Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/1665

13.6.2024

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/1665

z 12. júna 2024,

ktorým sa prevádza monitorovanie a presadzovanie záväzkov, ktoré boli stanovené ako záväzné vo veci M.6447 – IAG/bmi, na určený vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže Spojeného kráľovstva podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva z EÚ

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na článok 95 ods. 2 Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu ([1]) (ďalej len „dohoda o vystúpení“),

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie ([2]),

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 57,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi ([3]), a najmä na jeho článok 6 ods. 1 písm. b) a článok 6 ods. 2,

keďže:

1. Rozhodnutie o fúzii a záväzky

(1) V rozhodnutí z 30. marca 2012 (ďalej len „Rozhodnutie o fúzii“) ([4]) Komisia vyhlásila nadobudnutie leteckého dopravcu British Midlands Limited (ďalej len „bmi“) zo Spojeného kráľovstva podnikom International Consolidated Airlines Group (ďalej len „IAG“), holdingovou spoločnosťou leteckých dopravcov British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling a Level, za zlučiteľné s vnútorným trhom a Dohodou o EHP pod podmienkou prijatia nápravných opatrení (ďalej len „Záväzky“).

(2) Hlavným aspektom Záväzkov je uvoľnenie a prevod určitého počtu Prevádzkových intervalov ([5]) na letisku London Heathrow (ďalej len „LHR“), ktoré majú využívať Potenciálni účastníci na tratiach Londýn – Aberdeen, Londýn – Edinburgh, Londýn – Nice, Londýn – Moskva ([6]), Londýn – Káhira a Londýn – Rijád. Okrem toho sa skupina IAG zaviazala prepravovať pasažierov, ktorí prestupujú na diaľkové lety konkurenčných leteckých dopravcov z letiska LHR. V tejto súvislosti sa na základe Záväzkov konkurentom skupiny IAG na diaľkových tratiach umožňuje uzatvárať Osobitné dohody o pomernom rozdelení so skupinou IAG. Ďalšie aspekty Záväzkov sa okrem iného vzťahujú na kombinovateľnosť taríf a na programy pre častých cestujúcich.

(3) Záväzky majú neobmedzené trvanie a zostávajú v platnosti, pokiaľ nedôjde na relevantných trhoch k zmene situácie z hľadiska hospodárskej súťaže, ktorá by odôvodňovala vzdanie sa Záväzkov, a vykonávajú sa s podporou Monitorovacieho správcu.

(4) V priebehu rokov od prijatia Rozhodnutia o fúzii sa v súlade so Záväzkami Prevádzkové intervaly prideľovali viacerým Potenciálnym účastníkom. V súčasnosti sú Prevádzkové intervaly naďalej dostupné a ponúkajú sa Potenciálnym účastníkom pred každou sezónou IATA (vzťahuje sa to na zimné a letné sezóny, ktoré využíva združenie IATA a odvetvie leteckej dopravy vo všeobecnosti).

([1]) Ú. v. EÚ C 384 I, 12.11.2019, s. 1.
([2]) Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 47.
([3]) Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1 (ďalej len „nariadenie o fúziách“). S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa na základe Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) zaviedli určité zmeny, ako je nahradenie termínu „Spoločenstvo“ termínom „Únia“ a termínu „spoločný trh“ termínom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia ZFEÚ.
([4]) C(2012) 2320.
([5]) Pokiaľ sa neuvádza inak, v tomto rozhodnutí majú pojmy s veľkým začiatočným písmenom význam, ktorý sa im pripisuje v rozhodnutí Komisie z 30. marca 2012 vo veci M.6447 – IAG/bmi.
([6]) Od zimnej sezóny IATA 2022/2023 sa využívanie Prevádzkových intervalov neponúka v prípade trate do Moskvy vzhľadom na sankcie proti Rusku uložené v dôsledku útočnej vojny Ruska voči Ukrajine.

2. **Právny rámec**

(5) Spojené kráľovstvo 1. februára 2020 vystúpilo z Európskej únie.

(6) Dohoda o vystúpení bola uzatvorená medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom na strane druhej. Bola schválená rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/135 z 30. januára 2020 ([7]) a nadobudla platnosť 1. februára 2020.

(7) V dohode o vystúpení sa stanovuje prechodné obdobie, ktoré sa v súlade s článkom 126 dohody o vystúpení začalo 1. februára 2020 a skončilo sa 31. decembra 2020.

(8) Podľa článku 95 ods. 1 dohody o vystúpení je Rozhodnutie o fúzii, ktoré bolo prijaté pred skončením prechodného obdobia a ktoré bolo určené právnickým osobám, ktoré sú usadené v Spojenom kráľovstve, záväzné pre Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve.

(9) V súlade s článkom 95 ods. 2 dohody o vystúpení má Komisia v zásade naďalej právomoc monitorovať a presadzovať záväzky alebo nápravné opatrenia uložené Spojenému kráľovstvu alebo vo vzťahu k Spojenému kráľovstvu v súvislosti so všetkými konaniami vedenými Komisiou okrem iného na základe nariadenia o fúziách.

(10) V článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení sa však umožňuje, aby sa monitorovanie a presadzovanie takýchto záväzkov alebo nápravných opatrení previedlo na určený vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže Spojeného kráľovstva, t. j. orgán pre hospodársku súťaž a trh (ďalej len „CMA“), a to na základe dohody medzi Komisiou a uvedeným orgánom.

3. **Vhodnosť veci, pokiaľ ide o jej prevod na orgán CMA**

3.1. *Súhlas orgánu CMA*

(11) Orgán CMA súhlasil s tým, aby sa naň previedlo monitorovanie a presadzovanie záväzkov v súvislosti s Rozhodnutím o fúzii podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení, a to listom z 5. apríla 2024, ktorý výkonný riaditeľ odboru fúzií orgánu CMA adresoval zástupcovi generálneho riaditeľa pre fúzie GR Komisie pre hospodársku súťaž.

3.2. *Názory zainteresovaných strán*

(12) V dohode o vystúpení sa nestanovujú požiadavky na prevod monitorovania a presadzovania záväzkov, najmä vo vzťahu k prípadným zainteresovaným stranám. Z práva každej osoby na dobrú správu vecí verejných ([8]) však vyplýva, že stranám, na ktoré môže mať prevod vplyv, by sa mala poskytnúť príležitosť, aby v tejto súvislosti vyjadrili svoje názory.

(13) Prevodom sa mení orgán zodpovedný za monitorovanie a presadzovanie Záväzkov.

(14) Prevod má v prvom rade vplyv na právne postavenie skupiny IAG, ktorej boli uložené Záväzky, keďže po prevode by si skupina IAG musela plniť svoje povinnosti na základe Záväzkov voči orgánu CMA v súlade s vnútroštátnymi postupmi Spojeného kráľovstva a už viac nie voči Komisii v súlade s postupmi podľa práva Únie.

(15) V druhom rade má prevod vplyv na právne postavenie tretích strán, ktoré na základe Záväzkov nadobudli práva, najmä na tých strán, ktorým boli na základe Záväzkov pridelené Prevádzkové intervaly. Všeobecný súd skonštatoval, že podmienky prevzatia činností podľa záväzkov na základe nariadenia o fúziách sú vymedzené uvedenými záväzkami, ktoré tak majú význam pre ich obchodné rozhodnutia a môžu u nich vyvolať legitímne očakávania. ([9])

([7]) Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/135 z 30. januára 2020 o uzavretí Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 1).
([8]) Článok 41 ods. 2 Charty základných práv Európskej únie (Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391).
([9]) Vec T-430/18, American Airlines, Inc., ECLI:EU:T:2020:603, bod 275.

(16) Analogicky sa v oznámení Komisie o nápravných opatreniach ([10]) uvádza, že v súvislosti s akýmkoľvek vzdaním sa, zmenou alebo náhradou záväzkov Komisia zohľadní aj názory tretích strán a vplyv, ktorý môže mať zmena na postavenie tretích strán (a tým aj na celkovú účinnosť daných nápravných opatrení) ([11]). Komisia zohľadní aj to, či zmeny ovplyvňujú práva, ktoré tretie strany už nadobudli po vykonaní takýchto záväzkov.

(17) V treťom rade sa o prevod môžu zaujímať aj ďalšie tretie strany, ktoré môžu mať v budúcnosti záujem uchádzať sa o Prevádzkové intervaly na základe Záväzkov.

(18) Komisia preto vyzvala všetky zainteresované strany, aby vyjadrili názor na potenciálny prevod monitorovania a presadzovania Záväzkov na orgán CMA. Komisia vyzvala na predloženie pripomienok skupinu IAG ([12]) ako stranu, ktorej boli uložené Záväzky, ako aj spoločnosti Air France ([13]), Saudi Arabian Airlines ([14]), EgyptAir ([15]), Virgin Atlantic Airways ([16]) a Air Canada ([17]), ktoré všetky v súčasnosti využívajú práva získané na základe Záväzkov. Komisia na záver verejne oznámila svoje predbežné stanovisko, že je vhodné previesť monitorovanie a presadzovanie Záväzkov na orgán CMA podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení, a vyzvala všetky zainteresované tretie strany, aby predložili prípadné pripomienky ([18]).

(19) Hoci Komisia nie je povinná získať súhlas zainteresovaných strán s prevodom, náležite zohľadní názory vyjadrené uvedenými stranami a overí, či prevod nemá nenáležitý negatívny vplyv na práva, ktoré už nadobudli podľa uvedených Záväzkov.

(20) V liste z 13. marca 2024 skupina IAG potvrdila, že nemá námietky voči navrhovanému prevodu.

(21) E-mailom z 13. marca 2024 spoločnosť Air France KLM (ďalej len „AF-KLM“) vyjadrila obavy v súvislosti s možnosťou, že by navrhovaný prevod viedol k zmene Záväzkov, a poznamenala, že v prípade, že by skutočne došlo k zmene Záväzkov, „dôrazne odporúča“ Komisii, aby „aj naďalej monitorovala nápravné opatrenia, ako je oprávnená podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení, aby tak bola zabezpečená účinnosť nápravných opatrení, čím by sa chránili aj záujmy cestujúcich z EÚ na uvedenej trati“.

(22) Listom z 9. apríla 2024 ďalší vykonávateľ nápravného opatrenia vyjadril názor, že Záväzky lepšie monitoruje a presadzuje Komisia. Tento vykonávateľ nápravného opatrenia objasnil, že keď v minulosti ako vykonávateľ nápravného opatrenia na základe Záväzkov čelil obavám vzhľadom na konanie IAG/British Airways, často bolo podľa jeho skúsenosti prínosné predložiť takéto obavy priamo Komisii. Tento vykonávateľ nápravného opatrenia sa domnieva, že uvedený prístup bol účinný vzhľadom na podrobné znalosti a skúsenosti Komisie v súvislosti s príslušným vyšetrovaním vo veci IAG/bmi a vzhľadom na jej chápanie rozsahu pôsobnosti a zamýšľaných cieľov Záväzkov. Uvedený vykonávateľ nápravného opatrenia má obavy, že orgán CMA v konečnom dôsledku nebude mať rovnaké znalosti a skúsenosti a že prevedením zodpovednosti na orgán CMA sa zníži účinnosť monitorovania a presadzovania Záväzkov.

(23) V súvislosti s navrhovaným prevodom nevyjadrili názory žiadne ďalšie strany.

([10]) Oznámenie Komisie o opravných opatreniach akceptovateľných v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 a nariadenia Komisie (ES) č. 802/2004 (Ú. v. EÚ C 267, 22.10.2008, s. 1, bod 74).
([11]) Pozri napríklad vec M.4494 – Evraz/Highveld, rozhodnutie Komisie z 24. septembra 2019, odôvodnenia 14 – 16.
([12]) Listom z 28. februára 2024.
([13]) Listom z 28. februára 2024.
([14]) Listom z 28. februára 2024.
([15]) Listom z 1. marca 2024.
([16]) Listom z 25. marca 2024.
([17]) Listom z 25. marca 2024.
([18]) Ú. v. EÚ C, C/2024/1987, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1987/oj.

3.3. *Posudzovanie*

(24) Okrem požiadavky na výslovný súhlas orgánu CMA sa v článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení neuvádzajú žiadne podmienky ani kritériá pre takýto prevod. Rozhodnutie o tom, či je vec vhodná na prevod, je preto na uvážení Komisie, a to na základe individuálneho posúdenia, pričom sa riadne zohľadnia všetky názory vyjadrené akýmikoľvek zainteresovanými stranami.

(25) Komisia sa na základe dôvodov uvedených ďalej domnieva, že je vhodné, aby sa monitorovanie a presadzovanie Záväzkov v tejto veci previedlo na orgán CMA.

(26) Po prvé sa vec týka hlavne spotrebiteľov v Spojenom kráľovstve a iných krajinách mimo EHP, takže je vhodné, aby za monitorovanie a presadzovanie Záväzkov zodpovedal orgán CMA s cieľom chrániť záujmy spotrebiteľov v Spojenom kráľovstve. Podľa Záväzkov sa Prevádzkové intervaly, na ktoré sa vzťahujú nápravné opatrenia, majú využívať na konkrétnych tratiach. Len jedna z týchto tratí má cieľové miesto v EHP (LHR – Nice), zatiaľ čo zvyšné trate, na ktorých by bolo možné využívať Prevádzkové intervaly, na ktoré sa vzťahujú nápravné opatrenia, sú buď vnútroštátne trate v Spojenom kráľovstve (LHR – Aberdeen a LHR – Edinburgh), alebo trate, ktoré spájajú Londýn s cieľovými miestami mimo EHP (Moskva, Káhira a Rijád). V roku 2019 počet cestujúcich z východiskového do cieľového miesta a všetkých cestujúcich (t. j. vrátane prestupujúcich cestujúcich) na trati LHR – Nice (350 034, resp. 511 494 cestujúcich) predstavoval 16 % cestujúcich z východiskového do cieľového miesta, resp. 13 % všetkých cestujúcich na všetkých tratiach, na ktoré sa vzťahujú nápravné opatrenia (2 188 002, resp. 3 811 214 cestujúcich) ([19]). V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že orgán CMA má silnú motiváciu vykonávať Záväzky, a to aj na trati LHR – Nice, keďže Záväzky majú vplyv na mnohých zákazníkov zo Spojeného kráľovstva. CMA má navyše dôvod vykonávať Záväzky, a to aj na trati LHR – Nice, keďže služby poskytované zákazníkom z EHP na tejto trati sa poskytujú aj v Spojenom kráľovstve a trať LHR – Nice má význam z hľadiska zabezpečenia spojenia s londýnskou metropolitnou oblasťou, a to pre osoby cestujúce vo voľnom čase i pracovne.

(27) Po druhé sa Záväzky súvisiace okrem iného s Prevádzkovými intervalmi a dohodami o pomernom rozdelení majú vykonávať na letisku LHR v Spojenom kráľovstve a na Prevádzkové intervaly na letisku LHR sa vzťahujú predpisy Spojeného kráľovstva a regulačné rozhodnutia vnútroštátnych orgánov Spojeného kráľovstva vrátane koordinátora prevádzkových intervalov na letisku LHR a ministerstva dopravy Spojeného kráľovstva. Orgán CMA má lepšie predpoklady než Komisia na udržiavanie kontaktov s uvedenými orgánmi.

(28) Po tretie sa Komisia nedomnieva, že prevod bude mať nepriaznivý vplyv na ktorúkoľvek zo zainteresovaných strán. V prvom rade v súvislosti s obavou spoločnosti AF-KLM, že prevod môže viesť k zmene Záväzkov, Komisia konštatuje, že týmto rozhodnutím sa Záväzky prevádzajú v nezmenenej podobe. V súvislosti s navrhovaným prevodom skupina IAG nepožadovala zmenu ani vzdanie sa Záväzkov. Hoci nemožno vylúčiť, že sa zmeny alebo vzdanie sa budú požadovať v budúcnosti na základe vnútroštátneho konania Spojeného kráľovstva, všetky takéto požiadavky by sa museli posúdiť na základe zásad stanovených v doložke o preskúmaní, ktorá je súčasťou Záväzkov, ktoré sa prevádzajú ako celok.

(29) V druhom rade, pokiaľ ide o obavu druhého vykonávateľa nápravného opatrenia, že orgán CMA nebude mať v porovnaní s Komisiou rovnaké znalosti a skúsenosti, pokiaľ ide o monitorovanie a presadzovanie Záväzkov [ako sa opisuje v odôvodnení (22)], Komisia poznamenáva, že Monitorovací správca, ktorý má skúsenosti v odvetví letectva a poskytoval Komisii pomoc pri monitorovaní Záväzkov od prijatia Rozhodnutia o fúzii, bude aj po prevode naďalej poskytovať podobnú pomoc orgánu CMA. Orgán CMA má navyše skúsenosti s monitorovaním a presadzovaním nápravných opatrení týkajúcich sa prevádzkových intervalov a dohôd o pomernom rozdelení prostredníctvom dočasných opatrení vydaných v rámci vyšetrovania v súvislosti s dohodou týkajúcou sa podniku Atlantic Joint Business ([20]). Komisia sa preto domnieva, že prevod nebude mať negatívny vplyv na účinnosť monitorovania a presadzovania Záväzkov.

([19]) Odhady Monitorovacieho správcu na základe údajov MIDT a údajov orgánov civilného letectva. V roku 2023 sa podiel trate LHR – Nice zvýšil na 24 % (434 214) v prípade cestujúcich z východiskového do cieľového miesta, resp. na 19 % (633 101) v prípade všetkých cestujúcich na tratiach, na ktoré sa vzťahujú nápravné opatrenia, a to okrem iného z dôvodu, že v súčasnosti sa na trati LHE – Moskva neprepravujú žiadni cestujúci.

([20]) Vec CMA č. 50616, rozhodnutia zo 7. septembra 2020 a 4. apríla 2022.

(30) Po štvrté sa očakáva, že na danú vec bude aj v budúcnosti potrebné vynakladať zdroje. Vzhľadom na to, že sa vec týka najmä trhov Spojeného kráľovstva a spotrebiteľov zo Spojeného kráľovstva alebo spotrebiteľov z krajín mimo EHP, ktorí cestujú do Spojeného kráľovstva alebo z neho, zdá sa vhodné, aby uvedené zdroje vynakladalo Spojené kráľovstvo. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení (3), Záväzky majú neobmedzené trvanie a s výnimkou prípadného vzdania sa umožneného na základe doložky o preskúmaní zostávajú v platnosti, pokiaľ na relevantných trhoch nedôjde k zmene situácie z hľadiska hospodárskej súťaže. Pokiaľ Prevádzkové intervaly zostávajú dostupné alebo sa opäť stanú dostupnými a predložia sa žiadosti o ich získanie, aj naďalej sa budú vyžadovať rozhodnutia, ktorými sa posúdi hospodárska životaschopnosť Potenciálnych účastníkov, ktorí predkladajú žiadosti o Prevádzkové intervaly, na ktoré sa vzťahujú nápravné opatrenia, a schvaľovanie dohôd medzi IAG/British Airways a vykonávateľmi nápravných opatrení, ako aj rozhodnutí, ktorými sa udeľujú práva na uznanie oprávnenia. Aj keď sa všetky Prevádzkové intervaly, na ktoré sa vzťahujú nápravné opatrenia, pridelia vykonávateľom nápravných opatrení, monitorovanie dodržiavania Záväzkov zo strany IAG bude pokračovať, kým budú Záväzky v platnosti.

(31) Po piate prevod vykonávania všetkých povinností týkajúcich sa nápravných opatrení je opodstatnený a primeraný. Trať LHR – Nice (jedinú linku s cieľovým miestom v EHP) nemožno odčleniť od ostatných tratí. Podľa Záväzkov ([21]) sa Prevádzkové intervaly ponúkajú ako súbor, pričom je stanovený maximálny počet Prevádzkových intervalov, ktoré možno použiť na určitých druhoch tratí (konkrétne vnútroštátne trate v Spojenom kráľovstve, resp. iné trate). To, na ktorých z tratí, na ktoré sa vzťahujú Záväzky, sa Prevádzkové intervaly skutočne využijú, závisí od žiadostí Potenciálnych účastníkov.

4. **Rozsah prevodu**

(32) Predmetom prevodu na orgán CMA je účinné monitorovanie a presadzovanie Záväzkov v celom ich rozsahu. V dôsledku prevodu nebude v súvislosti s touto vecou Komisia ďalej vykonávať žiadne činnosti monitorovania a presadzovania.

(33) Podľa prvej vety článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení, „pokiaľ sa Európska komisia a určený vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže Spojeného kráľovstva nedohodnú inak, Európska komisia má naďalej právomoc monitorovať a presadzovať záväzky…“ V článku 95 ods. 2 druhej vete sa uvádza možnosť previesť na orgán CMA „monitorovanie a presadzovanie takýchto záväzkov…“ Podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení sa tak prevod v zásade vzťahuje na všetky aspekty monitorovania a presadzovania a všetky úkony potrebné na takéto monitorovanie a presadzovanie.

(34) Vzhľadom na uvedené skutočnosti nebude Komisia po prevode podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení ďalej zasahovať v súvislosti s akýmkoľvek aspektom monitorovania a presadzovania Záväzkov. Najmä ju nemožno ďalej vyzývať, aby preskúmala alebo zrušila Záväzky ani aby ukladala pokuty v prípade porušenia, ku ktorému došlo po prevode ([22]). Po prevode tak za monitorovanie a presadzovanie Záväzkov vo všetkých aspektoch bude od danej chvíle zodpovedať orgán CMA.

(35) Napokon by sa malo objasniť, že po prevode podľa článku 95 ods. 2 dohody o vystúpení bude orgán CMA zodpovedať za monitorovanie a presadzovanie Záväzkov podľa vlastného vnútroštátneho práva. V tejto súvislosti je dôležité poznamenať, že podľa článku 95 ods. 1 dohody o vystúpení je Rozhodnutie o fúzii pre Spojené kráľovstvo záväzné. Je preto na tretích stranách, aby si uplatnili svoje prípadné práva vyplývajúce z Rozhodnutia o fúzii v rámci vnútroštátneho právneho systému Spojeného kráľovstva.

5. **Záver**

(36) Na základe uvedených aspektov a po riadnom zohľadnení názorov všetkých zainteresovaných strán Komisia dospela k záveru, že monitorovanie a presadzovanie Záväzkov, ktoré boli stanovené ako záväzné vo veci M.6447 – IAG/bmi, by sa malo previesť na orgán CMA,

([21]) Ustanovenie 1.1.2.

([22]) Je to aj v súlade so spoločným výkladom, že preskúmavanie alebo rušenie záväzkov a ukladanie pokút by sa malo považovať za spôsob presadzovania záväzkov podľa nariadenia o fúziách. Potvrdzuje sa to odôvodnením 31 nariadenia o fúziách, v ktorom sa vo vzťahu k presadzovaniu záväzkov uvádza možnosť zrušiť rozhodnutia o fúzii a právomoc uložiť finančné sankcie. Pozri aj vec T-471/11, Editions Odile Jacob, body 82 – 83.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Monitorovanie a presadzovanie Záväzkov vo veci M.6447 – IAG/bmi sa prevádza na určený vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže Spojeného kráľovstva, ktorý je o tomto rozhodnutí informovaný.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. júla 2024.

V Bruseli 12. júna 2024

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN