2024/1665

13.6.2024 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2024/1665 НА КОМИСИЯТА

от 12 юни 2024 година

за прехвърляне на наблюдението и изпълнението на ангажиментите, станали задължителни по дело M.6447 – IAG/bmi, към определения национален орган за защита на конкуренцията на Обединеното кралство съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне между ЕС и Обединеното кралство

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид член 95, параграф 2 от Споразумението за оттеглянето на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия ([1]) (наричано по-нататък „Споразумението за оттегляне“).

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз ([2]),

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 57 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. за контрола върху концентрациите между предприятията ([3]), и по-специално член 6, параграф 1, буква б) и член 6, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

1. Решението за сливане и ангажиментите

(1) В решението си от 30 март 2012 г. („Решението за сливане“) ([4]) Комисията обяви за съвместимо с вътрешния пазар и Споразумението за Европейското икономическо пространство (Споразумението за ЕИП) придобиването на авиокомпанията на Обединеното кралство British Midlands Limited („bmi“) от International Consolidated Airlines Group („IAG“), холдинговото дружество на British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling и Level, което подлежи на корективни мерки („Ангажиментите“).

(2) Основният аспект на ангажиментите е освобождаването и прехвърлянето на определен брой слотове ([5]) на летище Хийтроу в Лондон („LHR“), които да бъдат експлоатирани от нови участници по маршрутите Лондон–Абърдийн, Лондон–Единбург, Лондон–Ница, Лондон–Москва ([6]), Лондон–Кайро и Лондон–Рияд. Освен това IAG се ангажира да превозва пътници, които се прекачват на полетите на дълги разстояния на конкурентни авиокомпании извън LHR. В това отношение ангажиментите дават възможност на конкурентите на IAG по маршрути на дълги разстояния да сключват специални разпределителни споразумения с IAG. Други аспекти на ангажиментите се отнасят, между другото, до съвместяването на тарифите и програмите за редовни пътници.

(3) Ангажиментите са с неограничен срок и ще останат в сила, докато не възникне промяна в положението по отношение на конкуренцията на съответните пазари, с която да бъде обосновано освобождаване от ангажиментите, и се изпълняват с подкрепата на доверено лице по наблюдението.

(4) През годините след приемането на Решението за сливане, слотовете бяха предоставени на редица нови участници съгласно ангажиментите. Понастоящем слотовете все още са налични и се предлагат на нови участници преди всеки сезон на IATA (т.е. зимния и летния сезон, използвани от IATA и въздухоплавателната промишленост като цяло).

([1]) ОВ C 384 I, 12.11.2019 г., стр. 1.
([2]) ОВ C 326, 26.10.2012 г., стр. 47.
([3]) ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1 (Регламентът за сливанията). Считано от 1 декември 2009 г., с Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“) бяха въведени някои промени, като замяната на „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. В настоящото решение ще бъде използвана терминологията от ДФЕС.
([4]) C(2012) 2320.
([5]) В настоящото решение използваните термини имат значението, дадено им в решението на Комисията от 30 март 2012 г. по дело M.6447 — *IAG/bmi*, освен ако не е посочено друго.
([6]) Тъй като слотовете, определени за зимния сезон на 2022—2023 г. на IATA, не се предлагат за експлоатация по маршрута до Москва поради санкциите срещу Русия в резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна.

2. **Правната рамка**

(5) На 1 февруари 2020 г. Обединеното кралство се оттегли от Европейския съюз.

(6) Споразумението за оттегляне беше сключено между Европейския Съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Обединеното кралство, от друга страна. То беше одобрено с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета ([7]) от 30 януари 2020 г. и влезе в сила на 1 февруари 2020 г.

(7) В Споразумението за оттегляне се предвижда преходен период, който започна на 1 февруари 2020 г. и приключи на 31 декември 2020 г. в съответствие с член 126 от Споразумението за оттегляне.

(8) Съгласно член 95, параграф 1 от Споразумението за оттегляне, Решението за сливане, което беше прието преди края на преходния период и е адресирано до юридически лица, установени в Обединеното кралство, е задължително за и в Обединеното кралство.

(9) В съответствие с член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне по принцип Комисията продължава да бъде компетентна да наблюдава и да налага изпълнението на поетите ангажименти или корективните мерки, наложени в Обединеното кралство или във връзка с него, свързани с производства, провеждани от Комисията, между другото, съгласно Регламента за сливанията.

(10) Въпреки това в член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне се разрешава наблюдението и изпълнението на тези ангажименти или корективни мерки да бъдат прехвърлени на определения национален орган за защита на конкуренцията на Обединеното кралство, т.е. Органът за конкуренция и пазари („CMA“), чрез споразумение между Комисията и посочения орган.

3. **Пригодност на случая за прехвърляне на CMA**

3.1. *Съгласие на CMA*

(11) CMA се съгласи наблюдението и изпълнението на ангажиментите във връзка с Решението за сливанията да бъдат прехвърлени на него съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне с писмо от 5 април 2024 г. от изпълнителния директор по сливанията на CMA до заместник генералния директор по сливанията на генерална дирекция „Конкуренция“ на Комисията.

3.2. *Становища на заинтересованите страни*

(12) В Споразумението за оттегляне не се уточняват изисквания за прехвърляне на наблюдението и изпълнението на ангажиментите, по-специално по отношение на които и да е заинтересовани страни. Въпреки това от правото на всяко лице на добра администрация ([8]) следва, че страните, които могат да бъдат засегнати от прехвърлянето, следва да получат възможност да изразят становището си в това отношение.

(13) При прехвърлянето се променя органът, отговорен за наблюдението и изпълнението на ангажиментите.

(14) На първо място, прехвърлянето засяга правното положение на IAG, за което ангажиментите са обвързващи, тъй като след прехвърлянето IAG ще трябва да изпълни задълженията си по ангажиментите, които са поети спрямо CMA в съответствие с националните процедури на Обединеното кралство, а вече не спрямо Комисията в съответствие с процедурите съгласно правото на Съюза.

(15) На второ място, прехвърлянето засяга правното положение на трети страни, които са придобили права по ангажиментите, по-специално на тези страни, на които са предоставени слотове съгласно ангажиментите. Общият съд е постановил, че условията за поемането на дейности съгласно ангажиментите по Регламента за сливанията са определени от тези ангажименти, които по този начин имат значение за търговския им избор и могат да породят у тях оправдани правни очаквания ([9]).

([7]) Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 година относно сключването на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

([8]) Член 41, параграф 2 от Хартата на основните права на Европейския съюз (ОВ C 326, 26.10.2012 г., стр. 391).

([9]) Дело T-430/18, *American Airlines, Inc.*, ECLI:EU:T:2020:603, т. 275.

(16) По аналогия с Известието на Комисията относно средствата за защита ([10]), в което се предвижда, че в контекста на освобождаване, промяна или заменяне на ангажименти Комисията ще вземе предвид мнението на трети страни и въздействието, което промяната може да окаже върху положението на трети страни (и посредством това върху цялостната ефективност на тези ангажименти) ([11]). Комисията също така ще разгледа дали промените засягат правата, които вече са придобити от трети страни след изпълнението на такива ангажименти.

(17) На трето място, прехвърлянето може да представлява интерес и за други трети страни, които в бъдеще може да кандидатстват за слотове съгласно ангажиментите.

(18) Поради това Комисията прикани всички заинтересовани страни да изразят становищата си относно евентуалното прехвърляне на наблюдението и изпълнението на ангажиментите на CMA. Комисията прикани IAG ([12]), като страната, за която ангажиментите са станали задължителни, както и Air France ([13]), Saudi Arabian Airlines ([14]), EgyptAir ([15]), Virgin Atlantic Airways ([16]) и Air Canada ([17]), всички от които понастоящем разполагат с права, получени съгласно ангажиментите, да представят коментари. И накрая, Комисията обяви публично предварителното си становище, че е подходящо наблюдението и изпълнението на ангажиментите да бъдат прехвърлени на CMA съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне, и прикани всички заинтересовани трети страни да представят евентуалните си забележки ([18]).

(19) Въпреки че Комисията не е задължена да получи одобрението на заинтересованите страни за прехвърлянето, тя ще вземе надлежно предвид становищата, изразени от тези страни, и ще провери дали прехвърлянето не оказва неоправдано неблагоприятно въздействие върху правата, придобити от тях по-рано съгласно ангажиментите.

(20) В писмото си от 13 март 2024 г. IAG потвърди, че няма възражения срещу предложеното прехвърляне.

(21) С електронно писмо от 13 март 2024 г. Air France KLM („AF–KLM“) изрази опасение относно възможността предложеното прехвърляне да доведе до промяна на ангажиментите, и отбеляза, че в случай на действителна промяна на ангажиментите, то би „насърчило силно“ Комисията „да продължи наблюдението на корективните мерки, както има право да направи съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне, така че да се гарантира ефективността им, като по този начин се защитят и интересите на пътуващите от ЕС по този маршрут“.

(22) С писмо от 9 април 2024 г. друга страна, която ще се възползва от корективните мерки, изрази становището си, че ангажиментите се наблюдават и изпълняват по-добре от Комисията. Страната, която ще се възползва от корективните мерки, обясни, че когато е имала опасения, в качеството си на страна, която ще се възползва от коригивни мерки, по отношение на ангажиментите в контекста на поведението на IAG/British Airways, често е считала за целесъобразно да изразява такива опасения пряко пред Комисията. Страната, която ще се възползва от корективните мерки, счита, че този подход е бил ефективен, като се има предвид задълбоченият практически опит на Комисията от съответното разследване на случая *IAG/bmi* и разбирането ѝ за обхвата и предвидените цели на ангажиментите. Страната, която ще се възползва от корективните мерки, изразява опасение, че на CMA неизбежно ще му липсва същият практически опит и че в резултат на прехвърлянето на отговорността на CMA наблюдението и изпълнението на ангажиментите биха били по-малко ефективни.

(23) Никоя друга страна не изрази становище във връзка с предложеното прехвърляне.

([10]) Известие на Комисията относно приемливите средства за защита съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета и Регламент (ЕО) № 802/2004 на Комисията (ОВ C 267, 22.10.2008 г., стр. 1), т. 74.
([11]) Вж. например решение на Комисията от 24 септември 2019 г. по дело M.4494 — *Evraz/Highveld*, съображения 14—16.
([12]) С писмо от 28 февруари 2024 г.
([13]) С писмо от 28 февруари 2024 г.
([14]) С писмо от 28 февруари 2024 г.
([15]) С писмо от 1 март 2024 г.
([16]) С писмо от 25 март 2024 г.
([17]) С писмо от 25 март 2024 г.
([18]) ОВ C, C/2024/1987, 6.3.2024 г., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/1987/oj.

3.3. *Оценка*

(24) Освен изискването за изрично съгласие на CMA, в член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне не се посочват условия или критерии за такова прехвърляне. Следователно Комисията взема решение по свое усмотрение дали даден случай е подходящ за прехвърляне, въз основа на оценка за всеки отделен случай, като същевременно надлежно взема предвид всички становища, изразени от всички заинтересовани страни.

(25) Поради причините, изложени по-долу, Комисията счита, че е подходящо наблюдението и изпълнението на ангажиментите по настоящото дело да бъдат прехвърлени на CMA.

(26) Първо, делото засяга главно потребителите от Обединеното кралство и други потребители извън Европейското икономическо пространство (ЕИП) и поради това е уместно CMA да отговаря за наблюдението и изпълнението на ангажиментите, за да защитава интересите на потребителите в Обединеното кралство. Съгласно ангажиментите коригиращите слотове трябва да се експлоатират по определени маршрути. Само един от тези маршрути включва местоназначение в ЕИП (LHR–Ница), докато останалите маршрути, по които биха могли да се експлоатират коригиращите слотове, са маршрути в Обединеното кралство (LHR–Абърдийн и LHR–Единбург) или маршрути, свързващи Лондон с местоназначения извън ЕИП (Москва, Кайро и Рияд). През 2019 г. броят на пътниците от начална до крайна точка и общият брой пътници (т.е. включително трансферните пътници) по маршрута LHR–Ница (съответно 350 034 и 511 494 пътници) са представлявали 16 % и 13 % от пътниците от начална до крайна точка и общия брой пътници по всички маршрути, представляващи корективна мярка (2 188 002 и 3 811 214 пътници). ([19]) В това отношение Комисията счита, че CMA разполага с всички стимули за изпълнението ангажиментите, включително по маршрута LHR–Ница, тъй като ангажиментите засягат много потребители от Обединеното кралство. Освен това CMA има причина да изпълнява ангажиментите, включително по маршрута LHR–Ница, тъй като услугите, предоставяни на потребителите от ЕИП по този маршрут, се предоставят и в Обединеното кралство, а маршрутът LHR–Ница има значение за осигуряване на връзките на пътуващите с развлекателна и служебна цел с метрополната област на Лондон.

(27) Второ, ангажиментите по отношение на слотовете и разпределителните споразумения трябва, наред с другото, да бъдат изпълнени на LHR в Обединеното кралство, а слотовете за LHR са обект на правилата на Обединеното кралство и регулаторните решения на националните органи на Обединеното кралство, включително на координатора на слотовете за LHR и Министерството на транспорта на Обединеното кралство. CMA е в по-добра позиция от Комисията да взаимодейства с тези органи.

(28) Трето, Комисията не счита, че прехвърлянето ще има неблагоприятен ефект върху някоя от заинтересованите страни. На първо място, по отношение на опасението на AF–KLM, че прехвърлянето може да доведе до промяна на ангажиментите, Комисията отбелязва, че с настоящото решение ангажиментите се прехвърлят в сегашния им вид. В контекста на предложеното прехвърляне няма поискана промяна или освобождаване от ангажименти от страна на IAG. Въпреки че не може да се изключат искания за промяна или освобождаване в бъдеще по силата на национални производства в Обединеното кралство, на всички такива искания ще трябва да бъде извършена оценка въз основа на принципите, изложени в клаузата за преразглеждане, която е включена в ангажиментите, които се прехвърлят като цяло.

(29) На второ място, по отношение на другото опасение на страната, която ще се възползва от коригиращите мерки, че CMA няма да разполага със същия практически опит в сравнение с Комисията за наблюдение и изпълнение на ангажиментите (както е описано в съображение 22 по-горе), Комисията отбелязва, че довереното лице по наблюдението, което има опит с въздухоплавателната промишленост и ѝ оказва съдействие при наблюдението на ангажиментите от приемането на Решението за сливане насам, ще продължи да оказва подобно съдействие на CMA след прехвърлянето. Освен това CMA има опит с наблюдението и изпълнението на коригиращите мерки по отношение на слотовете и разпределителните споразумения чрез временните мерки, издадени при разследването му на Атлантическото споразумение за съвместна дейност (Atlantic Joint Business Agreement). ([20]) Поради това Комисията счита, че прехвърлянето няма да окаже отрицателно въздействие върху ефективността на наблюдението и изпълнението на ангажиментите.

([19]) Оценки на довереното лице по наблюдението, извършени въз основа на данни от системата за проучване на продажбите (Marketing Information Data Tapes — MIDT) и данни от органа за гражданско въздухоплаване (CAA). През 2023 г. делът на пътниците по маршрута LHR—Ница се увеличи съответно на 24 % (434 214 пътници) и 19 % (633 101 пътници) от броя на пътниците от начална до крайна точка и общия брой пътници по представляващите корективна мярка маршрути, наред с другото поради факта, че в момента няма пътници, които летят по маршрута LHE—Москва.

([20]) Дело на CMA номер 50616, решения от 7 септември 2020 г. и 4 април 2022 г.

(30) Четвърто, очаква се за делото да бъдат необходими още ресурси в бъдеще. Като се има предвид, че делото засяга главно пазарите на Обединеното кралство и потребителите от Обединеното кралство или други потребители извън ЕИП, които пътуват до/от Обединеното кралство, изглежда целесъобразно тези ресурси да бъдат предоставени от Обединеното кралство. Както е обяснено в съображение 3 по-горе, ангажиментите са с неограничена продължителност и, с изключение на всяко освобождаване, предоставено съгласно клаузата за преразглеждане, ще останат в сила, докато не възникне промяна в положението по отношение на конкуренцията на съответните пазари. Докато има налични слотове или когато отново станат налични и се подават заявления за получаването им, ще има необходимост от решения за оценка на жизнеспособността на новите участници, кандидатстващи за коригиращи слотове, и от одобрение на споразуменията между IAG/British Airways и страните, които ще се възползват от коригиращите мерки, както и от решения за предоставяне на преходни права. Дори ако и когато всички коригиращи слотове бъдат предоставени на страните, които ще се възползват от коригиращите мерки, наблюдението на спазването на ангажиментите от страна на IAG ще продължи, докато ангажиментите са в сила.

(31) Пето, прехвърлянето на изпълнението на всички задължения за коригиращи мерки е обосновано и пропорционално. Маршрутът LHR–Ница (единственият маршрут с местоназначение в ЕИП) не може да се отдели от останалите маршрути. Съгласно ангажиментите ([21]) слотовете се предлагат като пул, с максимален брой слотове, които биха могли да се използват на определени видове маршрути (по-конкретно в рамките на Обединеното кралство или извън него). Обхванатите от ангажиментите маршрути, по които слотовете действително ще се експлоатират, зависят от заявките на новите участници.

4. **Обхват на прехвърлянето**

(32) Прехвърлянето на CMA обхваща ефективното наблюдение и изпълнение на ангажиментите в тяхната цялост. Вследствие на прехвърлянето Комисията вече няма да осъществява дейности по наблюдение и изпълнение във връзка с настоящото дело.

(33) Съгласно първото изречение на член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне, „освен ако не е договорено друго между Европейската комисия и определения национален орган за защита на конкуренцията на Обединеното кралство, Европейската комисия продължава да бъде компетентна да наблюдава и да налага изпълнението на поетите ангажименти...“ Второто изречение на член 95, параграф 2 се отнася до възможността за прехвърляне на „наблюдението и изпълнението на тези ангажименти...“ на CMA. Съответно, съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне, в обхвата на прехвърлянето по принцип попадат всички аспекти на наблюдението и изпълнението и всички действия, необходими за такова наблюдение и изпълнение.

(34) С оглед на гореизложеното, след прехвърлянето съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне Комисията вече няма да се намесва по отношение на който и да е аспект на наблюдението и изпълнението на ангажиментите. По-конкретно, тя вече няма да може да бъде призовавана да преразглежда или отменя ангажиментите, нито ще налага глоби в случай на нарушение, извършено след прехвърлянето ([22]). Съответно, след прехвърлянето CMA ще отговаря за наблюдението и изпълнението на ангажиментите във всички отношения занапред.

(35) Накрая следва да се поясни, че след прехвърлянето съгласно член 95, параграф 2 от Споразумението за оттегляне CMA ще отговаря за наблюдението и изпълнението на ангажиментите съгласно собственото си национално право. В това отношение е важно да се отбележи, че съгласно член 95, параграф 1 от Споразумението за оттегляне, Решението за сливане е задължително за Обединеното кралство. Следователно третите страни трябва да предявят евентуалните си права, произтичащи от Решението за сливане, в рамките на националната правна система на Обединеното кралство.

5. **Заключение**

(36) Въз основа на изложените по-горе съображения и след като надлежно взе предвид становищата на всички заинтересовани страни, Комисията стига до заключението, че наблюдението и изпълнението на ангажиментите, станали задължителни по дело M.6447 – *IAG/bmi*, следва да се прехвърлят на CMA.

([21]) Точка 1.1.2.

([22]) Това е в съответствие също с общоприетото разбиране, че преразглеждането или отмяната на ангажименти и налагането на глоби следва да се считат за форми на принудително изпълнение на ангажиментите съгласно Регламента за сливанията. Това се потвърждава от съображение 31 от Регламента за сливанията, което във връзка с принудителното изпълнение на ангажиментите се отнася до възможността за отмяна на решения за сливане и правомощието за налагане на финансови санкции. Вж. също дело T-471/11, *Editions Odile Jacob*, т. 82—83.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Наблюдението и изпълнението на ангажиментите по дело M.6447 – *IAG/bmi* се прехвърлят на определения национален орган за защита на конкуренцията на Обединеното кралство, който се уведомява за настоящото решение.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

То се прилага от 1 юли 2024 г.

Съставено в Брюксел на 12 юни 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN