



Sumario

II *Comunicaciones*

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2018/C 314/01	No oposición a una concentración notificada (Asunto M.8976 — Hisense/Gorenje) ⁽¹⁾	1
2018/C 314/02	No oposición a una concentración notificada (Asunto M.9004 — SL04/Ambienta Sgr/JV) ⁽¹⁾	1
2018/C 314/03	No oposición a una concentración notificada (Asunto M.9043 — ZF/Magura/BFO/BMZ/JV) ⁽¹⁾	2

IV *Información*

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Consejo

2018/C 314/04	Decisión del Consejo, de 4 de septiembre de 2018, por la que se adopta la posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 4 de la Unión Europea para el ejercicio 2018	3
2018/C 314/05	Decisión del Consejo, de 4 de septiembre de 2018, por la que se adopta la posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2019	4

Comisión Europea

2018/C 314/06	Tipo de cambio del euro	5
2018/C 314/07	Dictamen del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión de 19 de febrero de 2018 en relación con el proyecto de Decisión relativa al asunto AT.40009 — Empresas de transporte marítimo de vehículos	6
2018/C 314/08	Informe final del Consejero Auditor — Empresas de transporte marítimo de vehículos (AT.40009)	7
2018/C 314/09	Resumen de la Decisión de la Comisión, de 21 de febrero de 2018, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE (Asunto AT.40009 – Empresas de transporte marítimo de vehículos) [notificada con el número C(2018) 983]	8

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

2018/C 314/10	Comunicación de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares ⁽¹⁾	12
---------------	--	----

V Anuncios

PROCEDIMIENTOS JURISDICCIONALES

Tribunal de la AELC

2018/C 314/11	Recurso interpuesto el 13 de julio de 2018 contra el Reino de Noruega por el Órgano de Vigilancia de la AELC (Asunto E-1/18)	13
---------------	--	----

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

Comisión Europea

2018/C 314/12	Notificación previa de una concentración (Asunto M.8985 — Boeing/KLX) ⁽¹⁾	14
---------------	--	----

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

II

*(Comunicaciones)*COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS
Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

No oposición a una concentración notificada**(Asunto M.8976 — Hisense/Gorenje)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2018/C 314/01)

El 6 de agosto de 2018, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada que se cita en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado interior. Esta decisión se basa en el artículo 6, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾. El texto íntegro de la decisión solo está disponible en inglés y se hará público una vez que se elimine cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en la sección de concentraciones del sitio web de competencia de la Comisión (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Este sitio web permite localizar las decisiones sobre concentraciones mediante criterios de búsqueda tales como el nombre de la empresa, el número de asunto, la fecha o el sector de actividad,
- en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=es>) con el número de documento 32018M8976. EUR-Lex da acceso al Derecho de la Unión en línea.

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

No oposición a una concentración notificada**(Asunto M.9004 — SL04/Ambienta Sgr/JV)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2018/C 314/02)

El 9 de agosto de 2018, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada que se cita en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado interior. Esta decisión se basa en el artículo 6, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾. El texto íntegro de la decisión solo está disponible en inglés y se hará público una vez que se elimine cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en la sección de concentraciones del sitio web de competencia de la Comisión (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Este sitio web permite localizar las decisiones sobre concentraciones mediante criterios de búsqueda tales como el nombre de la empresa, el número de asunto, la fecha o el sector de actividad,
- en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=es>) con el número de documento 32018M9004. EUR-Lex da acceso al Derecho de la Unión en línea.

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

No oposición a una concentración notificada**(Asunto M.9043 — ZF/Magura/BFO/BMZ/JV)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2018/C 314/03)

El 31 de agosto de 2018, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada que se cita en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado interior. Esta decisión se basa en el artículo 6, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾. El texto íntegro de la decisión solo está disponible en alemán y se hará público una vez que se elimine cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en la sección de concentraciones del sitio web de competencia de la Comisión (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Este sitio web permite localizar las decisiones sobre concentraciones mediante criterios de búsqueda tales como el nombre de la empresa, el número de asunto, la fecha o el sector de actividad,
- en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=es>) con el número de documento 32018M9043. EUR-Lex da acceso al Derecho comunitario en línea.

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

IV

*(Información)*INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS
Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 4 de septiembre de 2018

por la que se adopta la posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 4 de la Unión Europea para el ejercicio 2018

(2018/C 314/04)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 314, en relación con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, y en particular su artículo 106 *bis*,

Visto el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 ⁽¹⁾ del Consejo, y en particular su artículo 41,

Considerando lo siguiente:

- el presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2018 se adoptó definitivamente el 30 de noviembre de 2017 ⁽²⁾,
- el 31 de mayo de 2018, la Comisión presentó una propuesta que contenía el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 4 del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2018,

DECIDE:

Artículo único

La posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 4 del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2018 se adoptó el 4 de septiembre de 2018.

El texto completo de la posición puede consultarse o descargarse en la sede electrónica del Consejo:
<http://www.consilium.europa.eu/>

Hecho en Bruselas, el 4 de septiembre de 2018.

*Por el Consejo**El Presidente*

G. BLÜMEL

⁽¹⁾ DO L 298 de 26.10.2012, p. 1.

⁽²⁾ DO L 57 de 28.2.2018, p. 1.

DECISIÓN DEL CONSEJO
de 4 de septiembre de 2018
por la que se adopta la posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2019
(2018/C 314/05)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 314, apartado 3, en relación con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, y en particular su artículo 106 bis,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 21 de junio de 2018, la Comisión remitió una propuesta con el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2019 ⁽¹⁾.
- (2) El Consejo estudió la propuesta de la Comisión con objeto de definir una posición que fuera coherente, desde el punto de vista de los ingresos, con la Decisión 2014/335/UE, Euratom del Consejo, de 26 de mayo de 2014, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea ⁽²⁾, y, desde el punto de vista de los gastos, con el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 del Consejo, de 2 de diciembre de 2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020 ⁽³⁾.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo único

El Consejo ha adoptado su posición sobre el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2019 el 4 de septiembre de 2018.

El texto completo puede consultarse o descargarse en la sede electrónica del Consejo: <http://www.consilium.europa.eu/>

Hecho en Bruselas, el 4 de septiembre de 2018.

Por el Consejo

El presidente

G. BLÜMEL

⁽¹⁾ COM(2018) 600 final.

⁽²⁾ DO L 168 de 7.6.2014, p. 105.

⁽³⁾ DO L 347 de 20.12.2013, p. 884.

COMISIÓN EUROPEA

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾**5 de septiembre de 2018**

(2018/C 314/06)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,1582	CAD	dólar canadiense	1,5263
JPY	yen japonés	129,17	HKD	dólar de Hong Kong	9,0913
DKK	corona danesa	7,4559	NZD	dólar neozelandés	1,7637
GBP	libra esterlina	0,90328	SGD	dólar de Singapur	1,5965
SEK	corona sueca	10,5408	KRW	won de Corea del Sur	1 299,75
CHF	franco suizo	1,1288	ZAR	rand sudafricano	17,9906
ISK	corona islandesa	127,00	CNY	yuan renminbi	7,9128
NOK	corona noruega	9,7485	HRK	kuna croata	7,4300
BGN	leva búlgara	1,9558	IDR	rupia indonesia	17 297,72
CZK	corona checa	25,746	MYR	ringit malayo	4,8088
HUF	forinto húngaro	327,81	PHP	peso filipino	62,273
PLN	esloti polaco	4,3249	RUB	rublo ruso	79,2265
RON	leu rumano	4,6378	THB	bat tailandés	38,035
TRY	lira turca	7,7240	BRL	real brasileño	4,8364
AUD	dólar australiano	1,6144	MXN	peso mexicano	22,6600
			INR	rupia india	83,1035

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

Dictamen del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión de 19 de febrero de 2018 en relación con el proyecto de Decisión relativa al asunto AT.40009 — Empresas de transporte marítimo de vehículos

(2018/C 314/07)

1. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que el comportamiento contrario a la competencia al que se refiere el proyecto de Decisión constituye un acuerdo o una práctica concertada entre empresas con arreglo al artículo 101 del TFUE y al artículo 53 del Acuerdo EEE.
 2. El Comité Consultivo coincide con la valoración de la Comisión sobre el producto y el alcance geográfico de los acuerdos o prácticas concertadas que figuran en el proyecto de Decisión.
 3. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que las empresas afectadas por el proyecto de Decisión han participado en una infracción única y continuada del artículo 101 del TFUE y del artículo 53 del Acuerdo EEE.
 4. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que el objeto del acuerdo o la práctica concertada era restringir la competencia en el sentido del artículo 101 del TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE.
 5. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que el acuerdo o la práctica concertada pudieron afectar significativamente al comercio entre los Estados miembros de la UE.
 6. El Comité Consultivo está de acuerdo con la valoración de la Comisión respecto a la duración de las infracciones.
 7. El Comité Consultivo está de acuerdo con el proyecto de Decisión de la Comisión respecto a los destinatarios.
 8. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que debe imponerse una multa a los destinatarios del proyecto de Decisión.
 9. El Comité Consultivo coincide con la Comisión sobre la aplicación de las Directrices de 2006 para el cálculo de las multas impuestas con arreglo al artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1/2003.
 10. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en cuanto a los importes básicos de las multas.
 11. El Comité Consultivo está de acuerdo con la determinación de la duración a efectos de calcular el importe de las multas.
 12. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que existen circunstancias atenuantes para uno de los destinatarios del proyecto.
 13. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en cuanto a la reducción de las multas en aplicación de la Comunicación sobre clemencia de 2006.
 14. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en cuanto a la reducción de las multas en aplicación de la Comunicación sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción de 2008.
 15. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en cuanto a los importes definitivos de las multas.
 16. El Comité Consultivo recomienda la publicación de su dictamen en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
-

Informe final del Consejero Auditor ⁽¹⁾
Empresas de transporte marítimo de vehículos
(AT.40009)
(2018/C 314/08)

El 12 de octubre de 2016, la Comisión inició un procedimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1/2003 ⁽²⁾ y con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 773/2004 ⁽³⁾ contra las siguientes cinco empresas: MOL ⁽⁴⁾, «K» Line ⁽⁵⁾, NYK ⁽⁶⁾, la sociedad WWL y EUKOR ⁽⁷⁾ y CSAV ⁽⁸⁾ (conjuntamente «las Partes»).

Tras las negociaciones y las solicitudes de transacción, de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 773/2004, la Comisión adoptó un pliego de cargos («PC») el 8 de diciembre de 2017, dirigido a las Partes. Según el PC, las Partes participaron en una infracción única y continuada del artículo 101 del TFUE y del artículo 53 del Acuerdo del Espacio Económico Europeo («EEE»), que consistió en la coordinación de precios, la asignación de clientes y el intercambio de información comercialmente sensible con respecto a la provisión de servicios de transporte en alta mar de vehículos de motor nuevos (automóviles, camiones y vehículos pesados y elevados) por varias rutas, al menos hacia y desde el EEE.

En sus respectivas respuestas al PC, las Partes confirmaron, de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 773/2004, que el PC reflejaba el contenido de sus solicitudes de transacción.

El proyecto de Decisión concluye que las Partes infringieron el artículo 101 del TFUE y el artículo 53 del Acuerdo EEE al participar en una infracción única y continuada consistente en la coordinación de los precios y la asignación de clientes con respecto a la prestación de servicios de transporte de vehículos de motor en alta mar (automóviles, camiones y vehículos pesados y elevados) por varias rutas hacia y desde el EEE. Por lo que se refiere a las cinco empresas mencionadas, se considera que la infracción comenzó el 18 de octubre de 2006 y que duró hasta el 24 de mayo de 2012, en lo que respecta a MOL, y hasta el 6 de septiembre de 2012 para las otras cuatro empresas mencionadas.

De conformidad con el artículo 16 de la Decisión 2011/695/UE, he examinado si el proyecto de Decisión atiende únicamente objeciones respecto de las cuales las Partes han tenido ocasión de dar a conocer sus puntos de vista. Llego a la conclusión de que así es.

En vista de lo anterior, y teniendo en cuenta que las Partes no me han dirigido ninguna solicitud ni reclamación ⁽⁹⁾, considero que en este caso se ha respetado el ejercicio efectivo de los derechos procesales de las Partes en el proceso.

Bruselas, 19 de febrero de 2018.

Wouter WILS

⁽¹⁾ De conformidad con los artículos 16 y 17 de la Decisión 2011/695/UE del Presidente de la Comisión Europea, de 13 de octubre de 2011, relativa a la función y el mandato del consejero auditor en determinados procedimientos de competencia, DO L 275 de 20.10.2011, p. 29.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado, DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE, DO L 123 de 27.4.2004, p. 18.

⁽⁴⁾ Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., Mitsui O.S.K. (Europe Africa), Ltd. (nombre precedente durante todo el período de infracción: Mitsui O.S.K. Bulk Shipping [Europe] Ltd.) y Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. (conjuntamente «MOL»).

⁽⁵⁾ Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. («K» Line)

⁽⁶⁾ Nippon Yusen Kabushiki Kaisha («NYK»)

⁽⁷⁾ Wallenius Wilhelmsen Logistics AS, EUKOR Car Carriers, Inc., Wallenius Logistics AB, Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited, Wallenius Lines AB y Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (nombre precedente: Wilh. Wilhelmsen ASA) (conjuntamente la sociedad «WWL y EUKOR»).

⁽⁸⁾ Compañía Sudamericana de Vapores SA («CSAV»).

⁽⁹⁾ Con arreglo al artículo 15, apartado 2, de la Decisión 2011/695/EU, las Partes en el procedimiento de casos de cártel que participan en una solución negociada de conformidad con el artículo 10 bis del Reglamento (CE) n.º 773/2004 pueden recurrir al consejero auditor en cualquier etapa del procedimiento de transacción a fin de garantizar el ejercicio efectivo de sus derechos procesales. Véase también el apartado 18 de la Comunicación 2008/C 167/01 de la Comisión sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción con vistas a la adopción de decisiones con arreglo a los artículos 7 y 23 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo en casos de cártel, DO C 167 de 2.7.2008, p. 1.

**Resumen de la Decisión de la Comisión
de 21 de febrero de 2018
relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión
Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE**

(Asunto AT.40009 – Empresas de transporte marítimo de vehículos)

[notificada con el número C(2018) 983]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(2018/C 314/09)

El 21 de febrero de 2018 la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el artículo 53 del Acuerdo EEE. De conformidad con las disposiciones del artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo ⁽¹⁾, la Comisión publica por la presente los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas por la protección de sus secretos comerciales.

1. INTRODUCCIÓN

- (1) El 21 de febrero de 2018, la Comisión adoptó una Decisión relativa a una infracción única y continuada en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 53 del Acuerdo EEE.
- (2) La Decisión se dirige a las siguientes entidades (también denominadas «partes» o individualmente como la «parte»):
 - a) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, MOL (Europe Africa) Ltd (nombre precedente durante todo el período de infracción: Mitsui O.S.K. Bulk Shipping [Europa] Ltd) y Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd (denominados conjuntamente «MOL»);
 - b) Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd (en adelante denominada «K Line»);
 - c) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (en adelante denominada «NYK»);
 - d) Wallenius Wilhelmsen Logistics AS («WWL», si se la menciona como una entidad jurídica separada); EUKOR Car Carriers, Inc. («EUKOR», si se la mencionada como una entidad jurídica separada) (conjuntamente denominadas «WWL y EUKOR») y sus empresas matrices Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (nombre precedente: Wilh. Wilhelmsen ASA) y Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited (WWL y EUKOR y sus empresas matrices denominadas conjuntamente en lo sucesivo «sociedad WWL y EUKOR»);
 - e) Compañía Sudamericana de Vapores SA (en adelante denominada «CSAV»).

2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO

2.1. Servicios afectados

- (3) El servicio afectado por la infracción es el transporte marítimo (interoceánico o intercontinental) de vehículos de motor nuevos (automóviles, camiones y vehículos pesados y elevados) por diversas rutas. Los servicios de transporte por alta mar incluyen la carga, el traslado y la descarga de vehículos motorizados nuevos. La Decisión se centra en los servicios de transporte por alta mar con origen o destino en el EEE.

2.2. Procedimiento

- (4) A raíz de una solicitud de inmunidad presentada por MOL en septiembre de 2012, la Comisión realizó inspecciones sin previo aviso de conformidad con el artículo 20, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1/2003.
- (5) Después de las inspecciones, la Comisión recibió solicitudes de clemencia, en el siguiente orden, de: i) «K» Line; ii) CSAV; iii) NYK; y iv) WWL y EUKOR. Además, la Comisión envió varias rondas de solicitudes de información.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

- (6) La Comisión incoó el procedimiento el 12 de agosto de 2016. Entre noviembre de 2016 y octubre de 2017 tuvieron lugar reuniones de transacción entre la Comisión y cada parte. Posteriormente, todas las partes presentaron su solicitud formal de transacción con arreglo al artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 773/2004 ⁽¹⁾.
- (7) El 8 de diciembre de 2017, la Comisión adoptó el pliego de cargos que remitió a las partes. Todas las partes respondieron al pliego de cargos confirmando que reflejaba el contenido de sus propuestas de transacción y que mantenían su compromiso de seguir adelante con el procedimiento de transacción.
- (8) El Comité Consultivo en materia de Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 19 de febrero de 2018.

2.3. Resumen de la infracción

- (9) La Decisión hace referencia a una infracción única y continuada que comprende el transporte por alta mar de vehículos de motor nuevos con origen o destino en el EEE, a fin de mantener el equilibrio comercial existente entre las empresas de transporte y evitar el descenso de los precios.
- (10) El cártel consistió en una serie de contactos anticompetitivos relacionados con la coordinación de precios, la asignación de operaciones y clientes y la reducción de la capacidad. Las partes participaron en estos tipos de conducta con el propósito de alcanzar un mismo objetivo, es decir, restringir la competencia en el mercado y mantener el *status quo* existente, por ejemplo, que las empresas de transporte de vehículos de motor mantuvieran sus respectivas operaciones para ciertos clientes y/o ciertas rutas. Las partes también tenían como objetivo preservar su posición en el mercado y mantener o aumentar los precios, incluso mediante la coordinación para resistir solicitudes de reducción de precios por parte de ciertos clientes
- (11) La conducta de las partes siguió la llamada «regla de respeto», según la cual los transportes de vehículos de motor nuevos relacionados con operaciones ya existentes en ciertas rutas para ciertos clientes seguirían siendo realizados por la empresa tradicional (el operador establecido).
- (12) Las partes se involucraron, en mayor o menor medida, en contactos colusorios, durante los cuales:
 - a) coordinaron tarifas para ciertos clientes (CSAV participó en este tipo de conducta solo a partir de junio de 2011). Además, otros participantes aparte de CSAV colaboraron en la coordinación concerniente al BAF (factor de ajuste por combustible) y al CAF (factor de ajuste monetario) para ciertas rutas y para ciertos clientes;
 - b) asignaron varias solicitudes de cotizaciones emitidas por fabricantes de vehículos y las operaciones de ciertos clientes;
 - c) debatieron y se coordinaron para reducir las capacidades (a excepción de CSAV), e
 - d) intercambiaron información comercial sensible.
- (13) Los diferentes tipos de contactos del cártel fueron los siguientes: Reuniones de las Cuatro Empresas de Transporte («FCM», de las siglas en inglés) (a las que asistieron los representantes de MOL, NYK, «K» Line y WWL), reuniones trilaterales («reuniones 3J») (a las que asistieron los representantes de MOL, «K» Line y NYK), y contactos bilaterales.
- (14) CSAV no participó en las FCM, las reuniones 3J ni en las acciones relacionadas con la reducción de capacidad. Con respecto al EEE, la participación de CSAV se limitó a rutas específicas hacia y desde Sudamérica y México.
- (15) EUKOR, como entidad jurídica separada, no participó en las FCM ni en las reuniones 3J, las discusiones en relación con el CAF, o en las acciones sobre la reducción de capacidad, y solo aplicó la regla de respeto a ciertos clientes en ciertas rutas donde intervenía. Sin embargo, dado que EUKOR y WWL constituyeron una empresa única durante todo el período de la infracción, la Comisión llegó a la conclusión de que las acciones de EUKOR eran imputables a esa empresa única (la empresa WWL y EUKOR).

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado CE (DO L 123 de 27.4.2004, p. 18).

2.4. Duración

- (16) Se estima que MOL, «K» Line, NYK, CSAV y WWL y EUKOR iniciaron el cártel el 18 de octubre de 2006 ⁽¹⁾. Por lo que respecta a MOL, el cártel finalizó el 24 de mayo de 2012, fecha en la que MOL solicitó la inmunidad. La participación de «K» Line, NYK, CSAV y WWL y EUKOR en el cártel finalizó el 6 de septiembre de 2012, fecha en la que la Comisión comenzó sus inspecciones sin previo aviso para este caso.

2.5. Medidas correctoras

- (17) La Decisión aplica las Directrices para el cálculo de las multas de 2006 ⁽²⁾.

2.5.1. Importe básico de la multa

- (18) La Comisión determinó el valor de las ventas como la media anual del valor de los servicios de transporte en alta mar de vehículos de motor nuevos (automóviles, camiones y vehículos pesados y elevados) fabricados durante todo el período de infracción. Para reflejar que una parte de los servicios se realizaba fuera del EEE y que, por lo tanto, el perjuicio se localizaba parcialmente fuera del EEE, la Comisión aplicó una reducción del 50 % del importe básico para cada parte.

- (19) Considerando la naturaleza polifacética de la infracción (coordinación de precios y asignación de clientes) y su ámbito geográfico (por todo el EEE), el porcentaje para el importe variable de la multa y el importe adicional se fija en el 17 % del valor de las ventas para la infracción.

- (20) El importe variable se multiplica por el número de años o por fracciones de año respectivamente de participación individual de las partes en la infracción para tener plenamente en cuenta la duración de la participación individual de cada empresa en la infracción. Este multiplicador de duración se calcula sobre la base de días de naturales.

2.5.2. Ajuste al importe básico

- (21) Teniendo en cuenta el papel limitado de CSAV y su desconocimiento del pleno alcance de la infracción, la Comisión le concedió una reducción del 20 % de su multa sobre la base de circunstancias atenuantes.

2.5.3. Aplicación del límite del 10 % del volumen de negocios

- (22) En el presente caso, la multa de la empresa WWL y EUKOR habría excedido el límite del 10 % del volumen de negocios. Por lo tanto, la multa de la empresa WWL y EUKOR se redujo antes de la aplicación de las reducciones de clemencia y acuerdo transaccional de conformidad con el punto 32 de la Comunicación sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción.

2.5.4. Aplicación de la Comunicación sobre clemencia de 2006

- (23) MOL fue la primera empresa que presentó información y elementos de prueba que cumplieran las condiciones del punto 8, letra a), de la Comunicación sobre clemencia de 2006 y, por tanto, se le concede la dispensa de las multas.

- (24) «K» Line fue la primera empresa en cumplir las condiciones de los puntos 24 y 25 de la Comunicación sobre clemencia de 2006 y se le concede una reducción del 50 % de la multa.

- (25) CSAV fue la segunda empresa en cumplir las condiciones de los puntos 24 y 25 de la Comunicación sobre clemencia de 2006 y se le concede una reducción del 25 % de la multa.

- (26) CSAV fue la segunda empresa en cumplir las condiciones de los puntos 24 y 25 de la Comunicación sobre clemencia de 2006 y se le concede una reducción del 20 % de la multa.

- (27) WWL y EUKOR fueron la cuarta empresa en cumplir las condiciones de los puntos 24 y 25 de la Comunicación sobre clemencia de 2006 y se les concede una reducción del 20 %.

2.5.5. Aplicación de la Comunicación sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción

- (28) En aplicación de la Comunicación sobre el desarrollo de los procedimientos de transacción, el importe de las multas impuestas a los destinatarios de la Decisión se redujo otro 10 %.

⁽¹⁾ El 18 de octubre de 2006 fue la fecha más próxima desde la cual la Comisión pudo ejercer su jurisdicción para sancionar el comportamiento de las partes tras la entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86, de 18 de octubre de 2006, que estableció la aplicación del Derecho de la competencia a todos los servicios de transporte marítimo, incluido el *cabotaje y los servicios internacionales de tramp*.

⁽²⁾ DO C 210 de 1.9.2006, p. 2.

3. CONCLUSIÓN

(29) De conformidad con el artículo 23, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2003, se impusieron las siguientes multas:

- a) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, MOL (Europe Africa) Ltd y Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd responsables solidariamente: 0 EUR;
 - b) Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd: 39 100 000 EUR;
 - c) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha: 141 820 000;
 - d) Wallenius Lines AB (Walleniusrederierna AB), Wallenius Logistics AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (nombre precedente: Wilh. Wilhelmsen ASA), Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited, Wallenius Wilhelmsen Logistics AS y EUKOR Car Carriers, Inc. responsables solidariamente: 207 335 000 EUR;
 - e) Compañía Sudamericana de Vapores SA: 7 033 000 EUR.
-

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Comunicación de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad

Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2018/C 314/10)

Estado miembro	Italia
Rutas	Alghero-Roma Fiumicino y viceversa Alghero-Milán Linate y viceversa Cagliari-Roma Fiumicino y viceversa Cagliari-Milán Linate y viceversa Olbia-Roma Fiumicino y viceversa Olbia-Milán Linate y viceversa
Fecha de entrada en vigor de las obligaciones de servicio público	1 de abril de 2019
Dirección en la que pueden obtenerse el texto y cualquier otra información o documentación relacionada con la obligación de servicio público	Para más información: Regione Autonoma della Sardegna Assessorato dei Trasporti Direzione Generale dei Trasporti Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale Via XXIX Novembre 1847, 27-41 09123 Cagliari ITALIA Tel. +39 0706067331 Fax +39 0706067309 Internet: http://www.regione.sardegna.it http://www.mit.gov.it Correo electrónico: trasporti@pec.regione.sardegna.it trasporti@regione.sardegna.it trasp.osp@regione.sardegna.it

V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS JURISDICCIONALES

TRIBUNAL DE LA AELC

Recurso interpuesto el 13 de julio de 2018 contra el Reino de Noruega por el Órgano de Vigilancia de la AELC**(Asunto E-1/18)**

(2018/C 314/11)

El 13 de julio de 2018, el Órgano de Vigilancia de la AELC, con dirección en 35, Rue Belliard, 1040 Bruselas, Bélgica, representado por Claire Simpson, Erlend M. Leonhardsen, Catherine Howdle y Carsten Zatschler, agentes de dicho órgano, presentó un recurso ante el Tribunal de la AELC contra el Reino de Noruega.

El Órgano de Vigilancia de la AELC solicita al Tribunal que:

1. Declare que al mantener en vigor disposiciones tales como la sección 14-13, primer, segundo y tercer apartado, y la sección 14-14, primer apartado, del Ley Nacional de la Seguridad Social, que supeditan el derecho del padre a prestaciones familiares a la situación laboral de la madre, mientras que el derecho de la madre a prestaciones familiares no depende de la situación laboral del padre, Noruega ha incumplido las obligaciones que le incumben con arreglo al artículo 14, apartado 1, letra c), del acto referido en el punto 21b del anexo XVIII del Acuerdo EEE [Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación (refundición)].
2. Condene al Reino de Noruega al pago de las costas del procedimiento.

Antecedentes de hecho, fundamentos de Derecho y motivos invocados:

- Este caso concierne las prestaciones familiares que se abonan en Noruega. Las prestaciones familiares son las prestaciones abonables a padres y madres durante el período de baja en caso de nacimiento o de la adopción de un niño.
 - El Órgano de Vigilancia de la AELC considera que algunas de las normas relativas a las prestaciones familiares en Noruega discriminan directamente a los padres. En resumen, según estas normas, el derecho del padre a recibir prestaciones familiares y la cantidad de estas dependen de si la madre trabaja o ha trabajado (o realiza o ha realizado actividades similares). En cambio, los derechos de la madre a tales prestaciones son independientes de las actividades del padre.
 - El Órgano de Vigilancia de la AELC considera que las madres y los padres se encuentran en situaciones comparables en lo que respecta a la educación de los hijos y que el trato desigual en las normas noruegas sobre las prestaciones familiares discrimina ilícitamente contra los padres por razón de sexo, violando el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2006/54/CE relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación.
 - El Órgano de Vigilancia considera además que tal discriminación no puede justificarse en virtud del artículo 3 de la Directiva 2006/54/CE como una «acción positiva» para ayudar a las madres a alcanzar la igualdad en el ámbito laboral, ni con ningún otro razonamiento.
-

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

COMISIÓN EUROPEA

Notificación previa de una concentración

(Asunto M.8985 — Boeing/KLX)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2018/C 314/12)

1. El 29 de agosto de 2018, la Comisión recibió la notificación de un proyecto de concentración de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾.

La presente notificación se refiere a las siguientes empresas:

- The Boeing Company («Boeing», Estados Unidos).
- KLX inc. («KLX», Estados Unidos).

Boeing adquiere, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento de concentraciones, el control exclusivo de la totalidad de KLX.

La concentración se realiza mediante adquisición de acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas mencionadas son:

- Boeing: fabricante de aeronaves comerciales, reactores de negocios, aeronaves y helicópteros militares; proveedor de sistemas espaciales y de seguridad, y prestatario de servicios de posventa para el mercado aeroespacial, incluida la distribución de componentes y productos químicos aeroespaciales.
- KLX: distribución de pequeños componentes y productos químicos aeroespaciales.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto.

4. La Comisión invita a los terceros interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre la operación propuesta.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación, indicando siempre la siguiente referencia:

M.8985 — Boeing/KLX

Las observaciones podrán enviarse a la Comisión por correo electrónico, fax o correo postal a la siguiente dirección:

Correo electrónico: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Dirección postal:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Concentraciones
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento de concentraciones»).

