2024/1665

2024 6 13

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2024/1665

2024 m. birželio 12 d.

dėl įsipareigojimų, kurie byloje M.6447 – *IAG / bmi* pripažinti privalomais, kontrolės ir vykdymo užtikrinimo perdavimo paskirtai Jungtinės Karalystės nacionalinei konkurencijos institucijai pagal Susitarimo dėl JK išstojimo iš ES 95 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Susitarimą dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos ([1]) (toliau – Susitarimas dėl išstojimo) 95 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo ([2]),

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 57 straipsnį,

atsižvelgdama į 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės ([3]), ypač į jo 6 straipsnio 1 dalies b punktą ir 2 dalį,

kadangi:

1. Sprendimas dėl susijungimo ir įsipareigojimai

(1) 2012 m. kovo 30 d. sprendime (toliau – Sprendimas dėl susijungimo) ([4]) Komisija paskelbė, kad bendrovės „International Consolidated Airlines Group“ (toliau – IAG), kuri yra „British Airways“, „Iberia“, „Aer Lingus“, „Vueling“ ir „Level“ kontroliuojančioji bendrovė, vykdomas Jungtinės Karalystės oro transporto bendrovės „British Midlands Limited“ (toliau – „bmi“) įsigijimas yra suderinamas su vidaus rinka ir EEE susitarimu, su sąlyga, kad laikomasi teisių gynimo priemonių (toliau – įsipareigojimai).

(2) Pagrindinis įsipareigojimų aspektas – tam tikrų laiko tarpsnių ([5]) Londono Hitrou oro uoste (toliau – LHR), kuriais naudosis potencialūs rinkos dalyviai maršrutuose Londonas–Aberdynas, Londonas–Edinburgas, Londonas–Nica, Londonas–Maskva ([6]), Londonas–Kairas ir Londonas–Rijadas, suteikimas ir perdavimas. Be to, IAG įsipareigojo vežti jungiamųjų skrydžių keleivius, kad jie galėtų iš LHR skristi konkuruojančių oro transporto bendrovių tolimųjų skrydžių maršrutais. Įsipareigojimais leidžiama tolimojo nuotolio maršrutais skraidinantiems IAG konkurentams sudaryti su IAG specialius proporcinius susitarimus. Kiti įsipareigojimų aspektai susiję, *inter alia*, su tarifų derinimu ir keleivių lojalumo programomis.

(3) Įsipareigojimai yra neribotos trukmės ir galios iki kol nepasikeis konkurencinė padėtis atitinkamose rinkose, dėl ko atsirastų pagrindas panaikinti įsipareigojimus, ir bus įgyvendinami padedant už stebėseną atsakingam patikėtiniui.

(4) Per kelerius metus nuo Sprendimo dėl susijungimo priėmimo laiko tarpsniai pagal įsipareigojimus buvo skirti keliems potencialiems rinkos dalyviams. Šiuo metu laisvų laiko tarpsnių dar yra ir jie siūlomi potencialiems rinkos dalyviams prieš kiekvieną IATA sezoną (t. y. IATA ir apskritai oro transporto sektoriuje taikomus žiemos ir vasaros sezonus).

([1]) OL C 384 I, 2019 11 12, p. 1.
([2]) OL C 326, 2012 10 26, p. 47.
([3]) OL L 24, 2004 1 29, p. 1 (Susijungimų reglamentas). 2009 m. gruodžio 1 d. įsigaliojusia Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) pakeisti tam tikri terminai, pavyzdžiui, žodis „Bendrija“ pakeistas žodžiu „Sąjunga“, o „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“. Šiame sprendime vartojami SESV terminai.
([4]) C(2012) 2320.
([5]) Jei nenurodyta kitaip, šiame sprendime terminai vartojami tokia reikšme, kokia jiems suteikta 2012 m. kovo 30 d. Komisijos sprendime byloje M.6447 – *IAG / bmi*.
([6]) Dėl Rusijai pradėjus agresijos karą prieš Ukrainą Rusijai taikomų sankcijų nuo 2022–2023 m. IATA žiemos sezono laiko tarpsniai naudoti maršrute į Maskvą nesiūlomi.

2. **Teisinis pagrindas**

(5) 2020 m. vasario 1 d. Jungtinė Karalystė išstojo iš Europos Sąjungos.

(6) Susitarimas dėl išstojimo buvo sudarytas tarp Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos ir Jungtinės Karalystės. Jis buvo patvirtintas 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimu (ES) 2020/135 ([7]) ir įsigaliojo 2020 m. vasario 1 d.

(7) Susitarime dėl išstojimo numatytas pereinamasis laikotarpis, kuris pagal Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnį prasidėjo 2020 m. vasario 1 d. ir baigėsi 2020 m. gruodžio 31 d.

(8) Pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 1 dalį Sprendimas dėl susijungimo buvo priimtas iki pereinamojo laikotarpio pabaigos ir skirtas Jungtinėje Karalystėje įsisteigusiems juridiniams asmenims, todėl yra privalomas Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje.

(9) Pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį Komisija iš esmės toliau yra kompetentinga kontroliuoti Jungtinėje Karalystėje ar jos atžvilgiu pateiktus įsipareigojimus arba nustatytas teisių gynimo priemones, susijusius su bet kokia byla, kurią Komisija nagrinėja pagal, *inter alia*, Susijungimų reglamentą, ir užtikrinti jų vykdymą.

(10) Tačiau pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį tokių įsipareigojimų arba teisių gynimo priemonių kontrolė ir vykdymo užtikrinimas Komisijos ir Jungtinės Karalystės paskirtos nacionalinės konkurencijos institucijos susitarimu gali būti perduoti šiai institucijai, t. y. Konkurencijos ir rinkų institucijai (toliau – CMA).

3. **Bylos tinkamumas perduoti CMA**

3.1. *Susitarimas su CMA*

(11) 2024 m. balandžio 5 d. CMA susijungimų padalinio vykdomojo direktoriaus raštu Komisijos Konkurencijos GD generalinio direktoriaus pavaduotojui susijungimų reikalams CMA sutiko, kad pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį jai būtų perduota su Sprendimu dėl susijungimo susijusių įsipareigojimų kontrolė ir vykdymo užtikrinimas.

3.2. *Suinteresuotųjų šalių nuomonės*

(12) Susitarime dėl išstojimo nenustatyta jokių reikalavimų dėl įsipareigojimų kontrolės ir vykdymo užtikrinimo perdavimo, visų pirma susijusių su suinteresuotosiomis šalimis. Tačiau atsižvelgiant į kiekvieno asmens teisę į gerą administravimą ([8]), šalims, kurioms perdavimas gali turėti įtakos, turėtų būti suteikta galimybė pareikšti savo nuomonę šiuo klausimu.

(13) Dėl perdavimo keičiasi už įsipareigojimų kontrolę ir vykdymo užtikrinimą atsakinga institucija.

(14) Pirma, perdavimas turi įtakos IAG, kuriai įsipareigojimai buvo pripažinti privalomais, teisinei padėčiai, nes po perdavimo IAG turėtų vykdyti įsipareigojimus nebe Komisijos atžvilgiu pagal Sąjungos teisėje nustatytas procedūras, o CMA atžvilgiu pagal nacionalines Jungtinės Karalystės procedūras.

(15) Antra, perdavimas turi įtakos trečiųjų šalių, įgijusių teises pagal įsipareigojimus, visų pirma tų šalių, kurioms pagal įsipareigojimus buvo suteikti laiko tarpsniai, teisinei padėčiai. Bendrasis Teismas yra nusprendęs, kad veiklos perėmimo pagal įsipareigojimus, nustatytus pagal Susijungimų reglamentą, sąlygas lemia tie įsipareigojimai, kurie yra svarbūs tų trečiųjų šalių komerciniams sprendimams ir gali sukelti teisėtų lūkesčių ([9]).

([7]) 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/135 dėl Susitarimo dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos sudarymo (OL L 29, 2020 1 31, p. 1).
([8]) Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnio 2 dalis (OL C 326, 2012 10 26, p. 391).
([9]) Sprendimas T-430/18, *American Airlines, Inc.*, ECLI:EU:T:2020:603, 275 punktas.

(16) Pagal analogiją su Komisijos pranešimu dėl konkurencijos gynimo priemonių ([10]), kuriame numatyta, kad įsipareigojimų panaikinimo, dalinio pakeitimo ar pakeitimo naujais atveju Komisija atsižvelgs į trečiųjų šalių nuomonę ir į galimą pakeitimo poveikį trečiųjų šalių padėčiai (taigi ir bendram šių įsipareigojimų veiksmingumui) ([11]). Komisija taip pat apsvarstys, ar pakeitimais daromas poveikis teisėms, kurias trečiosios šalys jau įgijo įgyvendinus tokius įsipareigojimus.

(17) Trečia, perdavimas taip pat gali būti svarbus kitoms trečiosioms šalims, kurios ateityje gali prašyti laiko tarpsnių, kuriems taikomi įsipareigojimai.

(18) Todėl Komisija paragino visas suinteresuotąsias šalis pareikšti nuomonę dėl galimo įsipareigojimų kontrolės ir vykdymo užtikrinimo perdavimo CMA. Komisija paragino IAG ([12]), kaip šalį, kuriai įsipareigojimai pripažinti privalomais, taip pat bendroves „Air France“ ([13]), „Saudi Arabian Airlines“ ([14]), „EgyptAir“ ([15]), „Virgin Atlantic Airways“ ([16]) ir „Air Canada“ ([17]), kurios šiuo metu naudojasi pagal įsipareigojimus įgytomis teisėmis, pateikti pastabų. Galiausiai Komisija viešai paskelbė savo preliminarią nuomonę, kad įsipareigojimų kontrolė ir vykdymo užtikrinimas yra tinkami perduoti CMA pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį, ir paragino visas suinteresuotąsias trečiąsias šalis pateikti galimų pastabų ([18]).

(19) Nors Komisija neprivalo gauti suinteresuotųjų šalių pritarimo perdavimui, ji tinkamai atsižvelgs į tų šalių pareikštas nuomones ir patikrins, ar perdavimu nedaromas nederamas neigiamas poveikis teisėms, kurias tos šalys anksčiau įgijo pagal įsipareigojimus.

(20) 2024 m. kovo 13 d. rašte IAG patvirtino neprieštaraujanti siūlomam perdavimui.

(21) 2024 m. kovo 13 d. e. laiške „Air France KLM“ (toliau – AF-KLM) išreiškė susirūpinimą, kad dėl siūlomo perdavimo įsipareigojimai gali būti pakeisti, ir pažymėjo, kad tuo atveju, jei įsipareigojimai iš tiesų būtų pakeisti, ji „*labai skatintų*“ Komisiją „tęsti teisių gynimo priemonių kontrolę naudojantis tokia teise pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį, kad būtų užtikrintas teisių gynimo priemonių veiksmingumas ir taip būtų apsaugoti šiuo maršrutu vykstančių Sąjungos keliautojų interesai“.

(22) Kitas laiko tarpsnių perėmėjas 2024 m. balandžio 9 d. rašte išreiškė nuomonę, kad Komisija gali geriau kontroliuoti įsipareigojimus ir užtikrinti jų vykdymą. Pagal įsipareigojimus suteiktų laiko tarpsnių perėmėjas paaiškino, kad kai jam anksčiau kildavo susirūpinimą keliančių klausimų dėl *IAG / „British Airways“* elgesio, jo manymu buvo labai palanku tai, kad jis galėdavo iškelti tokius klausimus tiesiogiai Komisijai. Laiko tarpsnių perėmėjas mano, kad toks veikimo būdas buvo veiksmingas atsižvelgiant į tai, kad vykdydama *IAG / bmi* bylos tyrimą Komisija įgijo visapusiškos patirties, taip pat įsigilino į aplinkybes, įsipareigojimų taikymo sritį ir numatomus tikslus. Laiko tarpsnių perėmėjas yra susirūpinęs, kad CMA neišvengiamai neturės tokios pačios kvalifikacijos ir patirties ir kad, perdavus atsakomybę CMA, įsipareigojimų kontrolė ir vykdymo užtikrinimas bus ne toks veiksmingas.

(23) Jokia kita šalis nuomonės dėl siūlomo perdavimo nepareiškė.

([10]) Komisijos pranešimas dėl konkurencijos gynimo priemonių, priimtinų pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ir Komisijos Reglamentą (EB) Nr. 802/2004 (OL C 267, 2008 10 22, p. 1), 74 punktas.
([11]) Žr., pvz., 2019 m. rugsėjo 24 d. Komisijos sprendimo byloje M.4494 – *Evraz / Highveld* 14–16 konstatuojamąsias dalis.
([12]) 2024 m. vasario 28 d. raštu.
([13]) 2024 m. vasario 28 d. raštu.
([14]) 2024 m. vasario 28 d. raštu.
([15]) 2024 m. kovo 1 d. raštu.
([16]) 2024 m. kovo 25 d. raštu.
([17]) 2024 m. kovo 25 d. raštu.
([18]) OL C, C/2024/1987, 2024 3 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1987/oj.

3.3. *Vertinimas*

(24) Be reikalavimo gauti aiškų CMA sutikimą, Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalyje nenurodyta jokių tokio perdavimo sąlygų ar kriterijų. Todėl Komisija, remdamasi kiekvienu konkrečiu atveju atliktu vertinimu ir tinkamai atsižvelgdama į suinteresuotųjų šalių pareikštas nuomones, gali savo nuožiūra nuspręsti, ar byla yra tinkama perduoti.

(25) Dėl toliau išdėstytų priežasčių Komisija mano, kad šioje byloje yra tinkama perduoti CMA įsipareigojimų kontrolę ir vykdymo užtikrinimą.

(26) Pirma, byla daugiausia susijusi su Jungtinės Karalystės ir kitais ne EEE vartotojais, todėl tikslinga, kad, siekiant apsaugoti Jungtinės Karalystės vartotojų interesus, CMA būtų atsakinga už įsipareigojimų kontrolę ir vykdymo užtikrinimą. Pagal įsipareigojimus perduodami laiko tarpsniai turi būti naudojami konkrečiuose maršrutuose. Tik vienas iš šių maršrutų apima EEE esančią paskirties vietą (LHR–Nica), o likę maršrutai, kuriuose būtų galima naudoti perduodamus laiko tarpsnius, yra arba Jungtinės Karalystės vidaus maršrutai (LHR–Aberdynas ir LHR–Edinburgas), arba maršrutai, jungiantys Londoną su ne EEE esančiomis paskirties vietomis (Maskva, Kairu ir Rijadu). 2019 m. tiesioginių skrydžių (angl. O&D) keleivių (350 034) ir bendras keleivių (511 494) (t. y. įskaitant su persėdimu vykstančius keleivius), vykstančių maršrutu LHR–Nica, skaičius atitinkamai sudarė 16 % ir 13 % tiesioginių skrydžių keleivių ir visų keleivių visuose maršrutuose, kuriems taikomos taisomosios priemonės (atitinkamai 2 188 002 ir 3 811 214 keleivių) ([19]). Komisija mano, kad CMA turi visas paskatas įgyvendinti įsipareigojimus, be kita ko, maršrute LHR–Nica, nes įsipareigojimai daro poveikį daugeliui Jungtinės Karalystės vartotojų. Be to, CMA turi priežasčių įgyvendinti įsipareigojimus, be kita ko, maršrute LHR–Nica, nes EEE vartotojams teikiamos paslaugos šiame maršrute taip pat teikiamos Jungtinėje Karalystėje ir maršrutas LHR–Nica yra svarbus siekiant užtikrinti laisvalaikio ir verslo reikalais keliaujančių asmenų susisiekimą su Londono municipaline zona.

(27) Antra, įsipareigojimai, be kita ko, susiję su laiko tarpsniais ir susitarimais dėl proporcinio paskirstymo, turi būti įgyvendinami Jungtinėje Karalystėje esančiame LHR, o LHR laiko tarpsniams taikomos JK taisyklės ir JK nacionalinių institucijų, be kita ko, LHR laiko tarpsnių koordinatoriaus ir JK Transporto departamento, reguliavimo sprendimai. Ryšius su šiomis institucijomis CMA gali palaikyti geriau nei Komisija.

(28) Trečia, Komisija nemano, kad perdavimas darys neigiamą poveikį kuriai nors iš suinteresuotųjų šalių. Dėl AF-KLM susirūpinimo, kad dėl perdavimo gali būti pakeisti įsipareigojimai, Komisija visų pirma pažymi, kad šiuo sprendimu perduodami esamos sudėties įsipareigojimai. Kiek tai susiję su siūlomu perdavimu, IAG neprašė pakeisti įsipareigojimų ar juos panaikinti. Nors negalima atmesti galimybės, kad ateityje pagal Jungtinės Karalystės nacionalines procedūras bus pateikta pakeitimų prašymų arba prašymų įsipareigojimus panaikinti, visi tokie prašymai turėtų būti vertinami remiantis principais, nustatytais peržiūros išlygoje, įtrauktoje į visa apimtimi perduodamus įsipareigojimus.

(29) Antra, dėl kito laiko tarpsnių perėmėjo susirūpinimo, kad CMA neturės tokių pačių žinių ir patirties kaip Komisija, kad galėtų kontroliuoti įsipareigojimus ir užtikrinti jų vykdymą (kaip nurodyta 22 konstatuojamojoje dalyje), Komisija pažymi, kad už stebėseną atsakingas patikėtinis, turintis patirties aviacijos sektoriuje ir nuo Sprendimo dėl susijungimo priėmimo padėjęs Komisijai vykdyti įsipareigojimų kontrolę, po perdavimo toliau teiks panašią pagalbą CMA. Be to, CMA turi patirties, susijusios su laiko tarpsnių taisomųjų priemonių ir susitarimų dėl proporcinio paskirstymo kontrolės ir vykdymo užtikrinimu; ji jos įgijo nustačiusi laikinas priemones atlikdama tyrimą dėl Atlanto vandenyno jungtinio verslo susitarimo (angl. *Atlantic Joint Business Agreement*) ([20]). Todėl Komisija mano, kad perdavimas neturės neigiamo poveikio įsipareigojimų kontrolės ir vykdymo užtikrinimo veiksmingumui.

([19]) Už stebėseną atsakingo patikėtinio įverčiai naudojant MIDT ir CAA duomenis. 2023 m. maršruto LHR–Nica dalis padidėjo iki 24 % (434 214 keleivių) ir 19 % (633 101 keleivis) kaip atitinkamai tiesioginių skrydžių keleivių dalis ir visų keleivių dalis maršrutuose, kuriems taikomos taisomosios priemonės, be kita ko, dėl to, kad šiuo metu nevykdomi skrydžiai maršrutu LHE–Maskva.

([20]) 2020 m. rugsėjo 7 d. ir 2022 m. balandžio 4 d. sprendimai CMA byloje Nr. 50616.

(30) Ketvirta, tikėtina, kad ši byla reikalaus išteklių ir ateityje. Atsižvelgiant į tai, kad ši byla daugiausia susijusi su JK rinkomis ir JK vartotojais arba kitais ne EEE vartotojais, keliaujančiais į Jungtinę Karalystę ir iš jos, yra tinkama, kad šiuos išteklius teiktų Jungtinė Karalystė. Kaip paaiškinta 3 konstatuojamojoje dalyje, įsipareigojimai yra neribotos trukmės ir, jei įsipareigojimai nebus panaikinti pagal peržiūros išlygą, galios tol, kol atitinkamose rinkose nepasikeis konkurencinė padėtis. Tol, kol laiko tarpsniai yra prieinami arba vėl taps prieinami, ir yra teikiami prašymai juos gauti, ir toliau bus būtina priimti sprendimus, kuriais vertinamas potencialių rinkos dalyvių, teikiančių paraiškas gauti perduodamus laiko tarpsnius, gyvybingumas ir patvirtinti *IAG / „British Airways“* ir teisių perėmėjų susitarimus, taip pat sprendimus, kuriais išlaikomos anksčiau suteiktos teisės. NET jei ir kai visi perduodami laiko tarpsniai bus suteikti teisių perėmėjams, IAG įsipareigojimų laikymosi kontrolė bus toliau vykdoma tol, kol galios įsipareigojimai.

(31) Penkta, yra pagrįsta ir proporcinga perduoti visų su teisių gynimo priemonėmis susijusių įsipareigojimų vykdymą. Maršruto LHR–Nica (vienintelio maršruto EEE) atskirti nuo kitų maršrutų neįmanoma. Pagal įsipareigojimus ([21]) laiko tarpsniai siūlomi kaip laiko tarpsnių grupė su didžiausiu skaičiumi laiko tarpsnių, kurie gali būti naudojami tam tikrų rūšių maršrutuose (t. y. Jungtinės Karalystės viduje arba už jos ribų). Kuriuose iš tų maršrutų, kuriems taikomi įsipareigojimai, laiko tarpsniai bus faktiškai naudojami, priklauso nuo potencialių rinkos dalyvių prašymų.

4. **Perdavimo apimtis**

(32) Perdavimas CMA apima veiksmingą visų įsipareigojimų kontrolę ir vykdymo užtikrinimą. Dėl perdavimo Komisija nebevykdys jokios su šia byla susijusios kontrolės ir vykdymo užtikrinimo veiklos.

(33) Pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį, „Jei Europos Komisija ir Jungtinės Karalystės paskirta nacionalinė konkurencijos institucija nesusitarė kitaip, Europos Komisija toliau yra kompetentinga kontroliuoti […] įsipareigojimus […] ir užtikrinti jų vykdymą“. 95 straipsnio 2 dalies antrame sakinyje nurodyta galimybė CMA perduoti „tokių įsipareigojimų […] kontrolę ir vykdymo užtikrinimą“. Atitinkamai pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį perdavimas iš esmės apima visus kontrolės ir vykdymo užtikrinimo aspektus ir visus tokiai kontrolei ir vykdymo užtikrinimui būtinus veiksmus.

(34) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, po perdavimo pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį Komisija nebevykdys veiksmų jokiais įsipareigojimų kontrolės ir vykdymo užtikrinimo aspektais. Visų pirma, jos nebebus galima prašyti peržiūrėti ar atšaukti įsipareigojimus, taip pat ji neskirs baudų pažeidimo, padaryto po perdavimo, atveju ([22]). Todėl po perdavimo CMA bus atsakinga už visokeriopą įsipareigojimų kontrolę ir vykdymo užtikrinimą.

(35) Galiausiai reikėtų paaiškinti, kad po perdavimo pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 2 dalį CMA bus atsakinga už įsipareigojimų kontrolę ir vykdymo užtikrinimą pagal savo nacionalinę teisę. Šiuo atžvilgiu svarbu pažymėti, kad pagal Susitarimo dėl išstojimo 95 straipsnio 1 dalį sprendimas dėl susijungimo Jungtinei Karalystei yra privalomas. Taigi galimas teises, kylančias dėl Sprendimo dėl susijungimo, trečiosios turi ginti Jungtinės Karalystės vidaus teisės sistemoje.

5. **Išvada**

(36) Remdamasi pirmiau išdėstytais argumentais ir tinkamai atsižvelgusi į visų suinteresuotųjų šalių nuomones, Komisija daro išvadą, kad įsipareigojimų, kurie byloje M.6447 – *IAG / bmi* pripažinti privalomais, kontrolė ir vykdymo užtikrinimas turėtų būti perduoti CMA.

([21]) 1.1.2 punktas.

([22]) Tai taip pat atitinka bendrą sutarimą, kad įsipareigojimų peržiūra arba panaikinimas ir baudų skyrimas turėtų būti laikomi įsipareigojimų vykdymo užtikrinimo formomis pagal Susijungimų reglamentą. Tai patvirtinama Susijungimų reglamento 31 konstatuojamojoje dalyje, kurioje, kiek tai susiję su įsipareigojimų vykdymu, nurodoma galimybė atšaukti sprendimus dėl susijungimo ir įgaliojimas nustatyti finansines sankcijas. Taip pat žr. Sprendimo *Editions Odile Jacob*, T-471/11, 82–83 punktus.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Įsipareigojimų kontrolė ir vykdymo užtikrinimas byloje M.6447 – *IAG* / *bmi* perduodami Jungtinės Karalystės paskirtai nacionalinei konkurencijos institucijai, kuri informuojama apie šį sprendimą.

2 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2024 m. liepos 1 d.

Priimta Briuselyje 2024 m. birželio 12 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN