). Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) wprowadzono pewne zmiany, takie jak zastąpienie terminu „Wspólnota” terminem „Unia” oraz terminu „wspólny rynek” terminem „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji stosowana będzie terminologia TFUE.

⁽⁴⁾ C(2012) 2320.

⁽⁵⁾ Jeśli nie zaznaczono inaczej, w niniejszej decyzji terminy pisane wielką literą mają znaczenie zdefiniowane w decyzji Komisji z dnia 30 marca 2012 r. w sprawie M.6447 – IAG/bmi.

⁽⁶⁾ Od zimowego sezonu lotniczego IATA 2022/2023 nie oferuje się już Przydziałów czasu na start lub lądowanie na trasie do Moskwy ze względu na sankcje wobec Rosji wynikające z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie.

2. Ramy prawne

- (5) 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej.
- (6) Umowa o wystąpieniu została zawarta między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem, z drugiej strony. Umowa została zatwierdzona decyzją Rady (UE) 2020/135 ⁽⁷⁾ z dnia 30 stycznia 2020 r. i weszła w życie 1 lutego 2020 r.
- (7) Umowa o wystąpieniu przewiduje okres przejściowy, który rozpoczął się 1 lutego 2020 r. i zakończył się 31 grudnia 2020 r. zgodnie z art. 126 umowy o wystąpieniu.
- (8) Na podstawie art. 95 ust. 1 umowy o wystąpieniu decyzja w sprawie połączenia przedsiębiorstw, przyjęta przed zakończeniem okresu przejściowego i skierowana do osób prawnych mających siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, jest wiążąca dla Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie.
- (9) Zgodnie z art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu Komisja jest co do zasady uprawniona do monitorowania i egzekwowania podjętych zobowiązań lub środków naprawczych nałożonych w Zjednoczonym Królestwie lub w odniesieniu do Zjednoczonego Królestwa w związku z wszelkimi postępowaniami prowadzonymi przez Komisję na podstawie m.in. rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (10) Art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu umożliwia jednak przekazanie monitorowania i egzekwowania takich zobowiązań lub środków naprawczych wyznaczonemu krajowemu organowi ochrony konkurencji Zjednoczonego Królestwa, tj. Urzędowi ds. Konkurencji i Rynków („CMA”), w drodze umowy między Komisją a wspomnianym organem.

3. Kwalifikacja sprawy do przekazania CMA

3.1. Umowa CMA

- (11) CMA zgodził się na przekazanie mu monitorowania i egzekwowania zobowiązań w związku z decyzją w sprawie połączenia przedsiębiorstw, na podstawie art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu, pismem z 5 kwietnia 2024 r. skierowanym przez dyrektora wykonawczego CMA ds. łączenia przedsiębiorstw, do zastępcy dyrektora generalnego ds. łączenia przedsiębiorstw DG ds. Konkurencji Komisji Europejskiej.

3.2. Opinie zainteresowanych stron

- (12) W umowie o wystąpieniu nie określono żadnych wymogów dotyczących przekazywania monitorowania i egzekwowania zobowiązań, w szczególności w odniesieniu do jakichkolwiek zainteresowanych stron. Z prawa każdej osoby do dobrej administracji ⁽⁸⁾ wynika jednak, że strony, na które przekazanie może mieć wpływ, powinny mieć możliwość wyrażenia swoich poglądów w tym względzie.
- (13) Przekazanie skutkuje zmianą organu odpowiedzialnego za monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań.
- (14) Po pierwsze, przekazanie ma wpływ na sytuację prawną spółki IAG, dla której Zobowiązania zostały uznane za wiążące, ponieważ po przekazaniu IAG musiałaby wykonywać swoje obowiązki wynikające z Zobowiązań wobec CMA zgodnie z krajowymi procedurami Zjednoczonego Królestwa, a nie wobec Komisji zgodnie z procedurami przewidzianymi w prawie Unii.
- (15) Po drugie, przekazanie ma wpływ na sytuację prawną osób trzecich, które nabyły prawa wynikające z Zobowiązań, w szczególności tych, którym przyznano Przydział czas na start lub lądowanie na podstawie Zobowiązań. Sąd orzekł, że warunki przejęcia działalności na podstawie zobowiązań wynikających z rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw są określane przez te zobowiązania, które są zatem istotne dla ich wyborów handlowych i mogą wzbudzać u nich uzasadnione oczekiwania ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1).

⁽⁸⁾ Art. 41 ust. 2 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391).

⁽⁹⁾ Sprawa T-430/18, American Airlines, Inc., ECLI:EU:T:2020:603, pkt 275.

- (16) Analogicznie do zawiadomienia Komisji w sprawie środków naprawczych ⁽¹⁰⁾, przewidującego, w kontekście uchylecia, zmiany lub zastępowania zobowiązań, że Komisja uwzględni stanowisko osób trzecich oraz wpływ, jaki zmiana może mieć na sytuację osób trzecich (a tym samym na ogólną skuteczność tych zobowiązań) ⁽¹¹⁾. Komisja rozważy również, czy zmiany mają wpływ na prawa nabyte już przez strony trzecie po wdrożeniu takich zobowiązań.
- (17) Po trzeciej, przekazanie może być również w interesie innych osób trzecich, które w przyszłości mogą chcieć ubiegać się o Przydział czasu na start lub lądowanie w ramach Zobowiązań.
- (18) W związku z tym Komisja zwróciła się do wszystkich zainteresowanych stron o wyrażenie opinii na temat ewentualnego przekazania CMA monitorowania i egzekwowania Zobowiązań. Komisja zwróciła się do IAG ⁽¹²⁾, jako strony, dla której Zobowiązania zostały uznane za wiążące, oraz do Air France ⁽¹³⁾, Saudi Arabian Airlines ⁽¹⁴⁾, EgyptAir ⁽¹⁵⁾, Virgin Atlantic Airways ⁽¹⁶⁾ oraz Air Canada ⁽¹⁷⁾, jako linii lotniczych korzystających z praw wynikających z Zobowiązań, o przekazanie uwag. Ponadto Komisja ogłosiła publicznie swoją wstępną opinię, że monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań należy przekazać CMA zgodnie z art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu, i zwróciła się do wszelkich zainteresowanych stron trzecich o przedstawienie ewentualnych uwag ⁽¹⁸⁾.
- (19) Chociaż Komisja nie jest zobowiązana do uzyskania zgody zainteresowanych stron na przekazanie, należycie uwzględni opinie wyrażone przez te strony i sprawdzi, czy przekazanie nie ma nadmiernego negatywnego wpływu na prawa nabyte przez nie wcześniej na podstawie Zobowiązań.
- (20) W piśmie z 13 marca 2024 r. spółka IAG potwierdziła, że nie ma zastrzeżeń do proponowanego przekazania.
- (21) W wiadomości e-mail z 13 marca 2024 r. grupa Air France KLM („AF-KLM”) wyraziła obawy co do możliwości, że proponowane przekazanie doprowadzi do zmiany Zobowiązań, i zauważyła, że w przypadku gdyby rzeczywiście doszło do zmiany Zobowiązań, „zdecydowanie zachęcałaby” Komisję „do dalszego monitorowania środków naprawczych, do czego jest uprawniona na podstawie art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu, w celu zapewnienia skuteczności środków naprawczych, a tym samym ochrony interesów podróżnych z Unii na tej trasie”.
- (22) W piśmie z 9 kwietnia 2024 r. inny beneficjent środka naprawczego wyraził opinię, że Zobowiązania są lepiej monitorowane i egzekwowane przez Komisję. Beneficjent środka naprawczego wyjaśnił, że w przypadku gdy wcześniej miał obawy jako beneficjent środka zaradczego na mocy Zobowiązań w świetle postępowania IAG/British Airways, często uważał za korzystne zgłaszanie takich obaw bezpośrednio do Komisji. Beneficjent środka naprawczego uważa, że podejście to było skuteczne, biorąc pod uwagę szczegółowy kontekst i doświadczenie Komisji związane z dochodzeniem w sprawie IAG/bmi oraz jej zrozumienie zakresu i zamierzonych celów Zobowiązań. Beneficjent środka naprawczego obawia się, że CMA nieuchronnie nie będzie posiadała takiego samego poziomu wiedzy i doświadczenia oraz że poprzez przeniesienie odpowiedzialności na CMA monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań będzie mniej skuteczne.
- (23) Żadna inna strona nie wyraziła opinii na temat proponowanego przekazania.

⁽¹⁰⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie środków zaradczych dopuszczalnych na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 802/2004 (Dz.U. C 267 z 22.10.2008, s. 1), pkt 74.

⁽¹¹⁾ Zob. np. sprawa M.4494 – Evraz/Highveld, decyzja Komisji z dnia 24 września 2019 r., motywy 14–16.

⁽¹²⁾ Pismem z 28 lutego 2024 r.

⁽¹³⁾ Pismem z 28 lutego 2024 r.

⁽¹⁴⁾ Pismem z 28 lutego 2024 r.

⁽¹⁵⁾ Pismem z 1 marca 2024 r.

⁽¹⁶⁾ Pismem z 25 marca 2024 r.

⁽¹⁷⁾ Pismem z 25 marca 2024 r.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. C, C/2024/1987, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1987/oj>.

3.3. Ocena

- (24) Poza wymogiem wyraźnej zgody CMA w art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu nie wymieniono żadnych warunków ani kryteriów takiego przekazania. W związku z tym to do Komisji należy decyzja, czy dana sprawa jest odpowiednia do przekazania, na podstawie indywidualnej oceny każdego przypadku, przy należytych uwzględnieniu wszelkich opinii wyrażonych przez zainteresowane strony.
- (25) Z powodów przedstawionych poniżej Komisja uważa, że monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań w tym przypadku należy przekazać CMA.
- (26) Po pierwsze, sprawa dotyczy głównie konsumentów ze Zjednoczonego Królestwa i innych konsumentów spoza EOG i, biorąc to pod uwagę, to CMA powinien być odpowiedzialny za monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań w celu ochrony interesów konsumentów ze Zjednoczonego Królestwa. Na podstawie Zobowiązań Przydziału czasu na start lub lądowanie w ramach środków naprawczych mają być obsługiwane na określonych trasach. Tylko jedna z tych tras dotyczy miejsca docelowego w EOG (LHR-Nicea), podczas gdy pozostałe trasy, na których można obsługiwać Przydziału czasu na start lub lądowanie w ramach środka naprawczego, to albo trasy wewnątrz Zjednoczonego Królestwa (LHR-Aberdeen i LHR-Edynburg), albo trasy łączące Londyn z miejscami docelowymi spoza EOG (Moskwa, Kair i Rijad). W 2019 r. liczba pasażerów odlatujących i przylatujących (OiP) oraz całkowita liczba pasażerów (tj. obejmująca też pasażerów przesiadkowych) na trasie LHR-Nicea (odpowiednio 350 034 i 511 494 pasażerów) stanowiły 16 % i 13 % OiP i pasażerów ogółem na wszystkich trasach objętych środkami naprawczymi (2 188 002 i 3 811 214 pasażerów) ⁽¹⁹⁾. W tym względzie Komisja uważa, że realizacja Zobowiązań leży ze wszech miar w interesie CMA, w tym na trasie LHR-Nicea, ponieważ Zobowiązania mają wpływ na wielu klientów ze Zjednoczonego Królestwa. Ponadto CMA ma powody, aby wdrożyć Zobowiązania, w tym na trasie LHR-Nicea, ponieważ usługi świadczone na tej trasie na rzecz klientów z EOG są również świadczone w Zjednoczonym Królestwie, a trasa LHR-Nicea ma znaczenie dla zapewnienia połączenia osób podróżujących w celach rekreacyjnych i służbowych do obszaru metropolitalnego Londynu.
- (27) Po drugie, Zobowiązania dotyczące m.in. Przydziałów czasu na start lub lądowanie i umów o proporcjonalnym udziale mają być realizowane w LHR w Zjednoczonym Królestwie, a Przydziału czasu na start lub lądowanie w LHR podlegają przepisom i decyzjom regulacyjnym Zjednoczonego Królestwa ze strony organów krajowych Zjednoczonego Królestwa, w tym koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie oraz brytyjskiego ministerstwa transportu. CMA jest w stanie lepiej niż Komisja kontaktować się z tymi organami.
- (28) Po trzecie, Komisja uważa, że przeniesienie nie będzie miało negatywnego wpływu na żadną z zainteresowanych stron. Przede wszystkim, odnośnie do obaw AF-KLM, że przekazanie może doprowadzić do zmiany Zobowiązań, Komisja zauważa, że obecna decyzja przekazuje obecnie obowiązujące Zobowiązania. IAG nie zwróciła się o żadną zmianę ani zwolnienie w kontekście proponowanego przekazania. Chociaż nie można wykluczyć, że w przyszłości złożone zostaną wnioski o zmiany lub o zwolnienie w ramach postępowań krajowych Zjednoczonego Królestwa, wszelkie takie wnioski musiałyby zostać ocenione w oparciu o zasady określone w klauzuli przeglądowej zawartej w Zobowiązaniach, które są przekazywane jako całość.
- (29) Po drugie, w odniesieniu do obaw drugiego beneficjenta środka naprawczego, że CMA nie będzie posiadać takiego samego poziomu wiedzy i doświadczenia jak Komisja w zakresie monitorowania i egzekwowania Zobowiązań (jak opisano w motywie 22 powyżej), Komisja zauważa, że pełnomocnik ds. monitorowania, który posiada wiedzę fachową w branży lotniczej i wspierał Komisję w monitorowaniu Zobowiązań od czasu przyjęcia decyzji w sprawie połączenia przedsiębiorstw, będzie nadal udzielał podobnej pomocy CMA po przekazaniu. Ponadto CMA ma doświadczenie w monitorowaniu i egzekwowaniu środków naprawczych dotyczących przydziałów czasu na start lub lądowanie oraz umów o proporcjonalnym udziale dzięki środkom tymczasowym wydanym w ramach dochodzenia w sprawie atlantyckiego Wspólnego Porozumienia Biznesowego ⁽²⁰⁾. Komisja uważa zatem, że przekazanie nie wpłynie negatywnie na skuteczność monitorowania i egzekwowania Zobowiązań.

⁽¹⁹⁾ Szacunki pełnomocnika ds. monitorowania z wykorzystaniem danych MIDT i danych CAA. W 2023 r. udział trasy LHR-Nicea wzrósł odpowiednio do 24 % (434 214 pasażerów) i 19 % (633 101 pasażerów) OiP i pasażerów ogółem na wszystkich trasach objętych środkami naprawczymi, między innymi ze względu na fakt, że na trasie LHR-Moskwa nie odbywają się obecnie żadne loty.

⁽²⁰⁾ Sprawa CMA nr 50616, decyzja z 7 września 2020 r. i 4 kwietnia 2022 r.

- (30) Po czwarte, oczekuje się, że w przyszłości sprawa będzie nadal wymagała zasobów. Biorąc pod uwagę, że sprawa dotyczy głównie rynków Zjednoczonego Królestwa i konsumentów ze Zjednoczonego Królestwa lub innych klientów spoza EOG podróżujących do/ze Zjednoczonego Królestwa, wydaje się właściwe, aby zasoby te były zapewniane przez Zjednoczone Królestwo. Jak wyjaśniono w motywie 3 powyżej, Zobowiązania obowiązują na czas nieokreślony i, z wyjątkiem ewentualnych odstępstw przyznanych na podstawie klauzuli przeglądowej, pozostaną w mocy dopóty, dopóki sytuacja konkurencyjna na rynkach właściwych nie ulegnie zmianie. Dopóki Przydziały czasu na start lub lądowanie pozostają dostępne lub zostaną ponownie udostępnione, a w celu ich uzyskania składane są wnioski, nadal wymagane będą decyzje oceniające rentowność wchodzących przewoźników ubiegających się o Przydziały czasu na start lub lądowanie oraz zatwierdzenie umów między IAG/British Airways a beneficjentami środków naprawczych, a także decyzje przyznające prawa nabyte. Nawet jeżeli wszystkie Przydziały czasu na start lub lądowanie w ramach środków naprawczych zostaną przyznane beneficjentom środków naprawczych, monitorowanie przestrzegania Zobowiązań przez IAG będzie kontynuowane tak długo, jak długo Zobowiązania pozostaną w mocy.
- (31) Po piąte, przekazanie wykonania wszystkich obowiązków w zakresie środków naprawczych jest uzasadnione i proporcjonalne. Nie jest możliwe oddzielenie trasy LHR-Nicea (jedyna trasa z miejscem przeznaczenia w EOG) od pozostałych tras. Zgodnie z Zobowiązaniami ⁽²¹⁾ Przydziały czasu na start lub lądowanie są oferowane jako pula z maksymalną liczbą Przydziałów czasu na start lub lądowanie, które można wykorzystać na niektórych rodzajach tras (tj. wewnątrz Zjednoczonego Królestwa lub nie). Spośród tras objętych Zobowiązaniami trasy, na których faktycznie będą obsługiwane Przydziały czasu na start lub lądowanie, zależą od wniosków wchodzących przewoźników.

4. Zakres przekazania

- (32) Przekazanie CMA obejmuje skuteczne monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań w całości. W wyniku przekazania Komisja nie będzie już prowadzić żadnych działań w zakresie monitorowania i egzekwowania w odniesieniu do tej sprawy.
- (33) Zgodnie z art. 95 ust. 2 zdanie pierwsze umowy o wystąpieniu, „o ile Komisja Europejska i wyznaczony krajowy organ ochrony konkurencji Zjednoczonego Królestwa nie uzgodnią inaczej, Komisja Europejska nadal będzie właściwa w sprawach monitorowania i egzekwowania [...] zobowiązań...”. Art. 95 ust. 2 zdanie drugie odnosi się do możliwości przekazania CMA „monitorowania i egzekwowania takich zobowiązań...”. W związku z tym, zgodnie z art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu, przekazanie obejmuje zasadniczo wszystkie aspekty monitorowania i egzekwowania oraz wszelkie działania niezbędne do takiego monitorowania i egzekwowania.
- (34) W związku z powyższym po przekazaniu na podstawie art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu Komisja nie będzie już interweniować w odniesieniu do żadnego aspektu monitorowania i egzekwowania Zobowiązań. W szczególności nie może być już wzywana do dokonania przeglądu lub cofnięcia Zobowiązań, ani też nie może nakładać grzywien w przypadku naruszenia, które miało miejsce od momentu przekazania ⁽²²⁾. W związku z tym po przekazaniu CMA będzie odciążony odpowiedzialny za monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań pod każdym względem.
- (35) Ponadto należy wyjaśnić, że po przekazaniu na podstawie art. 95 ust. 2 umowy o wystąpieniu CMA będzie odpowiedzialny za monitorowanie i egzekwowanie Zobowiązań zgodnie z własnym prawem krajowym. W tym względzie należy zauważyć, że zgodnie z art. 95 ust. 1 umowy o wystąpieniu decyzja w sprawie połączenia jest wiążąca dla Zjednoczonego Królestwa. W związku z tym to do osób trzecich należy dochodzenie swoich ewentualnych praw wynikających z decyzji w sprawie połączenia w ramach krajowego systemu prawnego Zjednoczonego Królestwa.

5. Wniosek

- (36) Na podstawie powyższych rozważań i po należyтым uwzględnieniu opinii wszystkich zainteresowanych stron Komisja stwierdza, że monitorowanie i egzekwowanie zobowiązań uznanych za wiążące w sprawie M.6447 – IAG/bmi powinno zostać przekazane CMA,

⁽²¹⁾ Punkt 1.1.2.

⁽²²⁾ Odpowiada to również wspólnemu rozumieniu, że przegląd lub uchylenie zobowiązań i nakładanie grzywien należy uznać za formy egzekwowania zobowiązań zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Potwierdza to motyw 31 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, który w odniesieniu do egzekwowania zobowiązań odnosi się do możliwości cofnięcia decyzji w sprawie połączenia oraz do uprawnienia do nakładania sankcji finansowych. Zob. również sprawa T-471/11, Editions Odile Jacob, pkt 82–83.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Monitorowanie i egzekwowanie zobowiązań w sprawie M.6447 – IAG/bmi przekazuje się wyznaczonemu krajowemu organowi ochrony konkurencji Zjednoczonego Królestwa, który zostaje poinformowany o tej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 lipca 2024 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 czerwca 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN
