

Journal officiel de l'Union européenne

C 300



Édition
de langue française

Communications et informations

62^e année

5 septembre 2019

Sommaire

IV Informations

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

Commission européenne

2019/C 300/01	Taux de change de l'euro	1
2019/C 300/02	Avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes rendu lors de sa réunion du 9 avril 2019 concernant un projet de décision dans l'affaire AT.40049 — MasterCard II — État membre rapporteur: Finlande	2
2019/C 300/03	Rapport final du conseiller-auditeur — Affaire AT.40049 — MasterCard II	3
2019/C 300/04	Résumé de la décision de la Commission du 29 avril 2019 relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord sur l'Espace économique européen (Affaire AT.40049 — MasterCard II) [notifiée sous le numéro C(2019) 3033]	6
2019/C 300/05	Avis du comité consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 31 janvier 2019 concernant un avant-projet de décision dans l'affaire M.8677 — Siemens/Alstom	10
2019/C 300/06	Rapport final du conseiller-auditeur (M.8677 — Siemens/Alstom)	12
2019/C 300/07	Résumé de la décision de la Commission du 6 février 2019 déclarant une concentration incompatible avec le marché intérieur et avec le fonctionnement de l'accord EEE (Affaire M.8677 — Siemens/Alstom) [notifiée sous le numéro C(2019) 921] ⁽¹⁾	14

FR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

V Avis

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

Commission européenne

2019/C 300/08	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.9490 — VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	21
---------------	---	----

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

4 septembre 2019

(2019/C 300/01)

1 euro =

	Monnaie	Taux de change		Monnaie	Taux de change
USD	dollar des États-Unis	1,1018	CAD	dollar canadien	1,4679
JPY	yen japonais	117,03	HKD	dollar de Hong Kong	8,6389
DKK	couronne danoise	7,4584	NZD	dollar néo-zélandais	1,7343
GBP	livre sterling	0,90255	SGD	dollar de Singapour	1,5270
SEK	couronne suédoise	10,7530	KRW	won sud-coréen	1 327,96
CHF	franc suisse	1,0848	ZAR	rand sud-africain	16,3729
ISK	couronne islandaise	139,30	CNY	yuan ren-min-bi chinois	7,8808
NOK	couronne norvégienne	9,9838	HRK	kuna croate	7,4045
BGN	lev bulgare	1,9558	IDR	rupiah indonésienne	15 593,22
CZK	couronne tchèque	25,834	MYR	ringgit malais	4,6273
HUF	forint hongrois	328,94	PHP	peso philippin	57,205
PLN	zloty polonais	4,3395	RUB	rouble russe	73,1531
RON	leu roumain	4,7290	THB	baht thaïlandais	33,732
TRY	livre turque	6,2482	BRL	real brésilien	4,5603
AUD	dollar australien	1,6225	MXN	peso mexicain	21,8430
			INR	roupie indienne	79,3890

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

Avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes rendu lors de sa réunion du 9 avril 2019 concernant un projet de décision dans l'affaire AT.40049 — MasterCard II

État membre rapporteur: Finlande

(2019/C 300/02)

1. Le comité consultatif partage les préoccupations exprimées par la Commission dans son projet de décision en vertu de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») et de l'article 53 de l'accord EEE, tel qu'il a été communiqué au comité consultatif le 26 mars 2019.
 2. Le comité consultatif convient avec la Commission que la procédure concernant MasterCard peut être conclue au moyen d'une décision prise en application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1/2003.
 3. Le comité consultatif convient avec la Commission que les engagements proposés par MasterCard sont appropriés, nécessaires et proportionnés et qu'ils doivent être rendus juridiquement contraignants pour cette dernière.
 4. Le comité consultatif convient avec la Commission qu'à la lumière des engagements proposés par MasterCard, il n'y a plus lieu que la Commission agisse contre cette dernière, sans préjudice des dispositions de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003.
 5. Le comité consultatif recommande la publication de son avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.
-

Rapport final du conseiller-auditeur ⁽¹⁾**Affaire AT.40049 — MasterCard II**

(2019/C 300/03)

Introduction

- (1) Le présent rapport est établi en relation avec un projet de décision sur les engagements proposés en application de l'article 9 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil ⁽²⁾ (ci-après le «projet de décision») adressé à MasterCard Europe SA, MasterCard Incorporated et MasterCard International Incorporated (ci-après dénommées conjointement «MasterCard»).
- (2) Le projet de décision concerne l'un des deux aspects du système de paiement par carte de MasterCard ⁽³⁾ abordés dans l'affaire AT.40049: les règles de MasterCard relatives aux commissions multilatérales d'interchange [ci-après les «CMI» ⁽⁴⁾] «interrégionales» applicables aux opérations interrégionales par carte effectuées chez des commerçants situés dans l'Espace économique européen (ci-après l'«EEE») avec des cartes de débit et de crédit de consommateurs émises par un émetteur situé en dehors de l'EEE ⁽⁵⁾.
- (3) L'autre aspect de l'affaire AT.40049 a été abordé par la Commission dans la décision C(2019) 241 final, datée du 22 janvier 2019, relative aux règles de MasterCard en matière d'«acquisition transfrontière» précédemment applicables au sein de son système ⁽⁶⁾.

Procédure concernant les CMI interrégionales*Phase d'instruction*

- (4) Le 9 avril 2013, la Commission a engagé une procédure dans le cadre de l'affaire AT.40049.
- (5) Entre avril 2013 et décembre 2014, la Commission a envoyé à MasterCard plusieurs demandes de renseignements.
- (6) En avril et mai 2014, la Commission a envoyé à plus de 40 acquéreurs des demandes de renseignements au sujet de leurs activités dans 10 pays de l'EEE ⁽⁷⁾. Les questionnaires utilisés ainsi que les réponses à ceux-ci ont conjointement été dénommés l'«enquête sur le marché de l'acquisition» dans le cadre de l'affaire AT.40049. En mai 2014, la Commission a envoyé des questionnaires à 33 acquéreurs dans le but de recueillir des données relatives aux marges sur les acquisitions n'ayant pas été obtenues dans le cadre de l'étude menée par la DG Concurrence sur le coût des paiements [AT.40194 ⁽⁸⁾]. Ces questionnaires ainsi que les réponses à ceux-ci ont conjointement été dénommés l'«enquête sur l'étude des coûts» dans le cadre de l'affaire AT.40049.
- (7) Le 9 juillet 2015, la Commission a adopté une communication des griefs (ci-après la «CG») couvrant les deux aspects de l'affaire AT.40049. La CG a été notifiée à MasterCard le 13 juillet 2015.

Accès au dossier ⁽⁹⁾

- (8) Le 24 juillet et le 3 août 2015 respectivement, MasterCard a obtenu l'accès aux documents non confidentiels du dossier d'instruction dans l'affaire AT.40049 au moyen de deux CD-ROM distincts.

⁽¹⁾ Conformément aux articles 16 et 17 de la décision 2011/695/UE du président de la Commission européenne du 13 octobre 2011 relative à la fonction et au mandat du conseiller-auditeur dans certaines procédures de concurrence (JO L 275 du 20.10.2011, p. 29).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).

⁽³⁾ Dans un système de paiement «quadrupartite» tel que celui opéré par MasterCard, pour chaque achat réglé à l'aide d'une carte de paiement, les parties concernées sont, outre le propriétaire/donneur de licence du système: 1) le titulaire de la carte; 2) l'établissement financier qui a émis cette carte (ci-après l'«émetteur»); 3) le «commerçant»; et 4) l'établissement financier qui offre au commerçant des services lui permettant d'accepter la carte de paiement pour le règlement de l'opération concernée (ci-après l'«acquéreur»).

⁽⁴⁾ Les CMI sont des sommes que l'acquéreur doit généralement verser à l'émetteur lorsque des opérations réglées au moyen d'une carte de paiement sont réalisées dans un système tel que celui opéré par MasterCard, sauf si un autre accord «d'interchange», basé sur les types de carte et d'opération concernés, a été conclu bilatéralement entre l'émetteur et l'acquéreur. Elles sont généralement exprimées en pourcentage de la valeur nominale de la carte de paiement associée.

⁽⁵⁾ Pour une brève explication sur la signification des termes «CMI», «commerçants» et «émetteur», veuillez consulter les notes 3 et 4 de bas de page.

⁽⁶⁾ En ce qui concerne la procédure aboutissant à cette décision, voir le rapport final du conseiller-auditeur, daté du 18 janvier 2019, dans l'affaire AT.40049 — MasterCard II (JO C 185 du 29.5.2019, p. 8).

⁽⁷⁾ Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Suède.

⁽⁸⁾ «Survey on merchants' costs of processing cash and card payments» (étude sur les coûts du traitement des paiements par carte et en espèces pour les commerçants), dont les résultats définitifs ont été publiés par la DG Concurrence le 18 mars 2015 (http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/dgcomp_final_report_en.pdf).

⁽⁹⁾ Les points 8 à 18 du présent rapport fournissent plus de détails que les points 6 à 10 du rapport final cité dans la note 6 de bas de page ci-dessus. Cela est dû au fait que les informations couvertes par les demandes y afférentes que MasterCard a adressées au conseiller-auditeur en vue de se voir accorder un accès supplémentaire et un délai prolongé portent davantage sur les CMI que sur les règles de MasterCard en matière d'«acquisition transfrontière» précédemment applicables.

- (9) Par lettres datées du 7 et du 17 août 2015, MasterCard a demandé un accès supplémentaire notamment à l'enquête sur le marché de l'acquisition et à l'enquête sur l'étude des coûts. Elle a également sollicité l'accès à certains documents rédigés par un bureau de conseil qui a soutenu la DG Concurrence dans l'étude sur le coût des paiements (ci-après les «documents du bureau de conseil»). En septembre 2015, MasterCard a soulevé des questions concernant le degré d'expurgation des documents présents sur les deux premiers CD-ROM, ainsi que l'organisation et la classification des documents du dossier d'instruction accessibles au moyen de ces deux CD-ROM.
- (10) La DG Concurrence a traité les demandes formulées par MasterCard. Plus particulièrement, la DG Concurrence a organisé une procédure dite de la salle d'information afin de permettre à certains conseillers externes de MasterCard d'accéder, dans la salle d'information (ci-après la «salle d'information»), le cas échéant de manière anonyme, aux informations recueillies dans le cadre de l'enquête sur le marché de l'acquisition, de l'enquête sur l'étude des coûts et de l'étude sur le coût des paiements (ci-après la «procédure de la salle d'information»). Elle a en outre clarifié certains points quant à la classification des documents présents sur les deux premiers CD-ROM et, le 28 septembre 2015, en a produit un troisième qui contenait une feuille de calcul en format natif comprenant certaines données relatives à l'étude sur le coût des paiements qui avaient été fournies sur les CD-ROM précédents dans un format scanné. Après avoir initialement refusé l'accès aux documents du bureau de conseil, la DG Concurrence a ensuite accepté de les inclure dans la procédure de la salle d'information.
- (11) Les conseillers externes de MasterCard ont eu accès à la salle d'information pendant 15 jours ouvrables en février et mars 2016. Conformément à la procédure de la salle d'information, ils ont rédigé un rapport pour MasterCard (ci-après le «rapport de la salle d'information»). La DG Concurrence a examiné ce rapport sous la forme de projet et en a publié une version expurgée et provisoire le 18 mars 2016. Dans la lettre d'accompagnement y afférente, la DG Concurrence a expliqué pourquoi elle avait expurgé de manière relativement complète les détails d'une section particulière du rapport de la salle d'information (ci-après les «détails expurgés»). Elle a également expliqué qu'elle devrait demander l'accord des fournisseurs d'informations concernés pour inclure certaines citations et d'autres informations figurant dans le rapport final de la salle d'information (ci-après les «extraits en suspens»).
- (12) Le 23 mars 2016, MasterCard m'a fait part de ses objections concernant le refus de la DG Concurrence d'inclure les détails expurgés dans la version publiée du rapport de la salle d'information. Elle ne m'a pas soulevé la question des extraits en suspens.
- (13) Dans ma décision datée du 6 avril 2016, je me suis opposé à l'appréciation de la DG Concurrence concernant les détails expurgés selon laquelle ils constituaient des secrets d'affaires ou d'autres informations confidentielles. Il ne semblait pas possible pour MasterCard de reconnaître, sur la base de la section concernée du rapport de la salle d'information, des informations confidentielles sous-jacentes. Je me suis également opposé à la position adoptée par la DG Concurrence dans sa lettre du 18 mars 2016 selon laquelle les détails expurgés représentaient d'«autres informations confidentielles» du fait qu'une fois la procédure dans l'affaire AT.40049 close, MasterCard pourrait les utiliser en vue d'actions en dommages et intérêts et donc éventuellement d'une manière contraire aux intérêts des commerçants ayant contribué aux données de l'étude sur le coût des paiements qui pourraient être impliqués dans ces actions. J'ai estimé qu'une fois la procédure de la Commission en matière d'ententes et d'abus de position dominante close, ni le règlement (CE) n° 773/2004⁽¹⁰⁾ ni la «directive relative aux dommages et intérêts»⁽¹¹⁾ n'interdisaient l'utilisation d'informations telles que les détails expurgés, recueillies lors de l'accès au dossier au cours de ladite procédure, à des fins défensives dans le cadre de litiges nationaux en application de l'article 101 TFUE.
- (14) Le 7 avril 2016, la DG Concurrence a mis à la disposition de MasterCard le texte complet de la section du rapport de la salle d'information contenant les détails expurgés. La DG Concurrence a publié les extraits en suspens par parties, de sorte que, le 22 avril 2016, MasterCard avait obtenu l'accès à l'intégralité du rapport de la salle d'information.

Délais de réponse à la CG⁽¹²⁾

- (15) Par lettre d'accompagnement jointe à la CG, la Commission a accordé à MasterCard huit semaines pour répondre par écrit à la CG. Dans sa lettre du 7 août 2015 par laquelle elle demandait un accès supplémentaire au dossier, MasterCard a fait part de son avis selon lequel ce délai n'avait pas encore commencé à courir. Dans une lettre du 10 septembre 2015 proposant la procédure de la salle d'information, la DG Concurrence a fixé un délai pour la réponse écrite de MasterCard à la CG (ci-après la «réponse à la CG») qui expirerait 20 jours ouvrables après le premier jour d'accès à la salle d'information. À la suite des observations de MasterCard concernant la procédure de la salle d'information, la DG Concurrence a modifié ce délai de sorte qu'il expire 25 jours ouvrables «à compter du début de la date d'ouverture de la salle d'information». Lors de la publication de la version expurgée et provisoire du rapport de la salle d'information le 18 mars 2016, la DG Concurrence a prorogé le délai de réponse à la CG au 8 avril 2016.

⁽¹⁰⁾ Règlement (CE) n° 773/2004 de la Commission du 7 avril 2004 relatif aux procédures mises en œuvre par la Commission en application des articles 81 et 82 du traité CE (JO L 123 du 27.4.2004, p. 18), tel que modifié.

⁽¹¹⁾ Directive 2014/104/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2014 relative à certaines règles régissant les actions en dommages et intérêts en droit national pour les infractions aux dispositions du droit de la concurrence des États membres et de l'Union européenne (JO L 349 du 5.12.2014, p. 1).

⁽¹²⁾ Voir la note 9 de bas de page.

- (16) Par la lettre qu'elle m'a adressée le 23 mars 2016, MasterCard a demandé la prolongation de ce délai, faisant valoir qu'il n'était pas possible de dissocier les détails expurgés alors inaccessibles de la réponse à la CG dans son ensemble.
- (17) Par décision du 6 avril 2016, j'ai prolongé la période pour présenter la réponse à la CG de sorte que le délai expire deux semaines après le jour où la DG Concurrence a mis à la disposition de MasterCard les détails expurgés. J'ai expliqué qu'il aurait été inapproprié pour moi de subordonner ce délai à la fourniture des extraits en suspens, compte tenu de l'incertitude quant à savoir si, et le cas échéant quand, ils seraient fournis.
- (18) MasterCard a présenté sa réponse écrite à la CG le 21 avril 2016 et a ainsi respecté le délai que j'avais fixé. Après que la DG Concurrence a publié, le 22 avril 2016, la dernière partie des extraits en suspens, MasterCard a étoffé sa réponse à la CG et en a présenté une nouvelle version le 6 mai 2016.

Tiers intéressés

- (19) Le 4 août 2015, j'ai admis Visa Europe en tant que tiers intéressé à l'affaire AT.40049.
- (20) Le 29 janvier 2016, j'ai admis Visa Inc. et Visa International Service Association en tant que tiers intéressés. Elles avaient présenté une demande et ont été représentées en tant que paire.
- (21) Le 19 mai 2016, j'ai admis un établissement financier en tant que tiers intéressé, expliquant dans ma décision d'admission pourquoi sa demande de participation à l'audition était parvenue trop tard pour pouvoir être acceptée.

Audition

- (22) MasterCard a fait part de ses arguments lors d'une audition tenue le 31 mai 2016. Les deux tiers intéressés représentant le système de paiement par carte de Visa ⁽¹³⁾ y ont participé.

Procédure d'engagements

- (23) Le 26 novembre 2018, MasterCard a présenté des engagements (ci-après les «engagements») à la Commission conformément à l'article 9 du règlement (CE) n° 1/2003.
- (24) Le 5 décembre 2018, la Commission a publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1/2003, une communication résumant l'espèce et les engagements et invitant les tiers intéressés à présenter leurs observations sur ces engagements dans un délai d'un mois ⁽¹⁴⁾. Le 29 janvier 2019, elle a informé MasterCard des observations qu'elle avait reçues des tiers intéressés à la suite de cette communication.

Observations finales

- (25) Le projet de décision indique qu'à la lumière des engagements, «la Commission considère qu'il n'y a plus lieu qu'elle agisse et, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003, la procédure engagée en l'espèce doit donc être close».
- (26) Je considère que, d'une manière générale, l'exercice effectif des droits procéduraux a été garanti.

Bruxelles, le 11 avril 2019.

Wouter WILS

⁽¹³⁾ Voir points 19 et 20 ci-dessus.

⁽¹⁴⁾ Communication de la Commission publiée conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil dans l'affaire AT.40049 — MasterCard II (JO C 438 du 5.12.2018, p. 11).

Résumé de la décision de la Commission**du 29 avril 2019****relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord sur l'Espace économique européen****(Affaire AT.40049 — MasterCard II)***[notifiée sous le numéro C(2019) 3033]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi)****(2019/C 300/04)**

Le 29 avril 2019, la Commission a adopté une décision relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord EEE. Conformément aux dispositions de l'article 30 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil ⁽¹⁾, la Commission publie ci-après les noms des parties et l'essentiel de la décision, en tenant compte de l'intérêt légitime des entreprises ou associations d'entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

1. INTRODUCTION

- (1) La décision rend juridiquement contraignants les engagements proposés par Mastercard Incorporated, Mastercard International Incorporated et Mastercard Europe SA (ci-après conjointement «Mastercard») en application de l'article 9 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil [ci-après le «règlement (CE) n° 1/2003»] dans le cadre d'une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «traité») et de l'article 53 de l'accord EEE.
- (2) La présente décision concerne les règles de Mastercard relatives aux commissions multilatérales d'interchange (ci-après les «CMI») interrégionales applicables aux opérations interrégionales par carte effectuées chez des commerçants situés dans l'EEE avec des cartes de débit et de crédit de consommateurs émises par un émetteur situé en dehors de l'EEE.

2. PRÉSENTATION DE L'AFFAIRE**2.1. Procédure**

- (3) Le 9 avril 2013, la Commission a ouvert une procédure en vue d'arrêter une décision en vertu du chapitre III du règlement (CE) n° 1/2003. Le 9 juillet 2015, elle a adopté une communication des griefs (ci-après la «CG»), exposant ses préoccupations en matière de concurrence concernant les CMI interrégionales de Mastercard. La CG constitue une évaluation préliminaire au sens de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1/2003.
- (4) Le 21 avril 2016, Mastercard a répondu par écrit à la CG. Le 6 mai 2016, Mastercard a présenté une nouvelle version de sa réponse à la CG. Le 31 mai 2016, une audition a eu lieu.
- (5) Le 26 novembre 2018, Mastercard a présenté des engagements (ci-après les «engagements») à la Commission.
- (6) Le 5 décembre 2018, la Commission a publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1/2003, une communication (ci-après la «communication relative à la consultation des acteurs du marché adoptée en application de l'article 27, paragraphe 4») résumant l'espèce et les engagements et invitant les tiers intéressés à présenter leurs observations sur ces engagements dans un délai d'un mois à compter de sa publication.
- (7) Le 29 janvier 2019, la Commission a informé Mastercard des observations qu'elle avait reçues des tiers intéressés à la suite de la publication de ladite communication.

2.2. Préoccupations de la Commission en matière de concurrence

- (8) Mastercard fixe des règles relatives aux CMI interrégionales qui s'appliquent aux opérations interrégionales effectuées chez des commerçants situés dans l'EEE avec des cartes de débit et de crédit de consommateurs émises par un émetteur situé en dehors de l'EEE. Dans le cas des opérations interrégionales, l'émetteur (la banque du titulaire de la carte) et l'acquéreur (la banque du commerçant) peuvent également fixer les taux d'interchange dans des accords bilatéraux (y compris lorsque l'émetteur se trouve en dehors de l'EEE et que le commerçant est situé dans l'EEE). Mastercard a toutefois expliqué que les accords bilatéraux couvrent une partie insignifiante des opérations interrégionales.

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

- (9) Dans la CG, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que Mastercard, en tant que représentante d'une association d'entreprises, a enfreint l'article 101, paragraphe 1, du traité et l'article 53, paragraphe 1, de l'accord EEE en fixant collectivement des règles relatives aux CMI qui s'appliquent aux opérations interrégionales par carte effectuées chez des commerçants situés dans l'EEE avec des cartes de débit et de crédit de consommateurs émises par un émetteur qui est lui-même situé en dehors de l'EEE. Il s'agit notamment des opérations avec présentation d'une carte (les opérations effectuées en magasin lorsque le titulaire est sur place) et de celles sans présentation d'une carte (les opérations en ligne lorsque le numéro de la carte et les informations d'authentification sont transmis par l'internet, par courrier électronique ou par téléphone).
- (10) Dans la CG, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que les règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales constituaient une décision d'une association d'entreprises qui avait pour objet et pour effet de restreindre sensiblement la concurrence sur le marché de l'acquisition de paiements par carte au sein de l'EEE.
- (11) Dans la CG, la Commission est parvenue à la conclusion préliminaire que les règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales pouvaient être assimilées à une fixation horizontale des prix. Les CMI interrégionales fixent une part importante du prix facturé aux commerçants, pour les services d'acquisition, au moyen des commissions de service commerçant (ci-après les «CSC»). Elle est parvenue à la conclusion préliminaire que la restriction de la concurrence par les prix découle de la substance même des règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales. Elle est également parvenue à la conclusion préliminaire que les règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales ont pour objectif de fixer une partie du prix facturé aux commerçants et de restreindre la concurrence au profit de Mastercard et de ses membres ou détenteurs de licences, principalement les émetteurs. Une telle fixation des prix entre concurrents est par sa nature même préjudiciable à la concurrence et présente en elle-même un degré suffisant de nocivité à l'égard de la concurrence à considérer comme une restriction de la concurrence «*par objet*».
- (12) Dans la CG, la Commission est également parvenue à la conclusion préliminaire que les règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales ont pour effet de restreindre la concurrence sur le marché de l'acquisition de paiements par carte au sein de l'EEE. Selon la CG de la Commission, les CMI interrégionales de Mastercard s'appliquent directement à presque toutes les opérations interrégionales effectuées chez des commerçants dans l'EEE. Elles déterminent une part importante du prix facturé aux commerçants pour les services d'acquisition au moyen de la CSC, limitant ainsi la possibilité pour les acquéreurs de réduire et de différencier leurs CSC, et les acquéreurs les répercutent sur les commerçants. Par conséquent, les CMI interrégionales ont une incidence directe sur les prix en gonflant les CSC.
- (13) Dans la CG, la Commission est parvenue à la conclusion préliminaire que l'objet et l'effet restrictifs des règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales semblent être davantage renforcés entre autres par les facteurs suivants: la concurrence entre systèmes qui se traduit par des CMI élevées (plus la CMI de Mastercard est élevée, plus il devient intéressant pour un émetteur d'émettre des cartes Mastercard); l'absence de pression à la baisse venant des acquéreurs sur les CMI; et, chez les commerçants, l'absence de pouvoir de négociation compensateur permettant de limiter le taux des CMI. La Commission a estimé, à titre préliminaire, que les acquéreurs semblent quant à eux indifférents aux CMI étant donné qu'elles s'appliquent de manière égale à chacun d'entre eux, ce qui leur permet de répercuter le coût commun des CMI sur les commerçants.
- (14) Dans la CG, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que les règles de Mastercard relatives aux CMI interrégionales ne sont pas objectivement nécessaires.

2.3. Les engagements

- (15) Les engagements proposés par Mastercard le 26 novembre 2018 comportent les principaux éléments ci-dessous.
- (16) Mastercard s'engage, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle Mastercard reçoit la notification formelle de la présente décision, à plafonner les CMI pour toutes les opérations de paiement par carte de consommateurs de la manière suivante:
- (a) les CII de débit ⁽²⁾ pour les opérations interrégionales avec présentation de la carte à 0,2 %; ainsi que
 - (b) les CII de crédit pour les opérations interrégionales avec présentation de la carte à 0,3 %; ainsi que
 - (c) les CII de débit pour les opérations interrégionales sans présentation de la carte à 1,15 %; ainsi que
 - (d) les CII de crédit pour les opérations interrégionales sans présentation de la carte à 1,50 %.

⁽²⁾ Mastercard définit les CMI interrégionales comme des commissions d'interchange fixées par Mastercard qui s'appliquent, par défaut, aux opérations interrégionales effectuées avec des cartes de consommateurs de débit ou de crédit («CII»).

- (17) Au plus tard dans un délai de 12 jours ouvrables à compter de la notification de la présente décision, Mastercard informera chaque acquéreur des opérations interrégionales de Mastercard, et demandera à chacun d'eux d'informer, à son tour et rapidement, ses clients commerçants que: i) les engagements ont été adoptés et que ii) les CMI interrégionales seront plafonnées pour toutes les opérations interrégionales effectuées à l'avenir avec des cartes de débit et de crédit des consommateurs pendant la durée des engagements.
- (18) Dans un délai maximum de 12 jours ouvrables à compter de la notification de la présente décision, Mastercard publiera, sur le site européen de Mastercard, de façon clairement visible et facilement accessible toutes les CMI interrégionales de débit et de crédit applicables aux opérations interrégionales avec et sans présentation de la carte, sous réserve des engagements. Cette obligation restera en vigueur pendant la durée des engagements.
- (19) Mastercard ne doit pas contourner ou tenter de contourner ces engagements, directement ou indirectement, par quelque acte ou omission que ce soit. En particulier, Mastercard s'abstient, à partir de la notification de la décision relative aux engagements, de toute pratique ayant un objet ou un effet équivalent à celui des CMI interrégionales. Mastercard s'abstient, notamment mais pas exclusivement, de mettre en œuvre des programmes ou des nouvelles règles par lesquels elle transfère à des émetteurs n'appartenant pas à l'EEE des droits ou d'autres frais facturés à des acquéreurs à l'intérieur de l'EEE.
- (20) Sous réserve de son engagement de non-contournement, Mastercard peut adopter des mesures appropriées de protection des consommateurs afin que ces derniers ne soient pas affectés négativement par les effets des modifications apportées aux CMI interrégionales, en particulier en matière de fraude, de conversion monétaire, de remboursements et de rétrofacturations.
- (21) Mastercard désigne un mandataire chargé de s'assurer du respect de ses engagements. La Commission a le pouvoir d'approuver ou de rejeter le mandataire proposé avant sa désignation.
- (22) Ces engagements resteront en vigueur pendant une période de cinq ans et six mois à partir de la notification à Mastercard de la présente décision.

3. CONCLUSIONS

- (23) Les engagements définitifs répondent de façon adéquate aux préoccupations exprimées dans la communication des griefs.
- (24) Pour chaque type d'opérations interrégionales (à savoir avec ou sans présentation de carte de débit ou de crédit), les plafonds des CMI proposés par Mastercard ne semblent pas clairement dépasser les exigences du test d'indifférence du marchand ⁽³⁾. Les éléments de preuve versés au dossier indiquent que, pour les opérations interrégionales avec présentation de carte, une CMI par opération de 0,2 % pour les cartes de débit et de 0,3 % pour les cartes de crédit permettrait qu'il soit indifférent pour les commerçants d'accepter un paiement en espèces ou par carte. Pour les opérations interrégionales sans présentation de la carte, les éléments de preuve versés au dossier indiquent qu'une CMI par opération de 1,15 % pour les cartes de débit et de 1,5 % pour les cartes de crédit permettrait qu'il soit indifférent pour les commerçants d'accepter un virement bancaire hors SEPA ou un virement d'argent électronique, ou un paiement par carte.
- (25) Par conséquent, les engagements répondent de façon efficace aux préoccupations préliminaires en matière de concurrence formulées par la Commission, dès lors qu'ils profitent directement et concrètement aux commerçants et in fine aux consommateurs sous la forme de CMI considérablement inférieures aux taux actuellement applicables.
- (26) Les engagements contiennent une clause de non-contournement de grande portée, qui interdit à Mastercard toute pratique qui aurait directement ou indirectement, par un acte ou une omission, un objet ou un effet équivalent à celui des CMI interrégionales. Ces pratiques consistent entre autres à instaurer des commissions qui sont juridiquement ou économiquement équivalentes aux CMI interrégionales. La situation est similaire aux engagements de Mastercard de 2010 et de 2014. À l'instar de ces engagements, la clause de contournement couvre l'introduction ou l'augmentation de commissions équivalentes aux CMI interrégionales.
- (27) Les définitions d'«instrument de paiement par carte» et d'«opérations avec présentation d'une carte» qui se trouvent dans les engagements excluent les manipulations par lesquelles le système de cartes peut redéfinir les opérations avec présentation de la carte en opérations sans présentation de la carte, du fait qu'elles précisent clairement dans quelles conditions les premières ont lieu. Néanmoins, dans l'éventualité où une telle manipulation surviendrait, elle serait considérée comme une violation et un contournement des engagements.

⁽³⁾ Lors de l'analyse des taux de CMI, il convient de tenir compte du test d'indifférence du marchand, une méthode à l'origine élaborée dans la littérature économique et ensuite développée par la Commission pour évaluer l'efficacité des commissions d'interchange. La Commission emploie cette méthode en tant que point de référence ou d'indicateur aux fins de l'appréciation de la conformité à l'article 101, paragraphe 3, du traité de sorte à garantir qu'il soit profitable pour les commerçants d'accepter les paiements par carte.

- (28) La Commission estime que la période de cinq ans et six mois des engagements est suffisante pour répondre de manière adéquate aux préoccupations exprimées dans la CG. Compte tenu du fait que les engagements prévoient une période d'exécution de six mois, la durée «nette» des engagements sera, dans les faits, de cinq années.
- (29) À la lumière des engagements, la Commission considère qu'il n'y a plus lieu qu'elle agisse et, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003, la procédure engagée en l'espèce doit donc être close.
- (30) La Commission conserve toute latitude pour enquêter sur les pratiques ne faisant pas l'objet de la présente décision et ouvrir à leur égard une procédure en application de l'article 101 du traité et de l'article 53 de l'accord EEE.
-

Avis du comité consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 31 janvier 2019 concernant un avant-projet de décision dans l'affaire M.8677 — Siemens/Alstom

(2019/C 300/05)

Concentration

1. Le comité consultatif (14 États membres) convient avec la Commission que l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (ci-après le «règlement sur les concentrations») ⁽¹⁾.
2. Le comité consultatif (14 États membres) convient avec la Commission que l'opération notifiée revêt une dimension européenne au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations.

Définition du marché

3. Le comité consultatif (14 États membres) est d'accord avec les définitions des marchés de produits en cause établies par la Commission comme suit:
 - a) matériel roulant à grande vitesse (y compris le matériel roulant à très grande vitesse) ou, séparément, matériel roulant à très grande vitesse;
 - b) projets OBU existants;
 - c) projets OBU ETCS;
 - d) projets de systèmes ATP ETCS autonomes en bordure de voie (dits «de revêtement»);
 - e) projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie (combinaison de projets ATP ETCS en bordure de voie et d'enclenchements).
 - f) projets d'enclenchement autonomes; et
 - g) matériel d'enclenchement.
4. Le comité consultatif (14 États membres) est d'accord avec les définitions des marchés géographiques en cause établies par la Commission comme suit:
 - a) marché de l'EEE ou marché mondial (Chine, Corée du Sud et Japon exclus) pour le matériel roulant à grande et très grande vitesse;
 - b) marché national pour les projets OBU existants;
 - c) marché de l'EEE pour les projets OBU ETCS;
 - d) marché de l'EEE pour les projets de systèmes ATP ETCS (de revêtement) autonomes en bordure de voie;
 - e) marché de l'EEE pour les projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie;

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 (le «règlement sur les concentrations»).

- f) marché national pour les projets d'enclenchement autonomes; et
- g) marché national pour le matériel d'enclenchement.

Appréciation sous l'angle de la concurrence

5. Le comité consultatif (14 États membres) marque son accord avec l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée donnerait lieu à des effets horizontaux non coordonnés qui entraveraient de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés:
 - a) du matériel roulant à grande vitesse (y compris à très grande vitesse) ou du matériel roulant à très grande vitesse, dans l'EEE ou au niveau mondial (Chine, Corée du Sud et Japon exclus);
 - b) des projets OBU ETCS dans l'EEE;
 - c) des projets de systèmes ATP ETCS (de revêtement) autonomes en bordure de voie dans l'EEE;
 - d) des projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie dans l'EEE;
 - e) des projets OBU existants en Belgique;
 - f) des projets d'enclenchement autonomes en Belgique, en Croatie, en Espagne, en Grèce, en Hongrie, au Portugal, en Roumanie et au Royaume-Uni;
 - g) du matériel d'enclenchement au Royaume-Uni.
6. Le comité consultatif (14 États membres) marque son accord avec l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée donnerait lieu à des effets non horizontaux qui entraveraient de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des projets d'enclenchement autonomes au Royaume-Uni.

Mesures correctives

7. Le comité consultatif convient avec la Commission que les engagements proposés par les parties le 25 janvier 2019 (ci-après les «engagements») ne suffisent pas pour résoudre les problèmes de concurrence constatés par la Commission sur les marchés:
 - a) du matériel roulant à grande vitesse (y compris à très grande vitesse) ou du matériel roulant à très grande vitesse, dans l'EEE ou au niveau mondial (Chine, Corée du Sud et Japon exclus); 13 États membres partagent cette conclusion et un État membre s'abstient;
 - b) des projets OBU ETCS dans l'EEE; 14 États membres partagent cette conclusion;
 - c) des projets de systèmes ATP ETCS (de revêtement) autonomes en bordure de voie dans l'EEE; 14 États membres partagent cette conclusion;
 - d) des projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie dans l'EEE; 14 États membres partagent cette conclusion;
 - e) des projets OBU existants en Belgique; 14 États membres partagent cette conclusion;
 - f) des projets d'enclenchement autonomes en Belgique, en Croatie, en Espagne, en Grèce, en Hongrie, au Portugal, en Roumanie et au Royaume-Uni; 14 États membres partagent cette conclusion;
 - g) du matériel d'enclenchement au Royaume-Uni. 14 États membres partagent cette conclusion.
8. Le comité consultatif (13 États membres) partage la conclusion de la Commission selon laquelle, sous réserve des engagements, l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans le marché intérieur ou une partie substantielle de celui-ci. Un État membre s'abstient.
9. Le comité consultatif (13 États membres) convient avec la Commission que l'opération notifiée doit donc être déclarée incompatible avec le marché intérieur, conformément à l'article 2, paragraphe 3, et à l'article 8, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations, ainsi qu'à l'article 57 de l'accord EEE. Un État membre s'abstient.

Rapport final du conseiller-auditeur ⁽¹⁾**(M.8677 — Siemens/Alstom)**

(2019/C 300/06)

1. Le 8 juin 2018, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a reçu notification d'un projet de concentration par lequel Siemens AG (ci-après «Siemens» ou la «partie notifiante») acquerrait le contrôle exclusif d'Alstom SA (ci-après «Alstom») par la cession à cette dernière de l'activité de Siemens en matière de mobilité en contrepartie d'actions d'Alstom nouvellement émises (ci-après l'«opération»). Siemens et Alstom sont collectivement dénommées les «parties».
2. Le 13 juillet 2018, la Commission a décidé d'engager la procédure prévue à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations ⁽²⁾ [ci-après la «décision adoptée en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point c)»]. Dans cette décision, la Commission indiquait que l'opération revêtait une dimension européenne relevant du champ d'application du règlement sur les concentrations et soulevait de sérieux doutes quant à sa compatibilité avec le marché intérieur et avec le fonctionnement de l'accord EEE.
3. Le 16 juillet 2018, une prorogation du délai de 20 jours ouvrables pour l'adoption d'une décision finale a été accordée en vertu de l'article 10, paragraphe 3, deuxième alinéa, première phrase, du règlement sur les concentrations.
4. Le 6 août 2018, les parties ont présenté leurs observations écrites sur la décision adoptée en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point c), dans lesquelles elles contestaient l'appréciation de la Commission exposée dans ladite décision.
5. Le 8 août 2018, la Commission a adopté deux décisions en vertu de l'article 11, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations, du fait que ni Siemens, ni Alstom n'avaient transmis d'informations complètes en réponse aux demandes de renseignements envoyées séparément par la Commission. Ces décisions ont suspendu les délais prévus à l'article 10, paragraphe 3, premier alinéa, du règlement sur les concentrations à compter du 7 août 2018. Siemens et Alstom ont toutes deux répondu à la demande de renseignements les concernant le 4 septembre 2018, et la suspension du délai a expiré à la fin de cette journée.
6. Le 29 octobre 2018, la Commission a émis une communication des griefs conformément à l'article 13, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations ⁽³⁾, qui a été notifiée le jour même à Siemens. Alstom a également reçu une copie de la communication des griefs. Selon celle-ci, la Commission a considéré, à titre préliminaire, que l'opération était susceptible d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur différents marchés du matériel roulant, sur les marchés de la signalisation pour grandes lignes et de la signalisation pour lignes urbaines ainsi que sur certains marchés d'électrification ferroviaire, au niveau mondial, dans l'EEE et/ou sur certains marchés nationaux, en fonction du marché de produits spécifique en cause.
7. Les parties se sont vu accorder l'accès au dossier pour la première fois le 29 octobre 2018, à la suite de l'adoption de la communication des griefs. Elles ont en outre pu accéder au dossier jusqu'au 31 janvier 2019, en réponse également à diverses demandes de leur part.
8. Les parties ont répondu à la communication des griefs le 14 novembre 2018. Elles n'ont pas demandé la possibilité de présenter leurs arguments dans le cadre d'une audition formelle, conformément à l'article 14 du règlement d'application du règlement sur les concentrations.
9. Entre le 19 juillet et le 27 novembre 2018, sur demande motivée, j'ai admis 24 tiers intéressés en vertu de l'article 5 de la décision 2011/695/UE. Parmi ceux-ci figuraient des concurrents, des clients, des fournisseurs et des syndicats. Sur ces 24 tiers intéressés, 14 ont transmis des observations sur la communication des griefs.
10. Le 12 décembre 2018, la partie notifiante a formellement présenté une première série d'engagements, au sujet de laquelle la Commission a consulté les acteurs du marché le 17 décembre 2018. La Commission a informé les parties des résultats préliminaires de cette consultation le 21 décembre 2018 et des autres résultats reçus après cette date le 4 janvier 2019. La partie notifiante a proposé des engagements modifiés les 9 et 25 janvier 2019.

⁽¹⁾ Conformément aux articles 16 et 17 de la décision 2011/695/UE du président de la Commission européenne du 13 octobre 2011 relative à la fonction et au mandat du conseiller-auditeur dans certaines procédures de concurrence (JO L 275 du 20.10.2011, p. 29) (ci-après la «décision 2011/695/UE»).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1) (ci-après le «règlement sur les concentrations»).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (JO L 133 du 30.4.2004, p. 1) (ci-après le «règlement d'application du règlement sur les concentrations»).

11. Le 23 janvier 2019, la Commission a envoyé un exposé des faits à la partie notificante (ci-après l'«exposé des faits»). Dans leur réponse du 28 janvier 2019 à cet exposé des faits, les parties ont formulé des observations générales, affirmant qu'elles n'avaient pas eu suffisamment de temps ni d'informations contextuelles pour exprimer leur point de vue de manière effective. Les parties ne m'ont adressé aucune demande ni plainte directe à ce sujet. J'observe par ailleurs que la réponse à l'exposé des faits contient des arguments détaillés relatifs à chaque section de l'exposé des faits, dont le comité consultatif a également été dûment informé. Le droit des parties à être entendues ne me semble pas avoir été violé à cet égard.
12. Dans le projet de décision, bien qu'elle n'ait pas maintenu ses objections concernant certains marchés en cause, la Commission a conclu que les engagements ne supprimeraient pas tous les problèmes de concurrence recensés. Elle a donc déclaré l'opération incompatible avec le marché intérieur ainsi qu'avec le fonctionnement de l'accord EEE, en vertu de l'article 8, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations.
13. Conformément à l'article 16 de la décision 2011/695/UE, j'ai examiné si le projet de décision ne retenait que les griefs au sujet desquels les parties avaient eu l'occasion de faire connaître leur point de vue. Je suis arrivé à la conclusion que tel était le cas.
14. Je considère que, d'une manière générale, l'exercice effectif des droits procéduraux a été garanti au cours de la présente procédure.

Bruxelles, le 1^{er} février 2019.

Joos STRAGIER

Résumé de la décision de la Commission**du 6 février 2019****déclarant une concentration incompatible avec le marché intérieur et avec le fonctionnement de l'accord EEE****(Affaire M.8677 — Siemens/Alstom)***[notifiée sous le numéro C(2019) 921]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)****(2019/C 300/07)**

Le 6 février 2019, la Commission a adopté une décision dans une affaire de concentration en vertu du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises ⁽¹⁾, et notamment de son article 8, paragraphe 3. Une version non confidentielle du texte intégral de la décision, le cas échéant en version provisoire, figure dans la langue faisant foi en l'espèce sur le site web de la direction générale de la concurrence, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. LES PARTIES

- (1) Siemens AG (Allemagne; ci-après «Siemens» ou la «partie notificante») est une société allemande et la société mère ultime du groupe Siemens, dont le siège se trouve à Munich et qui est cotée à la bourse de Francfort-sur-le-Main et sur la plateforme Xetra. Siemens opère dans un certain nombre de domaines industriels, sa division «Mobilité» proposant un large éventail de solutions concernant le matériel roulant, l'automatisation et la signalisation ferroviaires, des systèmes d'électrification ferroviaire, des technologies de trafic routier, des solutions informatiques ainsi que d'autres produits et services liés au transport de personnes et de marchandises par rail et par route.
- (2) Alstom SA (France; ci-après «Alstom») est une société française dont le siège se trouve dans la région parisienne et qui est cotée à la bourse Euronext Paris. Alstom est un acteur mondial qui exerce ses activités dans le secteur du transport ferroviaire, proposant un vaste éventail de solutions de transport (des trains à grande vitesse aux métros et tramways) et de services personnalisés (entretien et modernisation), ainsi que des offres destinées aux voyageurs et des solutions d'infrastructure, tout comme des solutions de mobilité numérique et de signalisation.

II. L'OPÉRATION

- (3) Le 8 juin 2018, la Commission a reçu, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (ci-après le «règlement sur les concentrations»), la notification officielle d'un projet de concentration par lequel Siemens entendait acquérir le contrôle exclusif d'Alstom en cédant à cette dernière l'activité de Siemens en matière de mobilité en contrepartie d'actions d'Alstom nouvellement émises (ci-après l'«opération»). Siemens et Alstom sont collectivement dénommées les «parties».
- (4) L'opération porte sur l'acquisition du contrôle exclusif d'Alstom par Siemens. Elle implique la combinaison des activités de mobilité d'Alstom et Siemens, y compris leurs chaînes de traction ferroviaire et leurs activités de services s'y rapportant (ci-après l'«entité issue de la concentration»).

III. DIMENSION EUROPÉENNE

- (5) Les entreprises concernées réalisent ensemble, au niveau mondial, un chiffre d'affaires total de plus de 5 milliards d'EUR. Toutes deux enregistrent un chiffre d'affaires de plus de 250 millions d'EUR dans l'Union européenne, mais elles ne réalisent pas plus de deux tiers de leur chiffre d'affaires cumulé au niveau de l'Union dans un seul et même État membre. Aussi l'opération possède-t-elle une dimension européenne.

IV. PROCÉDURE

- (6) Le 26 septembre 2017, la fusion de la division commerciale «Mobilité» (ferroviaire) de Siemens avec Alstom a été annoncée.
- (7) Le 8 juin 2018, la Commission a reçu la notification officielle de l'opération.
- (8) Le 13 juin 2018, la Commission a constaté que l'opération suscitait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur et a décidé d'ouvrir une enquête approfondie. La partie notificante a transmis ses observations écrites sur la décision de la Commission d'ouvrir une enquête approfondie le 6 août 2018.
- (9) Le 16 juillet 2018, la Commission, avec l'accord des parties, a prolongé le délai légal de 20 jours ouvrables au titre de l'article 10, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement sur les concentrations.

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

- (10) Le 8 août 2018, la Commission a adopté une décision en vertu de l'article 11, paragraphe 3, du règlement sur les concentrations suspendant le délai d'examen de la concentration en raison de ce que les parties n'avaient pas fourni certains documents demandés. Cette suspension a duré du 7 août 2018 au 4 septembre 2018, date à laquelle les documents demandés ont été fournis.
- (11) Le 29 octobre 2018, la Commission a adopté une communication des griefs. La partie notificante a répondu à cette communication des griefs le 14 novembre 2018 et n'a pas demandé à être entendue.
- (12) La partie notificante a présenté des engagements le 12 décembre 2018 (ci-après la «première série d'engagements»). Le 17 décembre 2018, la Commission a lancé une consultation des acteurs du marché sur les engagements présentés le 12 décembre 2018.
- (13) Le 9 janvier 2019, la partie notificante a présenté une première version modifiée de ses engagements (ci-après la «deuxième série d'engagements»). Le 25 janvier 2019, la partie notificante a présenté une deuxième version modifiée de ses engagements (ci-après les «engagements définitifs»).
- (14) La réunion avec le comité consultatif a eu lieu le 31 janvier 2019.

V. MARCHÉS EN CAUSE

a) **Matériel roulant à grande et très grande vitesse**

- (15) La Commission estime que les trains capables de rouler à une vitesse égale ou supérieure à 250 km/h (ci-après le «matériel roulant à grande vitesse») constituent un marché de produits distinct. En outre, les éléments d'appréciation ayant trait tant à l'offre qu'à la demande, confirmés par une compréhension commune à l'échelle du secteur, par les ventes réalisées et par les exigences techniques ainsi que par les résultats de l'enquête réalisée sur le marché, montrent que le matériel roulant à grande vitesse (c'est-à-dire les trains capables de rouler à une vitesse comprise entre 250 et 299 km/h) n'est pas substituable au matériel roulant à très grande vitesse (c'est-à-dire les trains capables de rouler à une vitesse égale ou supérieure à 300 km/h sur des voies spéciales). Dès lors, le matériel roulant à très grande vitesse constitue potentiellement un marché distinct. Toutefois, dans la mesure où l'opération soulève des problèmes de concurrence indépendamment de la définition précise du marché, ses effets seront examinés sur la base des deux définitions envisageables du marché. La Commission considère que les sous-segmentations fondées sur le type de système de traction, sur l'architecture ou sur le nombre d'essieux sont dénuées de pertinence.
- (16) Selon elle, le marché géographique en cause couvre au moins l'Espace économique européen (EEE) et comprend la Suisse, compte tenu des règles communes applicables et de l'absence de barrières à l'entrée. La Commission ne peut exclure que le marché soit mondial, sans toutefois inclure la Chine, le Japon et la Corée du Sud, en raison des barrières insurmontables à l'entrée de ces pays, comme expliqué par la partie notificante et confirmé par l'enquête sur le marché.
- (17) La Commission estime que le marché pertinent est le marché des trains à grande vitesse, comprenant le marché plus restreint des trains à très grande vitesse, dans l'EEE (y compris la Suisse) et au niveau mondial (excepté pour la Chine, le Japon et la Corée du Sud).

b) **Signalisation pour grandes lignes**

- (18) Selon la Commission, la signalisation pour grandes lignes et la signalisation pour lignes urbaines constituent des marchés distincts. Au sein du marché de la signalisation pour grandes lignes, les projets de signalisation et les produits de signalisation constituent eux-mêmes des marchés distincts. Il convient également de diviser le marché des projets de signalisation pour grandes lignes en sous-systèmes (enclenchements, protection automatique des trains – ATP, et systèmes d'exploitation et de contrôle) et d'opérer une distinction entre les projets existants et les projets du système européen de contrôle des trains (ETCS) ainsi qu'entre les solutions embarquées et les solutions en bordure de voie, comme suit:
 - a) projets de dispositifs embarqués (OBU) existants;
 - b) projets OBU ETCS;
 - c) projets de systèmes ATP existants en bordure de voie;
 - d) projets de systèmes ATP ETCS autonomes en bordure de voie (dits «de revêtement»);
 - e) projets d'enclenchement autonome;
 - f) projets ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie (combinaison de projets ATP ETCS en bordure de voie et d'enclenchement).
- (19) La Commission ne segmente pas davantage les marchés selon l'ampleur des projets ou le niveau ETCS (ETCS niveau 1, ETCS niveau 2).
- (20) En outre, le marché des produits de signalisation pour le matériel d'enclenchement constitue un marché distinct.

- (21) La Commission considère que le marché géographique en cause pour les projets OBU ETCS, les projets de systèmes ATP ETCS ayant trait au revêtement en bordure de voie et les projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie couvre l'ensemble de l'EEE.
- (22) Selon la Commission, le marché géographique en cause pour les projets OBU existants, les projets d'enclenchement autonomes et les projets relatifs au matériel d'enclenchement est de dimension nationale.

VI. APPRÉCIATION SOUS L'ANGLE DE LA CONCURRENCE

a) **Matériel roulant à grande et très grande vitesse**

- (23) Les parties fabriquent et fournissent toutes deux du matériel roulant à grande vitesse et à très grande vitesse.
- (24) La Commission a effectué son appréciation sur la base des parts de marché calculées sur la période 2008-2018 (en valeur des commandes passées). L'entité issue de la concentration posséderait une part de marché cumulée de [70-80] % sur le marché global du matériel roulant à grande et très grande vitesse dans l'EEE (y compris la Suisse) et de [60-70] % au niveau mondial (Chine, Japon et Corée du Sud exclus). Sur le marché plus restreint du matériel roulant à très grande vitesse, l'entité issue de la concentration posséderait une part de marché cumulée de [70-80] % dans l'EEE (y compris la Suisse) et de [60-70] % au niveau mondial (Chine, Japon et Corée du Sud exclus).
- (25) Les parts de marché très importantes que détiennent les parties sur le marché global du matériel roulant à grande et très grande vitesse ainsi que sur le marché plus restreint du matériel roulant à très grande vitesse, constituent une preuve de l'existence d'une position dominante sur le marché. La survenue de problèmes de concurrence est d'autant plus probable que l'opération renforcerait une structure de marché concentrée. Ainsi, pour toutes les segmentations, l'indice de Herfindahl-Hirschmann (IHH) après la concentration serait largement supérieur à 2 000, avec un delta nettement supérieur à 250.

i) *Les concurrents des parties*

- (26) Contrairement aux parties, les concurrents n'ont réalisé que très peu de ventes de trains à grande ou très grande vitesse à des clients de l'EEE autres que les opérateurs situés dans leur propre pays, voire aucune. En ce qui concerne plus particulièrement le matériel roulant à très grande vitesse, au vu des stratégies d'offres conjointes et des portefeuilles limités, le nombre de concurrents effectifs auxquels l'entité issue de la concentration sera confrontée après l'opération serait essentiellement limité à deux fournisseurs, à savoir Talgo et un consortium formé entre Bombardier et Hitachi-Ansaldo. CAF n'a réalisé aucune vente de trains à très grande vitesse.
- (27) En plus des fournisseurs basés dans l'EEE, la partie notificante considère que CRRC, Hyundai Rotem et Kawasaki exercent également une pression concurrentielle au niveau mondial. Toutefois, CRRC n'a jamais remporté d'offre concernant des trains à grande ou très grande vitesse dans l'EEE. Sa position sur le marché mondial demeure marginale et n'est due qu'à une seule vente, à savoir un contrat conclu en 2017 avec Indonesian Railway, obtenu non au terme d'un appel d'offres concurrentiel, mais à l'issue de négociations menées au niveau des gouvernements. CRRC n'a donc jamais été mise à l'essai dans le cadre d'appels d'offres concurrentiels face aux principaux fournisseurs mondiaux de matériel roulant à grande et très grande vitesse en dehors de la Chine. Dans l'EEE, cette entreprise n'a pas été invitée à présenter d'offre lors du prochain appel d'offres HS2 (Royaume-Uni). Il s'ensuit qu'à ce jour, CRRC n'a jamais vendu de matériel roulant à grande ou très grande vitesse dans des conditions de concurrence normales et n'a pas été invitée à le faire. Elle ne saurait dès lors être considérée comme exerçant une pression concurrentielle notable sur le marché mondial en dehors de la Chine, du Japon et de la Corée du Sud.

ii) *Proximité de la concurrence*

- (28) La Commission estime que les parties sont des concurrentes proches, compte tenu i) de leur offre de produits et de leur empreinte géographique, ii) de l'analyse des données concernant les offres, et iii) des documents internes des parties.
- (29) En ce qui concerne leur empreinte géographique, Siemens et Alstom sont toutes deux actives en dehors de l'Allemagne et de la France, puisqu'elles réalisent des ventes à des clients en Italie (NTV/Alstom), en Belgique/en France/aux Pays-Bas/au Royaume-Uni (Eurostar/Siemens), en Finlande (Karelian/Alstom) et en Pologne (PKP/Alstom). En dehors de l'EEE, les parties opèrent au Maroc (ONCF/Alstom), aux États-Unis (Amtrak/Alstom), en Russie (RZD/Siemens) et en Turquie (TCDD/Siemens).
- (30) Les répondants à l'enquête sur le marché ont confirmé que les offres de produits des parties étaient étroitement en concurrence. Les clients ont confirmé que les offres de produits à très grande vitesse des parties représentaient les meilleures solutions de substitution l'une par rapport à l'autre.
- (31) L'analyse des appels d'offres auxquels a participé l'une ou l'autre des parties (2008-2018) montre que chaque partie est la plus fréquente concurrente de l'autre dans le cadre des appels d'offres concernant le matériel roulant à grande ou très grande vitesse. En outre, l'analyse des données concernant les offres montre que la participation aux appels d'offres est généralement limitée, puisque la majorité des offres relatives à des trains à grande ou très grande vitesse, dans l'EEE et au niveau mondial, attirent au maximum deux participants (c'est-à-dire des fournisseurs qui formulent une offre).

- (32) L'analyse de la participation aux appels d'offres indique que les interactions entre les parties concernent essentiellement les offres relatives à des trains à très grande vitesse, tandis que ces interactions sont beaucoup moins fréquentes en ce qui concerne les appels d'offres relatifs au matériel roulant à grande vitesse.
- (33) Dans l'ensemble, et en particulier pour le matériel roulant à très grande vitesse, l'analyse des offres montre que chaque partie est la principale concurrente de l'autre et exerce sur l'autre la plus grande pression concurrentielle. En outre, l'analyse des offres montre que Talgo et le consortium Bombardier/Hitachi-Ansaldo exercent des pressions concurrentielles moins fortes sur Alstom et quasiment inexistantes sur Siemens. CAF et Stadler n'exercent aucune pression concurrentielle en ce qui concerne le matériel roulant à très grande vitesse.
- (34) Globalement, les documents internes des parties confirment les pressions concurrentielles étroites que les parties exerçaient l'une sur l'autre avant l'opération, ainsi que la pression moins forte exercée par les fournisseurs rivaux.

iii) *Barrières à l'entrée*

- (35) L'enquête sur le marché a mis en évidence plusieurs barrières à l'entrée sur les marchés du matériel roulant à grande et très grande vitesse. Parmi les barrières recensées, un certain nombre concernent globalement toutes les activités relatives au matériel roulant à grande ou très grande vitesse, quelle que soit leur localisation. Il s'agit notamment des coûts liés à l'élaboration du matériel roulant et de l'exigence de détenir des preuves suffisantes des résultats obtenus pour participer de manière crédible aux appels d'offres. D'autres barrières à l'entrée sont propres à l'EEE et incluent le régime européen d'autorisation du matériel roulant, la nécessité d'afficher des performances spécifiques à l'EEE, les exigences informelles relatives à la localisation et la relation privilégiée qu'entretiennent certains fournisseurs basés dans l'EEE avec les opérateurs nationaux dans leur pays d'origine.
- (36) Ces barrières ont été reconnues par l'entreprise CRRC, qui admet ne pas être actuellement un soumissionnaire crédible en dehors de la Chine. Il en va de même pour d'autres fournisseurs asiatiques que les parties considèrent comme des entrants potentiels, mais qui sont actuellement inactifs dans l'EEE et n'exercent aucune pression concurrentielle.

iv) *Conclusion*

- (37) Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission considère que l'opération entravera de manière significative l'exercice d'une concurrence effective, en raison d'effets horizontaux non coordonnés sur le marché des trains à grande vitesse, qui comprend le marché plus restreint des trains à très grande vitesse, dans l'EEE (y compris la Suisse) et au niveau mondial (Chine, Japon et Corée du Sud exclus).

b) **Signalisation pour grandes lignes**

i) *Projets OBU ETCS – Effets horizontaux unilatéraux*

- (38) L'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux non coordonnés liés aux projets OBU ETCS au sein de l'EEE.
- (39) La Commission a effectué son appréciation sur la base des parts de marché calculées sur la période 2008-2018 (en valeur des commandes passées). L'entité issue de la concentration détiendrait une part de marché cumulée de [70-80] %, soit un niveau largement supérieur à celui de ses concurrents.
- (40) Les parties sont des concurrents proches, comme le prouvent l'analyse des données concernant les offres effectuées sur la période 2008-2018, les points de vue exprimés par les clients ainsi que les documents internes des parties. Les parties sont des entreprises innovantes importantes en ce qui concerne les projets OBU ETCS et l'opération aurait pour effet de supprimer une entreprise innovante importante. L'entité issue de la concentration bénéficierait d'un avantage concurrentiel, ce qui affaiblirait les concurrents et réduirait de manière significative la concurrence après l'opération, compte tenu de l'accès des parties aux systèmes de signalisation existants et à leur position plus favorable pour ce qui est des corridors internationaux. La Commission juge peu probable que de nouveaux concurrents, en particulier des fournisseurs chinois, fassent leur entrée sur le marché de l'EEE dans un avenir prévisible. À ce jour, les fournisseurs chinois n'ont soumis aucune offre relative à un projet OBU ETCS au sein de l'EEE.

ii) *Projets OBU existants en Belgique – Effets horizontaux unilatéraux*

- (41) L'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux non coordonnés liés aux projets OBU existants en Belgique.
- (42) Au cours de la période 2008-2018, Alstom était le seul fournisseur de tels projets en Belgique. Siemens est le seul autre fournisseur qui dispose d'un enclenchement homologué en Belgique. Siemens exerce une pression concurrentielle grâce à son enclenchement homologué, qu'elle perdrait une fois l'opération effectuée.

iii) *Projets d'enclenchement (autonomes) – Effets horizontaux unilatéraux*

- (43) L'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux non coordonnés liés aux projets d'enclenchement autonomes en Belgique, en Croatie, en Espagne, en Grèce, en Hongrie, au Portugal, en Roumanie et au Royaume-Uni.

- (44) Dans les pays où se trouvent les marchés affectés, à savoir la Croatie, l'Espagne, le Royaume-Uni et le Portugal, l'entité issue de la concentration détiendrait d'importantes parts de marché cumulées (sur la base de la valeur des commandes enregistrées au cours de la période 2008-2018), chiffrées à [90-100] % en Croatie, à [40-50] % en Espagne, à [70-80] % au Royaume-Uni et à [50-60] % au Portugal. Les parties sont des concurrentes proches et toute puissance d'achat potentielle du gestionnaire de l'infrastructure ne suffirait pas à compenser la perte de concurrence découlant de l'opération.
- (45) En plus des pays dans lesquels on observe un chevauchement effectif des ventes entre les parties au cours de la période 2008-2018, l'opération entraverait de manière également significative l'exercice d'une concurrence effective dans les pays où, en raison du nombre très limité de soumissionnaires, les parties exercent une forte pression concurrentielle en participant aux offres directement relatives à des enclenchements autonomes ou aux offres qui concernent des enclenchements. Ces pays sont la Grèce, la Roumanie, la Belgique et la Hongrie. Les parties sont des concurrentes proches et toute puissance d'achat potentielle du gestionnaire de l'infrastructure ne suffirait pas à compenser la perte de concurrence découlant de l'opération.
- iv) *Projets ATP ETCS concernant le revêtement en bordure de voie – Effets horizontaux unilatéraux*
- (46) La Commission considère que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux non coordonnés liés aux projets de systèmes ATP ETCS concernant le revêtement en bordure de voie dans l'EEE.
- (47) La Commission a effectué son appréciation sur la base des parts de marché calculées sur la période 2008-2018 (en valeur des commandes passées). L'entité issue de la concentration deviendrait le leader du marché, avec une part de marché cumulée de [30-40] %, soit un niveau largement supérieur à celui de ses concurrents.
- (48) Les parties sont des concurrentes proches, il est peu probable que de nouveaux arrivants (en particulier des fournisseurs chinois) fassent leur entrée sur le marché et toute puissance d'achat potentielle des clients ne suffirait pas à compenser la perte de concurrence découlant de l'opération.
- v) *Projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie – Effets horizontaux unilatéraux*
- (49) La Commission considère que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux non coordonnés liés aux projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie dans l'EEE.
- (50) La Commission a effectué son appréciation sur la base des parts de marché calculées sur la période 2008-2018 (en valeur des commandes passées). L'entité issue de la concentration deviendrait le leader du marché, avec une part de marché cumulée de [50-60] % dans l'EEE, soit un niveau largement supérieur à celui de ses concurrents.
- (51) Les parties sont des concurrentes proches, il est peu probable que de nouveaux arrivants (en particulier des fournisseurs chinois) fassent leur entrée sur le marché et toute puissance d'achat potentielle des clients ne suffirait pas à compenser la perte de concurrence découlant de l'opération.
- vi) *Matériel d'enclenchement – Effets horizontaux unilatéraux*
- (52) La Commission considère que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux non coordonnés sur le marché du matériel d'enclenchement au Royaume-Uni.
- (53) L'entité issue de la concentration détiendrait une part de marché cumulée de [90-100] %, sur la base des parts de marché calculées au cours de la période 2015-2017 (en valeur des commandes passées). Il n'y aurait aucun autre fournisseur viable pour le matériel d'enclenchement spécifique au Royaume-Uni après l'opération; en outre, toute puissance d'achat potentielle des clients ne suffirait pas à compenser la perte de concurrence découlant de l'opération.
- vii) *Effets verticaux – Verrouillage des intrants à partir du marché des projets d'enclenchement autonomes au Royaume-Uni*
- (54) La Commission considère que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets verticaux non coordonnés sur le marché des projets d'enclenchement autonomes au Royaume-Uni.
- (55) La Commission estime qu'une fois l'opération réalisée, l'entité issue de la concentration aura la capacité, au Royaume-Uni, de verrouiller l'accès au matériel d'enclenchement pour les sociétés rivales en aval, lesquelles lui feront concurrence en matière de fourniture de projets d'enclenchement autonomes, et qu'elle aura un intérêt à le faire.
- (56) Premièrement, l'entité issue de la concentration aura la capacité de verrouiller l'accès au matériel d'enclenchement, en augmentant les prix ou en entravant d'une autre manière la capacité de ses concurrents actifs sur le marché des projets d'enclenchement autonomes de soumettre des offres concurrentielles dans les appels d'offres pour lesquels ils ont besoin des produits d'enclenchement des parties. En effet, les produits d'enclenchement des parties constituent un élément essentiel à la fourniture de projets d'enclenchement autonomes au Royaume-Uni, et l'entité issue de la concentration détiendra un niveau de pouvoir de marché significatif sur le marché en amont de la fourniture de matériel d'enclenchement au Royaume-Uni.

- (57) Deuxièmement, l'entité issue de la concentration aura un intérêt à verrouiller l'accès aux produits de signalisation en amont après l'opération, car cela constituerait une stratégie rentable pour elle.
- (58) Troisièmement, le comportement affiché antérieurement par les parties montre qu'elles ont déjà tenté d'entraver la capacité de leurs concurrents de soumettre des offres pour des projets de signalisation pour grandes lignes au Royaume-Uni.

viii) *Conclusion*

- (59) Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission considère que l'opération entraverait de manière significative l'exercice d'une concurrence effective en raison d'effets horizontaux et/ou non horizontaux non coordonnés sur les marchés suivants:
- a) matériel roulant à grande et très grande vitesse, comprenant le marché plus restreint du matériel roulant à très grande vitesse, dans l'EEE et au niveau mondial (Chine, Japon et Corée du Sud exclus);
 - b) projets OBU ETCS dans l'EEE;
 - c) projets OBU existants en Belgique;
 - d) projets d'enclenchement autonomes en Belgique, en Croatie, en Espagne, en Grèce, en Hongrie, au Portugal, en Roumanie et au Royaume-Uni;
 - e) projets de systèmes ATP ETCS concernant le revêtement en bordure de voie dans l'EEE;
 - f) projets de systèmes ATP ETCS concernant le réaménagement de la signalisation en bordure de voie dans l'EEE;
 - g) matériel d'enclenchement au Royaume-Uni.

VII. MESURES CORRECTIVES

- (60) En vue d'éliminer les problèmes de concurrence relevés par la Commission, les parties ont présenté, le 12 décembre 2018, une première série d'engagements, au sujet de laquelle la Commission a consulté les acteurs du marché le 17 décembre 2018.
- (61) Le 9 janvier 2019, les parties ont présenté une deuxième série d'engagements. Le 25 janvier 2019, les parties ont soumis de nouvelles modifications dans les engagements définitifs. Les acteurs du marché n'ont été consultés ni au sujet de la deuxième série d'engagements, ni au sujet des engagements définitifs.
- (62) Les première et deuxième séries d'engagements ainsi que les engagements définitifs incluaient notamment des mesures visant à résoudre les problèmes de concurrence recensés par la Commission en rapport avec les marchés
- i) du matériel roulant à grande et très grande vitesse (ci-après les «engagements relatifs au matériel roulant à très grande vitesse») et
 - ii) de la signalisation pour grandes lignes (ci-après les «engagements relatifs à la signalisation pour grandes lignes»).

a) **Engagements relatifs au matériel roulant à très grande vitesse**

i) *Description*

- (63) Les engagements relatifs au matériel roulant à très grande vitesse comprennent deux solutions possibles:

- a) la solution «Velaro» prévoit i) le transfert du droit de développer, d'améliorer, de fabriquer et de commercialiser la troisième génération de la plateforme Velaro de Siemens («Velaro 3G»), et ii) un transfert de technologie relatif aux principales composantes technologiques du concept «Velaro Novo» de Siemens (ci-après la «licence Velaro Novo»), qui seraient mises à la disposition de l'acheteur à certaines conditions; ou
- b) la solution «Pendolino», qui consiste en la cession de la plateforme Pendolino d'Alstom (ci-après la «cession de Pendolino»), laquelle serait mise à la disposition de l'acheteur à certaines conditions.

ii) *Appréciation*

- (64) La Commission considère qu'aucune des deux solutions ne suffit pour remédier aux problèmes de concurrence décrits ci-dessus en ce qui concerne les trains à très grande vitesse:
- a) la solution Velaro n'inclut aucun actif de production, de fabrication ou de recherche et développement. Par ailleurs, l'étendue de la licence Velaro Novo est trop limitée (licence exclusive pendant 10 ans dans l'EEE et non exclusive au niveau mondial) et inclut d'importantes exceptions, qui empêcheraient tout repreneur d'exercer une pression concurrentielle substantielle;
 - b) la solution Pendolino est insuffisante parce que la plateforme Pendolino est une plateforme à grande vitesse, qui ne saurait répondre aux problèmes de concurrence soulevés par la Commission en ce qui concerne les trains à très grande vitesse. Elle est également limitée compte tenu des exceptions envisagées, des accords de tiers nécessaires et de la clause de rétrocession incluse pour certains éléments.

b) **Engagements relatifs à la signalisation pour grandes lignes**

i) *Description*

- (65) Les engagements relatifs à la signalisation pour grandes lignes se composent de l'«engagement concernant les projets OBU ETCS» et de l'«engagement concernant les projets ETCS en bordure de voie et les projets d'enclenchement».
- (66) L'engagement concernant les projets OBU ETCS prévoit un accès à la technologie OBU ETCS de Siemens par l'intermédiaire d'un transfert de l'application logicielle OBU ETCS de Siemens, mais ne comprend qu'une licence/un accord de fourniture et de service pour la plateforme de sécurité sous-jacente à cette application, limitée à une période de 4 ans, à l'issue de laquelle le repreneur devrait migrer l'application OBU vers sa propre plateforme de sécurité. La proposition inclut une licence et un accord de fourniture et de service à fournir avec les modules de transmission spécifiques (STM) de classe B entièrement détenus par Siemens.
- (67) Cette proposition prévoit également le transfert de l'application OBU (TBL+) belge existante de Siemens, sans la plateforme sous-jacente, ainsi qu'une licence sur les STM de classe B de Siemens. Les engagements définitifs font passer la licence de la plateforme de 4 à 6 ans, afin de faciliter la migration vers la plateforme du repreneur, et prévoient également le droit pour le preneur d'obtenir, en vertu d'un accord de fourniture et de service, les STM de classe B d'Alstom à des tarifs faisant l'objet d'une négociation commerciale.
- (68) L'engagement concernant les projets ETCS en bordure de voie et les projets d'enclenchement inclut à la fois un transfert de propriété et des accords de licence sur la technologie d'Alstom. Plus spécifiquement, il s'agit,
- a) pour les projets de systèmes ATP ETCS en bordure de voie: d'un transfert de la propriété des applications logicielles ETCS de niveaux 1 et 2 d'Alstom, d'une licence et d'un accord de fourniture et de service pour les plateformes sur lesquelles fonctionnent les applications logicielles, ainsi que d'un transfert de technologie, constituant une forme différente d'accord de licence, pour l'une de ces plateformes;
 - b) pour les projets d'enclenchement: la combinaison d'un transfert de technologie et de l'octroi de licences pour l'accès à la technologie principale d'enclenchement d'Alstom actuellement installée dans l'EEE. L'entité issue de la concentration se réserve le droit d'exercer une concurrence en dehors de l'EEE avec la même technologie. Pour certaines autres technologies d'enclenchement d'Alstom, les engagements combinent un transfert de propriété, un transfert de technologie et l'octroi de licences.

ii) *Appréciation*

- (69) La Commission considère que les engagements relatifs à la signalisation pour grandes lignes ne suffisent pas pour remédier aux problèmes de concurrence recensés sur les marchés de la signalisation pour grandes lignes.
- a) L'engagement concernant les projets OBU ETCS prévoit une licence à durée déterminée sur la technologie, ce qui ne suffit pas pour assurer la viabilité et la compétitivité de l'activité à céder. Par ailleurs, le repreneur serait dépendant de l'entité issue de la concentration pour la fourniture de la technologie d'interface, ce qui risquerait de nuire à sa capacité d'exercer une concurrence effective.
 - b) L'engagement concernant les projets ETCS en bordure de voie et les projets d'enclenchement est insuffisant, car il est complexe et implique une combinaison d'actifs et d'accords de licence susceptibles d'entraîner des risques liés à la mise en œuvre qui compromettraient la viabilité de l'activité à céder. Cette solution est également limitée dans la mesure où elle exclut les sites de fabrication et de recherche et développement, la technologie en cours de développement et le personnel qui s'y rapporte.

VIII. CONCLUSION

- (70) Sur la base de son analyse et des éléments de preuve dont elle dispose, la Commission conclut que l'opération est incompatible avec le marché intérieur et le fonctionnement de l'accord EEE.
-

V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

COMMISSION EUROPÉENNE

Notification préalable d'une concentration

(Affaire M.9490 — VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob)

Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2019/C 300/08)

1. Le 29 août 2019, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration.

Cette notification concerne les entreprises suivantes:

- Volkswagen Financial Services AG («VWFS», Allemagne), contrôlée par Volkswagen AG («Volkswagen», Allemagne),
- TÜV SÜD Auto Service GmbH («TÜV SÜD AS», Allemagne), contrôlée par TÜV SÜD AG (Allemagne),
- FleetCompany GmbH («FC», Allemagne), contrôlée par TÜV SÜD AS,
- Carmobility GmbH («CarMob», Allemagne), contrôlée par VWFS.

VWFS et TÜV SÜD AS acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun de l'ensemble de FC et de CarMob.

La concentration est réalisée par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

- VWFS: filiale directe à 100 % de Volkswagen, qui propose aux vendeurs et aux clients des financements, des leasings, des services de banque et d'assurance, et des solutions de mobilité. Elle fournit des solutions de gestion de flotte exclusivement par l'intermédiaire de sa filiale à 100 % Carmobility GmbH,
- TÜV SÜD AS: fournisseur de services techniques, notamment d'inspection et de certification de produits,
- FC: fournisseur de services de gestion de flotte à des clients commerciaux non lié à une marque, présent dans plus de 50 pays,
- CarMob: fournisseur de services de gestion de flotte à des clients commerciaux non lié à une marque, présent uniquement en Allemagne.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement sur les concentrations.

Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée du traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽²⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 (le «règlement sur les concentrations»).

⁽²⁾ JO C 366 du 14.12.2013, p. 5.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Il y a lieu de toujours préciser la mention suivante:

M.9490 — VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob

Ces observations peuvent être envoyées par courrier électronique, par télécopieur ou par courrier postal. Veuillez utiliser les coordonnées ci-dessous:

Courriel: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +3222964301

Adresse postale:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles
BELGIQUE

