



2024/1665

13.6.2024

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/1665

ze dne 12. června 2024,

kterým se převádí pravomoc sledovat a vymáhat závazky, které byly učiněny závaznými ve věci M.6447 – IAG/bmi, na určený vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž Spojeného království podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení Spojeného království

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na čl. 95 odst. 2 Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii ⁽¹⁾ (dohoda o vystoupení),

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie ⁽²⁾,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na článek 57 této dohody,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků ⁽³⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 písm. b) a čl. 6 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. Rozhodnutí o spojení a závazky

- (1) Ve svém rozhodnutí ze dne 30. března 2012 (dále jen „rozhodnutí o spojení“) ⁽⁴⁾ Komise prohlásila za slučitelné s vnitřním trhem a Dohodou o EHP, s výhradou nápravných opatření (dále jen „závazky“), nabytí letecké společnosti British Midlands Limited (dále jen „bmi“) společností International Consolidated Airlines Group (dále jen „IAG“), která je holdingovou společností pro společnosti British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling a Level.
- (2) Hlavním aspektem závazků je uvolnění a převod řady letištních časů ⁽⁵⁾ na letišti London Heathrow (dále jen „LHR“), které mají být provozovány subjekty potenciálně vstupujícími na trh na trasách Londýn–Aberdeen, Londýn–Edinburgh, Londýn–Nice, Londýn–Moskva ⁽⁶⁾, Londýn–Káhira a Londýn–Rijád. Společnost IAG se kromě toho zavázala, že bude z letiště LHR přepravovat cestující s přestupem na navazující dálkové lety konkurenčních leteckých společností. V tomto ohledu závazky umožňují konkurentům společnosti IAG na dálkových trasách uzavírat se společností IAG zvláštní dohody o poměrném podílu. Další aspekty závazků se týkají mimo jiné možnosti kombinovat ceny letenek a věrnostních programů pro cestující.
- (3) Závazky jsou časově neomezené a zůstanou v platnosti, dokud nenastane změna situace v hospodářské soutěži na příslušných trzích, která odůvodní zproštění závazků, a provádějí se s podporou kontrolního správce.
- (4) V průběhu let po přijetí rozhodnutí o spojení byly letištní časy podle závazků přiděleny řadě subjektů potenciálně vstupujících na trh. V současné době jsou letištní časy stále k dispozici a jsou nabízeny subjektům potenciálně vstupujícím na trh před každou sezónou IATA (tj. zimní a letní sezónou uplatňovanou IATA a leteckým odvětvím obecně).

⁽¹⁾ Úř. věst. C 384 I, 12.11.2019, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 47.

⁽³⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1 („nařízení o spojování“). S účinkem od 1. prosince 2009 zavedla Smlouva o fungování Evropské unie („Smlouva o fungování EU“) některé změny, například nahradila výraz „Společenství“ výrazem „Unie“ a výraz „společný trh“ výrazem „vnitřní trh“. V tomto rozhodnutí je používána terminologie Smlouvy o fungování EU.

⁽⁴⁾ C(2012) 2320.

⁽⁵⁾ V tomto rozhodnutí mají termíny „závazky“ a „letištní časy“ význam, který jim přisuzuje rozhodnutí Komise ze dne 30. března 2012 ve věci M.6447 – IAG/bmi, není-li uvedeno jinak.

⁽⁶⁾ Letištní časy na trase do Moskvy nejsou od zimní sezóny IATA 2022/2023 nabízeny k provozování z důvodu sankcí vůči Rusku v reakci na útočnou válku Ruska proti Ukrajině.

2. Právní rámec

- (5) Dne 1. února 2020 vystoupilo Spojené království z Evropské unie.
- (6) Dohoda o vystoupení byla uzavřena mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím na straně druhé. Schválena byla rozhodnutím Rady (EU) 2020/135 ⁽⁷⁾ ze dne 30. ledna 2020 a v platnost vstoupila dne 1. února 2020.
- (7) Dohoda o vystoupení stanoví přechodné období, které v souladu s článkem 126 dohody o vystoupení začalo dne 1. února 2020 a skončilo dne 31. prosince 2020.
- (8) Podle čl. 95 odst. 1 dohody o vystoupení je rozhodnutí o spojení, které bylo přijato před koncem přechodného období a je určeno právníky osobám usazeným ve Spojeném království, pro Spojené království i ve Spojeném království závazné.
- (9) V souladu s čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení má Komise v zásadě i nadále pravomoc sledovat a vymáhat závazky nebo nápravná opatření, které byly přijaty nebo uloženy ve Spojeném království nebo ve vztahu k němu v souvislosti s řízením vedeným Komisí mimo jiné podle nařízení o spojování.
- (10) Ustanovení čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení však umožňuje, aby pravomoc sledovat a vymáhat tyto závazky nebo nápravná opatření byla na základě dohody mezi Komisí a určeným vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž Spojeného království, tj. Úřadem pro hospodářskou soutěž a trhy (dále jen „CMA“), převedena na tento orgán.

3. Vhodnost věci, která má být převedena na úřad CMA

3.1. Souhlas úřadu CMA

- (11) Úřad CMA souhlasil, aby na něj byla podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení převedena pravomoc sledovat a vymáhat závazky v souvislosti s rozhodnutím o spojení, dopisem ze dne 5. dubna 2024, který výkonný ředitel úřadu CMA pro fúze zaslal zástupci generálního ředitele pro spojování podniků v GŘ Komise pro hospodářskou soutěž.

3.2. Názory zúčastněných stran

- (12) V dohodě o vystoupení nejsou uvedeny žádné požadavky na převod pravomoci sledovat a vymáhat závazky, zejména ve vztahu k jakýmkoli zúčastněným stranám. Z práva každého na řádnou správu ⁽⁸⁾ však vyplývá, že stranám, které mohou být předáním dotčeny, by měla být poskytnuta příležitost v tomto ohledu vyjádřit své názory.
- (13) Převodem se mění orgán odpovědný za sledování a vymáhání závazků.
- (14) Za prvé, převodem je dotčeno právní postavení společnosti IAG, vůči níž byly závazky učiněny závaznými, neboť po převodu by společnost IAG musela plnit své povinnosti vyplývající ze závazků vůči úřadu CMA v souladu s vnitrostátními postupy Spojeného království, a nikoli vůči Komisi v souladu s postupy podle práva Unie.
- (15) Za druhé, převodem je dotčeno právní postavení třetích stran, které nabyly práva na základě závazků, a to zejména stran, kterým byly přiděleny letištní časy podle závazků. Tribunál rozhodl, že podmínky pro převzetí činností podle závazků na základě nařízení o spojování podniků jsou určovány závazky, které tak mají význam pro jejich obchodní rozhodnutí a mohou u nich vyvolat legitimní očekávání ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2020/135 ze dne 30. ledna 2020 o uzavření Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁽⁸⁾ Ustanovení čl. 41 odst. 2 Listiny základních práv Evropské unie (Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391).

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

- (16) Analogicky k oznámení Komise o opravných prostředcích⁽¹⁰⁾, které v souvislosti se zproštěním, změnou nebo nahrazením závazků stanoví, že Komise zohlední názor třetích stran a dopad, který by změna mohla mít na postavení třetích stran (a tím na celkovou účinnost těchto závazků).⁽¹¹⁾ Komise rovněž zvaží, zda změny ovlivní práva, která již třetí strany nabyly po provedení těchto závazků.
- (17) Za třetí, převod může být rovněž zajímavý pro jiné třetí strany, které možná v budoucnu budou chtít požádat o letištní časy na základě závazků.
- (18) Komise proto vyzvala všechny zúčastněné strany, aby se vyjádřily k možnému převodu pravomoci sledovat a vymáhat závazky na úřad CMA. Komise vyzvala společnost IAG⁽¹²⁾ jako stranu, vůči níž byly závazky učiněny závaznými, jakož i společnosti Air France⁽¹³⁾, Saudi Arabian Airlines⁽¹⁴⁾, EgyptAir⁽¹⁵⁾, Virgin Atlantic Airways⁽¹⁶⁾ a Air Canada⁽¹⁷⁾, které v současné době požívají práv získaných na základě závazků, aby předložily připomínky. Komise dále veřejně oznámila svůj předběžný názor, že pravomoc sledovat a vymáhat závazky je vhodné převést na úřad CMA podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení, a vyzvala všechny zúčastněné třetí strany, aby předložily své případné připomínky⁽¹⁸⁾.
- (19) I když Komise nemusí získat souhlas zúčastněných stran s převodem, náležitě zohlední názory vyjádřené těmito stranami a ověří, zda převod nemá nepřiměřený nepříznivý dopad na práva, která dříve získaly podle závazků.
- (20) Ve svém dopise ze dne 13. března 2024 společnost IAG potvrdila, že nemá proti navrhovanému převodu námitky.
- (21) E-mailem ze dne 13. března 2024 vyjádřila společnost Air France KLM (dále jen „AF-KLM“) obavy, pokud jde o možnost, že by navrhovaný převod vedl ke změně závazků, a uvedla, že kdyby skutečně došlo ke změně závazků, „důrazně by vybídla“ Komisi, aby „pokračovala ve sledování nápravných opatření, jak je oprávněna podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení, s cílem zajistit účinnost nápravných opatření, čímž by rovněž chránila zájmy cestujících EU na této trase“.
- (22) Dopisem ze dne 9. dubna 2024 vyjádřil další příjemce nápravných opatření názor, že závazky lépe sleduje a vymáhá Komise. Příjemce nápravných opatření vysvětlil, že v případech, kdy dříve měl obavy jako příjemce nápravných opatření na základě závazků s ohledem na chování společnosti IAG/British Airways, považoval často za prospěšné vyjádřit tyto obavy přímo Komisi. Příjemce nápravných opatření se domnívá, že tento přístup byl účinný vzhledem k tomu, že Komise má podrobné znalosti a zkušenosti z příslušného šetření věci IAG/bmi a chápe rozsah a zamýšlené cíle závazků. Příjemce nápravných opatření se obává, že úřad CMA nevyhnutelně nebude mít stejné znalosti a zkušenosti a že převodem odpovědnosti na úřad CMA by bylo sledování a vymáhání závazků méně účinné.
- (23) K navrhovanému převodu se nevyjádřily žádné další strany.

⁽¹⁰⁾ Oznámení Komise o nápravných opatřeních, které jsou přijatelné podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 a podle nařízení Komise (ES) č. 802/2004 (Úř. věst. C 267, 22.10.2008, s. 1, bod 74).

⁽¹¹⁾ Viz např. věc M.4494 – Evraz/Highveld, rozhodnutí Komise ze dne 24. září 2019, 14. až 16. bod odůvodnění.

⁽¹²⁾ Dopisem ze dne 28. února 2024.

⁽¹³⁾ Dopisem ze dne 28. února 2024.

⁽¹⁴⁾ Dopisem ze dne 28. února 2024.

⁽¹⁵⁾ Dopisem ze dne 1. března 2024.

⁽¹⁶⁾ Dopisem ze dne 25. března 2024.

⁽¹⁷⁾ Dopisem ze dne 25. března 2024.

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

3.3. Posouzení

- (24) Kromě požadavku na výslovný souhlas úřadu CMA neuvádí čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení žádné podmínky ani kritéria pro takový převod. Zda je věc vhodná pro převod, je tedy na uvážení Komise, a to na základě posouzení každého jednotlivého případu a s náležitým přihlédnutím k názorům vyjádřeným všemi zúčastněnými stranami.
- (25) Z níže uvedených důvodů se Komise domnívá, že pravomoc sledovat a vymáhat závazky je v tomto případě vhodné převést na úřad CMA.
- (26) Za prvé, věc se týká zejména spotřebitelů ze Spojeného království a dalších spotřebitelů mimo EHP, a proto je vhodné, aby za účelem ochrany zájmů spotřebitelů ve Spojeném království za sledování a vymáhání závazků odpovídal úřad CMA. Podle závazků mají být letištní časy v rámci nápravných opatření provozovány na konkrétních trasách. Pouze jedna z těchto tras zahrnuje destinaci v EHP (LHR–Nice), zatímco zbývající trasy, na nichž by mohly být letištní časy v rámci nápravných opatření provozovány, jsou buď trasy uvnitř Spojeného království (LHR–Aberdeen a LHR–Edinburgh), nebo trasy spojující Londýn s destinacemi mimo EHP (Moskva, Káhira a Rijád). V roce 2019 představoval počet cestujících O&D („Origin and Destination“ – původ a destinace) a celkový počet cestujících (tj. včetně transferových cestujících) na trase LHR–Nice (350 034 a 511 494 cestujících) 16 % a 13 % celkového počtu cestujících na všech trasách v rámci nápravných opatření (2 188 002 cestujících a 3 811 214 cestujících)⁽¹⁹⁾. V tomto ohledu se Komise domnívá, že úřad CMA má veškeré pobídky k provádění závazků, a to i na trase LHR–Nice, neboť závazky mají dopad na mnoho zákazníků ve Spojeném království. Kromě toho má úřad CMA důvod provádět závazky, a to i na trase LHR–Nice, jelikož služby poskytované zákazníkům z EHP na této trase jsou poskytovány rovněž ve Spojeném království a jelikož trasa LHR–Nice je důležitá pro zajištění spojení osob cestujících rekreačně nebo služebně do londýnské metropolitní oblasti.
- (27) Za druhé, závazky týkající se mimo jiné letištních časů a dohod o poměrném podílu mají být provedeny na letišti LHR ve Spojeném království a na letištní časy LHR se vztahují pravidla Spojeného království a regulační rozhodnutí vnitrostátních orgánů Spojeného království, včetně koordinátora letištních časových intervalů LHR a ministerstva dopravy Spojeného království. Úřad CMA má lepší předpoklady než Komise k jednání s těmito orgány.
- (28) Za třetí, Komise se nedomnívá, že by převod nepříznivě ovlivnil některou ze zúčastněných stran. V první řadě, pokud jde o obavu společnosti AF-KLM, že převod může vést ke změně závazků, Komise konstatuje, že stávající rozhodnutí převádí závazky v jejich nynější podobě. V souvislosti s navrhovaným převodem nepožádala společnost IAG o žádnou změnu ani zproštění závazků. I když nelze vyloučit, že v budoucnu budou v souladu s vnitrostátními řízeními Spojeného království podány žádosti o změnu nebo zproštění, všechny takové žádosti by musely být posouzeny na základě zásad stanovených v ustanovení o přezkumu obsaženém v závazcích, které jsou převáděny jako celek.
- (29) Dále, pokud jde o obavu jiného příjemce nápravných opatření, že úřad CMA nebude mít stejné znalosti a zkušenosti jako Komise, co se týče sledování a vymáhání závazků (jak je popsáno výše v (22). bodě odůvodnění), Komise konstatuje, že kontrolní správce, který má odborné znalosti v odvětví letecké dopravy a od rozhodnutí o spojení pomáhá Komisi při sledování závazků, bude po převodu nadále poskytovat obdobnou pomoc úřadu CMA. Úřad CMA má navíc zkušenosti se sledováním a vymáháním nápravných opatření týkajících se letištních časů a dohod o poměrném podílu, a to na základě prozatímních opatření vydaných při jeho šetření Dohody o Atlantic Joint Business⁽²⁰⁾. Komise se proto domnívá, že převod nebude mít negativní dopad na účinnost sledování a vymáhání závazků.

⁽¹⁹⁾ Odhady kontrolního správce s využitím údajů z MIDT a CAA. V roce 2023 se podíl trasy LHR–Nice na počtu cestujících O&D na trasách v rámci nápravných opatření zvýšil na 24 % (434 214 cestujících) a na počtu všech cestujících na trasách v rámci nápravných opatření na 19 % (633 101 cestujících), mimo jiné proto, že na trase LHE–Moskva v současnosti cestující nelétají.

⁽²⁰⁾ Věc CMA č. 50616, rozhodnutí ze dne 7. září 2020 a 4. dubna 2022.

- (30) Za čtvrté se očekává, že tato věc bude i v budoucnu vyžadovat zdroje. Vzhledem k tomu, že se věc týká především trhů Spojeného království a spotřebitelů ve Spojeném království nebo jiných zákazníků ze zemí mimo EHP, kteří cestují do Spojeného království nebo z něj, jeví se jako vhodné, aby tyto zdroje vynakládalo Spojené království. Jak je vysvětleno v (3), bodě odůvodnění výše, závazky jsou časově neomezené a, s výjimkou jakéhokoli zproštění schváleného podle ustanovení o přezkumu, zůstanou v platnosti, dokud nenastane změna situace v hospodářské soutěži na příslušných trzích. Dokud zůstanou letištní časy k dispozici nebo budou znovu k dispozici a budou podávány žádosti o jejich získání, budou nadále vyžadována rozhodnutí o posouzení životaschopnosti subjektů potenciálně vstupujících na trh, které žádají o letištní časy v rámci nápravných opatření, a o schválení dohod mezi IAG/British Airways a příjemci nápravných opatření, jakož i rozhodnutí o přiznání nabytých práv. I když budou všechny letištní časy v rámci nápravných opatření poskytnuty příjemcům nápravných opatření, bude sledování toho, jak IAG dodržuje závazky, pokračovat, dokud závazky zůstanou v platnosti.
- (31) Za páté, převod provádění všech povinností v rámci nápravných opatření je odůvodněný a přiměřený. Není možné oddělit trasu LHR–Nice (jedinou trasu s destinací v EHP) od ostatních tras. Podle závazků⁽²¹⁾ jsou letištní časy nabízeny jako fond s maximálním počtem letištních časů, které by mohly být využity na určitých typech tras (a to ve Spojeném království, či nikoli). To, které z tras dotčených závazky budou skutečně provozovány, závisí na požadavcích subjektů potenciálně vstupujících na trh.

4. Rozsah převodu

- (32) Převod na úřad CMA se týká účinného sledování a vymáhání závazků v celém jejich rozsahu. V důsledku převodu již Komise nebude v souvislosti s touto věcí provádět žádné činnosti sledování a vymáhání.
- (33) Podle první věty čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení, „*nebylo-li mezi Evropskou komisí a určeným vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž Spojeného království dohodnuto jinak, má Evropská komise i nadále pravomoc sledovat a vymáhat závazky...*“. Druhá věta čl. 95 odst. 2 odkazuje na možnost převést na úřad CMA „*pravomoc sledovat a vymáhat tyto závazky...*“. Podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení se tedy převod v zásadě vztahuje na všechny aspekty sledování a vymáhání a na všechna opatření nezbytná pro toto sledování a vymáhání.
- (34) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise po převodu podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení již nebude zasahovat do žádného aspektu sledování a vymáhání závazků. Zejména již nemůže být vyzvána, aby závazky přezkoumala nebo zrušila, ani by neukládala pokuty v případě porušení, k němuž by došlo po převodu⁽²²⁾. V souladu s tím bude úřad CMA od nynějška odpovědný za sledování a vymáhání závazků ve všech ohledech.
- (35) Dále by mělo být vyjasněno, že po převodu podle čl. 95 odst. 2 dohody o vystoupení bude úřad CMA odpovědný za sledování a vymáhání závazků podle svého vnitrostátního práva. V tomto ohledu je důležité poznamenat, že podle čl. 95 odst. 1 dohody o vystoupení je rozhodnutí o spojení pro Spojené království závazné. Je tedy na třetích stranách, aby uplatnily svá případná práva vyplývající z rozhodnutí o spojení v rámci vnitrostátního právního řádu Spojeného království.

5. Závěr

- (36) Na základě výše uvedených úvah a po náležitém zohlednění stanovisek všech zúčastněných stran dospěla Komise k závěru, že pravomoc sledovat a vymáhat závazky, které byly učiněny závaznými ve věci M.6447 – IAG/bmi, by měla být převedena na úřad CMA,

⁽²¹⁾ Ustanovení 1.1.2.

⁽²²⁾ To rovněž odpovídá obecné shodě na tom, že přezkum nebo zrušení závazků a ukládání pokut by měly být považovány za formy vymáhání závazků podle nařízení o spojování. To potvrzuje 31. bod odůvodnění nařízení o spojování, který v souvislosti s vymáháním závazků odkazuje na možnost zrušit rozhodnutí o spojení podniků a na pravomoc uložit finanční sankce. Viz rovněž věc T-471/11, Editions Odile Jacob, body 82 a 83.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Pravomoc sledovat a vymáhat závazky ve věci M.6447 – IAG/bmi se převádí na určený vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž Spojeného království, který je informován o tomto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. července 2024.

V Bruselu dne 12. června 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN
