



Tartalom

IV Tájékoztatások

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Európai Bizottság

2019/C 300/01	Euroátváltási árfolyamok	1
2019/C 300/02	A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottságnak a 2019. április 9-i ülésén megfogalmazott véleménye az AT.40049 – MasterCard II ügyhöz kapcsolódó határozattervezetről – Előadó: Finnország	2
2019/C 300/03	A meghallgatási tisztviselő zárójelentése – AT.40049 – MasterCard II ügy	3
2019/C 300/04	A Bizottság határozatának összefoglalója (2019. április 29.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról (AT.40049 – MasterCard II ügy) (az értesítés a C(2019) 3033. számú dokumentummal történt)	6
2019/C 300/05	Az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság 2019. január 31-i ülésén az M.8677 – Siemens/Alstom ügyhöz kapcsolódó előzetes határozattervezetről szóló véleménye	10
2019/C 300/06	A meghallgatási tisztviselő zárójelentése (M.8677 – Siemens/Alstom)	12
2019/C 300/07	A Bizottság határozatának összefoglalója (2019. február 6.) egy vállalati összefonódásnak a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetetlennek nyilvánításáról (Ügyszám: M.8677 – Siemens/Alstom) (az értesítés a C(2019) 921. számú dokumentummal történt) (1)	14

(1) EGT-vonatkozású szöveg.

V Hirdetmények

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2019/C 300/08

Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.9490 – VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾ 21

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

IV

(Tájékoztatók)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Euroátváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2019. szeptember 4.

(2019/C 300/01)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam		
USD	USA dollár	1,1018	CAD	Kanadai dollár	1,4679
JPY	Japán yen	117,03	HKD	Hongkongi dollár	8,6389
DKK	Dán korona	7,4584	NZD	Új-zélandi dollár	1,7343
GBP	Angol font	0,90255	SGD	Szingapúri dollár	1,5270
SEK	Svéd korona	10,7530	KRW	Dél-Koreai won	1 327,96
CHF	Svájci frank	1,0848	ZAR	Dél-Afrikai rand	16,3729
ISK	Izlandi korona	139,30	CNY	Kínai renminbi	7,8808
NOK	Norvég korona	9,9838	HRK	Horvát kuna	7,4045
BGN	Bulgár leva	1,9558	IDR	Indonéz rúpia	15 593,22
CZK	Cseh korona	25,834	MYR	Maláj ringgit	4,6273
HUF	Magyar forint	328,94	PHP	Fülöp-szigeteki peso	57,205
PLN	Lengyel zloty	4,3395	RUB	Orosz rubel	73,1531
RON	Román lej	4,7290	THB	Thaiföldi baht	33,732
TRY	Török líra	6,2482	BRL	Brazil real	4,5603
AUD	Ausztrál dollár	1,6225	MXN	Mexikói peso	21,8430
			INR	Indiai rúpia	79,3890

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottságnak a 2019. április 9-i ülésén megfogalmazott véleménye az AT.40049 – MasterCard II ügyszöz kapcsolódó határozattervezetről

Előadó: Finnország

(2019/C 300/02)

1. A tanácsadó bizottság osztja az Európai Bizottság által a tanácsadó bizottsággal 2019. március 26-án közölt határozattervezetben megfogalmazott, az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 101. cikkét és az EGT-megállapodás 53. cikkét illetően felmerült aggályokat.
2. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a Mastercardot érintő eljárást az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerinti határozattal le lehet zárni.
3. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a Mastercard által felajánlott kötelezettségvállalások megfelelőek, szükségesek és arányosak, és hogy azoknak jogi erővel kell kötelezniük a Mastercardot.
4. A tanácsadó bizottság az 1/2003/EK rendelet 9. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül egyetért a Bizottsággal abban, hogy – a Mastercard által felajánlott kötelezettségvállalásokra való tekintettel – a Bizottság részéről nincs szükség további intézkedésre a Mastercarddal szemben.
5. A tanácsadó bizottság javasolja véleményének az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét.

A meghallgatási tisztviselő zárójelentése ⁽¹⁾**AT.40049 – MasterCard II ügy**

(2019/C 300/03)

Bevezetés

- (1) Ez a jelentés az 1/2003/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ 9. cikke szerinti kötelezettségvállalási határozattervezettel (a továbbiakban: a Határozattervezet) kapcsolatban készült, melynek címzettjei a Mastercard Incorporated, a Mastercard International Incorporated és a Mastercard Europe SA (a továbbiakban együttesen: Mastercard).
- (2) A Határozattervezet a Mastercard kártyás fizetési rendszere ⁽³⁾ azon két aspektusának egyikét érinti, amelyek az AT.40049. sz. ügy tárgyát képezik: a Mastercard „régiónközi” multilaterális bankközi díjakra ⁽⁴⁾ vonatkozó szabályai, amelyek az Európai Gazdasági Térségen (a továbbiakban: EGT) kívüli kibocsátó által kibocsátott fogyasztói betéti kártyákkal és hitelkártyákkal az EGT-n belüli kereskedőknél lebonyolított kártyaalapú régiónközi tranzakciókra alkalmazandók ⁽⁵⁾.
- (3) Az AT.40049. sz. ügy másik aspektusával a 2019. január 22-én kelt C(2019) 241 final bizottsági határozat foglalkozott, amely a Mastercard korábban alkalmazandó, a Mastercard rendszeren belüli „határon átnyúló elfogadás”-ra vonatkozó szabályait érinti ⁽⁶⁾.

A régiónközi multilaterális bankközi díjakat érintő eljárás*Vizsgálati szakasz*

- (4) 2013. április 9-én a Bizottság eljárást kezdeményezett az AT.40049. sz. ügyben.
- (5) 2013 áprilisa és 2014 decembere között a Bizottság több tájékoztatási kérelmet küldött a Mastercardnak.
- (6) 2014 áprilisában és májusában a Bizottság több mint 40 elfogadónak küldött a 10 EGT-országban folytatott tevékenységüket érintő tájékoztatási kérelmet ⁽⁷⁾. A kérdőíveket, valamint az azokra adott válaszokat együttesen „elfogadói felmérés”-nek nevezték az AT.40049. sz. ügyben. 2014 májusában a Bizottság kérdőíveket küldött 33 elfogadónak, hogy megszerezze azokat az árrésadatokat, amelyeket a Versenypolitikai Főigazgatóság „fizetési módok költségeiről szóló tanulmánya” kapcsán nem gyűjtöttek össze (AT.40194 ⁽⁸⁾). E kérdőíveket, valamint az azokra adott válaszokat együttesen „költség tanulmány-felmérés”-nek nevezték az AT.40049. sz. ügyben.
- (7) 2015. július 9-én a Bizottság kifogásközlést fogadott el az AT.40049. sz. ügy mindkét aspektusára vonatkozóan. A Mastercardot 2015. július 13-án értesítették a kifogásközlésről.

Iratbetekintés ⁽⁹⁾

- (8) 2015. július 24-én és augusztus 3-án a Mastercard két külön CD-ROM formájában hozzáférést kapott az AT.40049. sz. ügy vizsgálati aktájának betekintheső részéhez.

⁽¹⁾ A meghallgatási tisztviselő egyes versenyjogi eljárásokban meglévő feladatáról és megbízatásáról szóló, 2011. október 13-i 2011/695/EU európai bizottsági elnöki határozat (HL L 275., 2011.10.20., 29. o.) (a továbbiakban: a 2011/695/EU határozat) 16. és 17. cikke alapján.

⁽²⁾ A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002. december 16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról (HL L 1., 2003.1.4., 1. o.) (a továbbiakban: 1/2003/EK rendelet).

⁽³⁾ A „négy szereplős” fizetési rendszerben – mint például a Mastercard rendszerében – minden egyes bankkártyás vásárlásban a következő felek vesznek részt a rendszer tulajdonosán/engedélyezőjén kívül: 1. a kártyabirtokos; 2. a kártyát kibocsátó pénzügyi intézmény (a továbbiakban: a kibocsátó); 3. a kereskedő; és 4. a kereskedő számára olyan szolgáltatásokat nyújtó pénzügyi intézmény, amelyek lehetővé teszik számára, hogy elfogadja a kártyát az érintett ügylet rendezésére (a továbbiakban: az elfogadó).

⁽⁴⁾ A Mastercardhoz hasonló fizetési rendszerekben az elfogadóknak jellemzően multilaterális bankközi díjakat kell fizetniük a kibocsátók számára a kártyás fizetéssel kiegyenlített ügyletek után, ha nem kötöttek kétoldali megállapodást a kibocsátóval az érintett kártyatípus és tranzakció tekintetében. A multilaterális bankközi díjakat általában a kapcsolódó kártyás fizetés névértékének bizonyos százalékában határozzák meg.

⁽⁵⁾ Lásd a „multilaterális bankközi díjak”, a „kereskedők” és a „kibocsátó” kifejezés rövid magyarázatát a 3. és a 4. lábjegyzetben.

⁽⁶⁾ A határozatot előkészítő eljárást illetően lásd a meghallgatási tisztviselő 2019. január 18-i zárójelentését az AT.40049 MasterCard II ügyben (HL C 185., 2019.5.29., 8. o.).

⁽⁷⁾ Ausztria, Belgium, Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia, Lengyelország, Spanyolország, Svédország és az Egyesült Királyság.

⁽⁸⁾ „Survey of merchants’ costs of processing cash and card payments” (A kereskedők készpénzes és kártyás fizetések feldolgozásából származó költségeiről szóló felmérés), melynek végleges eredményeit 2015. március 18-án tette közzé a Versenypolitikai Főigazgatóság (http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/dgcomp_final_report_en.pdf).

⁽⁹⁾ E jelentés (8)–(18) bekezdése részletesebb, mint a fenti 6. lábjegyzetben említett zárójelentés vonatkozó 6–10. bekezdése. Ennek oka az, hogy a Mastercard meghallgatási tisztviselőhöz intézett, további iratbetekintésre és időre vonatkozó kérelmei inkább a multilaterális bankközi díjakhoz kapcsolódnak, mint a Mastercard határon átnyúló elfogadásra vonatkozó korábbi szabályaihoz.

- (9) A 2015. augusztus 7-én és 17-én kelt levelében a Mastercard további hozzáférést kért különösen az elfogadói felméréshez és a költségtanulmány-felméréshez. A Mastercard hozzáférést kért bizonyos olyan dokumentumokhoz is, amelyeket a Versenypolitikai Főigazgatóságnak a fizetési módok költségeiről szóló tanulmánnyal kapcsolatban segítséget nyújtó tanácsadó készített (a továbbiakban: a tanácsadói dokumentumok). 2015 szeptemberében a Mastercard kérdéseket vetett fel az első két CD-ROM-on található anyagokon alkalmazott kitarakások mértékét, valamint a vizsgálati akta e CD-ROM-ok formájában betekinthesz részének felépítését és katalogizálását illetően.
- (10) A Mastercard e kéréseivel a Versenypolitikai Főigazgatóság foglalkozott. Így a Versenypolitikai Főigazgatóság adatszoba-eljárást szervezett, amelynek során a Mastercard meghatározott külső tanácsadói egy adatszobában betekinthesz az elfogadói felméréssel, a költségtanulmány-felméréssel és a fizetési módok költségeiről szóló tanulmánnyal összefüggésben szerzett – de adott esetben anonimizált – információkba (a továbbiakban: az adatszoba-eljárás). A Versenypolitikai Főigazgatóság tisztázott bizonyos kérdéseket az első két CD-ROM-on található anyagokkal kapcsolatban is, és 2015. szeptember 28-án egy harmadik CD-ROM-ot bocsátott rendelkezésre, amely eredeti táblázatos formában tartalmazta a fizetési módok költségeiről szóló tanulmány egyes adatait, amelyeket a korábbi CD-ROM-okon szkennelt formában adott át. A tanácsadói dokumentumokhoz való hozzáférés kezdeti elutasítását követően a Versenypolitikai Főigazgatóság később beleegyezett abba, hogy e dokumentumok szerepeljenek az adatszoba-eljárásban.
- (11) A Mastercard külső tanácsadói 2016 februárjában és márciusában 15 munkanapra hozzáférést kaptak az adatszobához. Az adatszoba-eljárásban előírtak szerint jelentést készítettek a Mastercard figyelmébe ajánlva (a továbbiakban: az adatszoba-jelentés). A Versenypolitikai Főigazgatóság megvizsgálta e jelentés tervezetét, és 2016. március 18-án kiadta az adatszoba-jelentés ideiglenes, kitarakt változatát. A Versenypolitikai Főigazgatóság a vonatkozó kísérőlevélben kifejtette, hogy miért takarta ki viszonylag nagy mértékben az adatszoba-jelentés egy bizonyos szakaszának részleteit (a továbbiakban: a kitarakt részletek). A Versenypolitikai Főigazgatóság azt is kifejtette, hogy az érintett adatszolgáltatók hozzájárulását kell kérnie ahhoz, hogy bizonyos idézetek vagy más információk szerepeljenek a végleges adatszoba-jelentésben (a továbbiakban: hiányzó szakaszok).
- (12) 2016. március 23-án a Mastercard nálam tett panaszt amiatt, hogy a Versenypolitikai Főigazgatóság elutasította a kitarakt részletek szerepeltetését az adatszoba-jelentés kiadott változatában. A Mastercard a hiányzó szakaszok ügyében nem fordult hozzám.
- (13) A 2016. április 6-i határozatomban nem értettem egyet a Versenypolitikai Főigazgatóság azon értékelésével, amely szerint a kitarakt részletek üzleti titoknak vagy egyéb bizalmas információnak minősülnek. Az adatszoba-jelentés érintett szakasza alapján a Mastercard nem azonosíthatta a bizalmas háttérinformációkat. Nem értettem egyet a Versenypolitikai Főigazgatóság 2016. március 18-i levelében képviselt állásponttal sem, amely szerint a kitarakt részletek „egyéb bizalmas információ”-nak minősülnek, mivel az AT.40049. sz. ügy eljárásának lezárultát követően a Mastercard a kitarakt részleteket nemzeti kártérítési keresetekben, és így esetlegesen olyan kereskedők érdekeivel ellentétes módon használhatja fel, akik adatot szolgáltattak a fizetési módok költségeiről szóló tanulmányhoz, amelyet bevonhatnak ilyen kártérítési keresetekbe. Úgy véltem, hogy a Bizottság antitörzs-eljárásának lezárultát követően sem a 773/2004/EK rendelet⁽¹⁰⁾, sem a „kártérítési keresetekről szóló irányelv”⁽¹¹⁾ nem zárja ki a kitarakt részletekhez hasonló, az említett eljárásban az iratbetekintés során szerzett információk védekezési célú felhasználását az EUMSZ 101. cikke szerinti nemzeti jogvitákban.
- (14) 2016. április 7-én a Versenypolitikai Főigazgatóság a Mastercard rendelkezésére bocsátotta az adatszoba-jelentés kitarakt részleteket tartalmazó szakaszának teljes szövegét. A Versenypolitikai Főigazgatóság a hiányzó szakaszokat részletekben adta ki, így a Mastercard 2016. április 22-ig a teljes adatszoba-jelentéshez hozzáférést kapott.

A kifogásközlésre való válaszadás határideje⁽¹²⁾

- (15) A kifogásközléshez csatolt kísérőlevél nyolc hetet biztosított a Mastercardnak arra, hogy írásban válaszoljon a kifogásközlésre. A 2015. augusztus 7-i levelében a Mastercard újabb iratbetekintést kért és kifejtette azon álláspontját, hogy ez az időszak még nem kezdődött el. A 2015. szeptember 10-i levelében a Versenypolitikai Főigazgatóság adatszoba-eljárást javasolt és meghatározta a Mastercard által a kifogásközlésre adandó írásbeli válasz (a továbbiakban: a kifogásközlésre adandó válasz) határidejét is, amely az adatszobához való hozzáférés első napjától számított 20 munkanappal járt le. A Mastercard adatszoba-eljárással kapcsolatos észrevételei alapján a Versenypolitikai Főigazgatóság ezt a határidőt az „adatszoba kezdőnapjának kezdetétől” számított 25 munkanapra módosította. Amikor a Versenypolitikai Főigazgatóság 2016. március 18-án kiadta az adatszoba-jelentés ideiglenes, kitarakt változatát, visszaállította a kifogásközlésre adandó válasz határidejét 2016. április 8-ára.

⁽¹⁰⁾ A Bizottság módosított rendelete (2004. április 7.) a Bizottság által az EK-Szerződés 81. és 82. cikke alapján folytatott eljárásokról (HL L 123., 2004.4.27., 18. o.).

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/104/EU irányelve (2014. november 26.) a tagállamok és az Európai Unió versenyjogi rendelkezéseinek megsértésén alapuló, nemzeti jog szerinti kártérítési keresetekre irányadó egyes szabályokról (HL L 349., 2014.12.5., 1. o.).

⁽¹²⁾ Lásd a fenti 9. lányszöveget.

- (16) A nekem címzett 2016. március 23-i levelében a Mastercard e határidő meghosszabbítását kérte, azzal érvelve, hogy a nem betekintheső kitekart részletek nem választhatók el a kifogásközlésre adandó válasz egészétől.
- (17) A 2016. április 6-i határozatomban meghosszabbítottam a kifogásközlésre adandó válasz benyújtásának határidejét, amely azt a napot követő két héttel járt le, amikor a Versenypolitikai Főigazgatóság a Mastercard rendelkezésére bocsátotta a kitekart részleteket. Kifejtettem, hogy nem lett volna helyénvaló ezt a határidőt a hiányzó szakaszok rendelkezésre bocsátásához kötnöm, mivel bizonytalan, hogy rendelkezésre bocsátják-e őket, és ha igen, mikor.
- (18) A Mastercard 2016. április 21-én benyújtotta a kifogásközlésre adott írásbeli válaszát, betartva az általam adott határidőt. Miután a Versenypolitikai Főigazgatóság 2016. április 22-én kiadta a hiányzó szakaszok utolsó részletét, a Mastercard kiegészítette a kifogásközlésre adott válaszát, és 2016. május 6-án benyújtotta annak aktualizált változatát.

Érdektelt harmadik személyek

- (19) 2015. augusztus 4-én engedélyeztem a Visa Europe érdekelt harmadik személyként való részvételét az AT.40049. sz. ügyben.
- (20) 2016. január 29-én engedélyeztem a Visa Inc. és a Visa International Service Association érdekelt harmadik személyként való részvételét. Ők párban jelentkeztek és képviseltették magukat.
- (21) 2016. május 19-én engedélyeztem egy pénzügyi intézmény érdekelt harmadik személyként való részvételét, és az engedélyező határozatomban kifejtettem, hogy a szóbeli meghallgatáson való részvételre irányuló kérelme miatt érkezett túl későn ahhoz, hogy azon részt vehessen.

Szóbeli meghallgatás

- (22) A Mastercard a 2016. május 31-én tartott szóbeli meghallgatáson fejtette ki érveit, amelyen részt vett a Visa kártyás fizetési rendszert képviselő két érdekelt harmadik személy⁽¹³⁾.

Kötelezettségvállalási eljárás

- (23) 2018. november 26-án a Mastercard benyújtotta kötelezettségvállalásait (a továbbiakban: a Kötelezettségvállalások) a Bizottságnak az 1/2003/EK rendelet 9. cikkével összhangban.
- (24) 2018. december 5-én a Bizottság az 1/2003/EK rendelet 27. cikkének (4) bekezdése értelmében közleményt tett közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában, melyben összefoglalta az ügyet, a Kötelezettségvállalásokat, valamint felhívta a harmadik feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket a Kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban⁽¹⁴⁾. A Bizottság 2019. január 29-én tájékoztatta a Mastercardot az említett közleményt követően kapott észrevételeiről.

Záró megjegyzések

- (25) A Határozattervezet a kötelezettségvállalások tükrében kimondja, hogy „a Bizottság megállapítja, hogy részéről nincs szükség további intézkedésre, és az eljárást az 1/2003/EK rendelet 9. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül le kell zárni”.
- (26) Összességében megállapítom, hogy a Felek hatékonyan tudták eljárás jogaikat gyakorolni.

Brüsszel, 2019. április 11.

Wouter WILS

⁽¹³⁾ Lásd a fenti (19) és (20) bekezdést.

⁽¹⁴⁾ A Bizottság közleménye az 1/2003/EK tanácsi rendelet 27. cikkének (4) bekezdése értelmében az AT.40049 – MasterCard II ügyben (HL C 438., 2018.12.5., 11. o.).

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2019. április 29.)****az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról****(AT.40049 – MasterCard II ügy)***(az értesítés a C(2019) 3033. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)**

(2019/C 300/04)

A Bizottság 2019. április 29-én határozatot fogadott el az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról. Az 1/2003/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 30. cikkének rendelkezései alapján a Bizottság ezúton közlésezi a felek nevét és a határozat lényegét, figyelembe véve a vállalkozásoknak vagy a vállalkozások társulásainak üzleti titkaik védelmére vonatkozó jogos érdekét.

1. BEVEZETÉS

- (1) A határozat jogilag kötelezővé teszi a Mastercard Incorporated, a Mastercard International Incorporated és a Mastercard Europe SA (a továbbiakban együttesen: Mastercard) által az 1/2003/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: 1/2003/EK rendelet) 9. cikke szerint az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: Szerződés) 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásban felajánlott kötelezettségvállalásokat.
- (2) Ez a határozat a Mastercard régióközi multilaterális bankközi díjakra vonatkozó szabályait érinti, amelyek az EGT-n kívüli kibocsátó által kibocsátott fogyasztói betéti kártyákkal és hitelkártyákkal az EGT-n belüli kereskedőknél lebonyolított kártyaalapú régióközi tranzakciókra alkalmazandók.

2. AZ ÜGY LEÍRÁSA**2.1. Eljárás**

- (3) 2013. április 9-én a Bizottság az 1/2003/EK tanácsi rendelet III. fejezete alapján hozott határozat elfogadására irányuló eljárást indított. 2015. július 9-én a Bizottság kifogásközlést fogadott el, amelyben ismertette a Mastercard régióközi multilaterális bankközi díjaival kapcsolatos aggályait. A kifogásközlés az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerinti előzetes értékelésnek minősül.
- (4) A Mastercard 2016. április 21-én írásban válaszolt a kifogásközlésre. 2016. május 6-án a Mastercard aktualizált választ nyújtott be a kifogásközlésre. 2016. május 31-én szóbeli meghallgatásra került sor.
- (5) 2018. november 26-án a Mastercard kötelezettségvállalásokat (a továbbiakban: a Kötelezettségvállalások) nyújtott be a Bizottságnak.
- (6) 2018. december 5-én a Bizottság az 1/2003/EK rendelet 27. cikkének (4) bekezdése alapján értesítést tett közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában (a továbbiakban: a 27. cikk (4) bekezdése szerinti piactesztes értesítés), amelyben összefoglalta az ügyet és a Kötelezettségvállalásokat, valamint felhívta az érdekelt harmadik feleket, hogy a közzétételétől számított egy hónapon belül nyújtsák be a Kötelezettségvállalásokra vonatkozó észrevételeiket.
- (7) 2019. január 29-én a Bizottság tájékoztatta a Mastercardot azokról az észrevételekről, amelyeket a 27. cikk (4) bekezdése szerinti piactesztes értesítés közzétételét követően az érdekelt harmadik felek nyújtottak be hozzá.

2.2. A Bizottság versenyjogi aggályai

- (8) A Mastercard a régióközi multilaterális bankközi díjakra vonatkozó szabályokat állapít meg, amelyek az EGT-n kívüli kibocsátó által kibocsátott fogyasztói betéti kártyákkal és hitelkártyákkal az EGT-n belüli kereskedőknél lebonyolított régióközi tranzakciókra alkalmazandók. Régióközi tranzakciók esetében a kibocsátó (a kártyatulajdonos bankja) és az elfogadó bank (a kereskedő bankja) kétoldalú megállapodásokban is meghatározhatja a bankközi díjakat (beleértve azt is, ha a kibocsátó az EGT-n kívül, a kereskedő pedig az EGT-n belül található). A Mastercard ugyanakkor kifejtette, hogy a régióközi tranzakciók jelentéktelen hányadát fedik le kétoldalú megállapodások.

⁽¹⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

- (9) A kifogásközlésben a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a Mastercard vállalkozások társulása-
inak képviselőjeként megsértette a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdését és az EGT-megállapodás 53. cikkének
(1) bekezdését, mivel kollektív módon állapított meg a multilaterális bankközi díjakra vonatkozó szabályokat, ame-
lyek az EGT-n kívüli kibocsátó által kibocsátott fogyasztói betéti kártyákkal és hitelkártyákkal az EGT-n belüli
kereskedelmi értékesítési pontokon lebonyolított kártyaalapú régióközi tranzakciókra alkalmazandók. Ezek a tranz-
akciók lehetnek kártya bemutatásával járó vagy „CP” tranzakciók (üzletben lebonyolított tranzakciók, amelyeknél
a kártyatulajdonos jelen van az üzletben) és kártya bemutatása nélküli vagy „CNP” tranzakciók (online tranzakciók,
amelyeknél a kártyatulajdonos nincsen jelen, hanem például az interneten, postai úton vagy telefonon továbbítja
a kártya számát és hitelesítési adatait).
- (10) A kifogásközlésben a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a Mastercard régióközi multilaterális
bankközi díjakra vonatkozó szabályai vállalkozások társulásai által hozott döntésnek minősülnek, amely célját és
emellett hatását tekintve is számottevően korlátozza a versenyt a kártyás fizetések EGT-n belüli elfogadói piacán.
- (11) A kifogásközlésben a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a Mastercard régióközi multilaterális
bankközi díjakra vonatkozó szabályai horizontális árrögzítésnek minősülnek. A régióközi multilaterális bankközi
díjak egy jelentős összetevőjét rögzítik annak az árnak, amelyet a kereskedői díjak révén az elfogadási szolgálta-
tásokért számítanak fel a kereskedőknek. A Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy az árverseny
korlátozása a Mastercard régióközi multilaterális bankközi díjakra vonatkozó szabályainak lényegéből következik.
A Bizottság továbbá arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a Mastercard régióközi multilaterális bankközi
díjakra vonatkozó szabályainak célja az, hogy rögzítsék a kereskedőknek felszámított ár egy részét, és korlátozzák
a versenyt a Mastercard és tagjai/engedélyesei, elsősorban a kibocsátók javára. Az ilyen árrögzítés jellegénél fogva
káros a versenyre és elegendő károssági fokot mutat ahhoz, hogy „*cél általi*” versenykorlátozásnak kelljen tekinteni.
- (12) A kifogásközlésben a Bizottság továbbá arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a Mastercard régióközi multila-
terális bankközi díjakra vonatkozó szabályainak versenykorlátozó hatása van a kártyás fizetések EGT-n belüli
elfogadói piacán. A Bizottság kifogásközlése szerint a Mastercard régióközi multilaterális bankközi díjai közvetlenül
alkalmazandók az EGT-n belüli kereskedőknél lebonyolított szinte valamennyi régióközi tranzakcióra. A régióközi
multilaterális bankközi díjak meghatározzák egy jelentős összetevőjét annak az árnak, amelyet a kereskedői díjak
révén az elfogadási szolgáltatásokért számítanak fel a kereskedőknek, ezért korlátozzák az elfogadók mozgásterét
a kereskedői díjaik csökkentésében és differenciálásában, valamint az elfogadók áthárítják a régióközi multilaterális
bankközi díjakat a kereskedőkre. A régióközi multilaterális bankközi díjak ezért közvetlen hatást gyakorolnak az
árakra, mivel növelik a kereskedői díjakat.
- (13) A kifogásközlésben a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a Mastercard régióközi multilaterális
bankközi díjakra vonatkozó szabályainak korlátozó célját és hatását még tovább erősíteni látszanak többek között
a következő tényezők: rendszerek közötti verseny, amely magas multilaterális bankközi díjakat eredményez (minél
magasabb a Mastercard multilaterális bankközi díja, annál vonzóbbá válik a kibocsátók számára a Mastercard kár-
tyák kibocsátása), az elfogadók nem gyakorolnak a multilaterális bankközi díjakat leszorító nyomást, a kereskedők
pedig nem rendelkeznek olyan kiegyenlítő alkupozícióval, hogy korlátozni tudják a multilaterális bankközi díjak
szintjét. Az elfogadók tekintetében a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy közömbösnek tűnnek
a multilaterális bankközi díjakkal szemben, mivel a multilaterális bankközi díjak valamennyi elfogadóra egyformán
alkalmazandók, ami lehetővé teszi számukra, hogy a multilaterális bankközi díjak közös költségét áthárítsák
a kereskedőkre.
- (14) A kifogásközlésben a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a Mastercard régióközi multilaterális
bankközi díjakra vonatkozó szabályai objektív szempontból nem szükségesek.

2.3. Kötelezettségvállalások

- (15) A Mastercard által 2018. november 26-án felajánlott Kötelezettségvállalások legfontosabb elemei a következők.
- (16) A Mastercard kötelezettséget vállal arra, hogy hat hónappal az e határozatról szóló hivatalos értesítés kézhezvételé-
nek időpontját követően valamennyi fogyasztói kártyaalapú fizetési művelet multilaterális bankközi díját a követke-
zőképpen maximálja:
- betéti kártyák esetében a kártya bemutatásával járó (CP) régióközi tranzakciók régióközi bankközi díját (?) 0,2 %-
ban; valamint
 - hitelkártyák esetében a kártya bemutatásával járó (CP) régióközi tranzakciók régióközi bankközi díját 0,3 %-ban;
valamint
 - betéti kártyák esetében a kártya bemutatása nélküli (CNP) régióközi tranzakciók régióközi bankközi díját
1,15 %-ban; valamint
 - hitelkártyák esetében a kártya bemutatása nélküli (CNP) régióközi tranzakciók régióközi bankközi díját 1,50 %-
ban.

(?) A Mastercard a régióközi multilaterális bankközi díjakat a Mastercard által megállapított olyan bankközi díjakként határozza meg,
amelyek alapértelmezésként a fogyasztói betéti kártyás és hitelkártyás régióközi tranzakcióra alkalmazandók.

- (17) A Mastercard az e határozatról történő értesítéstől számított 12 munkanapon belül értesíti a Mastercard régióközi tranzakcióinak minden elfogadját, és felkéri őket arra, hogy haladéktalanul értesítsék saját kereskedő ügyfeleiket a következőkről: i. a Kötelezettségvállalások elfogadásra kerültek, és ii. a Kötelezettségvállalások időtartama alatt valamennyi jövőbeni fogyasztói betéti kártyás és hitelkártyás régióközi tranzakció régióközi multilaterális bankközi díja maximalizálva lesz.
- (18) Az e határozatról történő értesítéstől számított 12 munkanapon belül a Mastercard jól látható és könnyen hozzáférhető helyen nyilvánosságra hozza saját európai honlapján az összes olyan betéti és hitelkártyás régióközi multilaterális bankközi díját, amelyek a Kötelezettségvállalások tárgyát képező, kártya bemutatásával járó és kártya bemutatása nélküli tranzakciókra vonatkoznak. E kötelezettség a Kötelezettségvállalások időtartama alatt marad hatályban.
- (19) A Mastercard sem közvetlenül, sem közvetve, semmilyen cselekmény vagy mulasztás révén nem kerüli meg a Kötelezettségvállalásokat, és arra kísérletet sem tesz. Így a Mastercard az e határozatról történő értesítéstől kezdve tartózkodik minden, a régióközi multilaterális bankközi díjakkal azonos célú vagy hatású gyakorlattól. Ez magában foglalja különösen, de nem kizárólag olyan programok vagy új szabályok végrehajtását, amelyek révén a Mastercard az EGT-n belüli elfogadóknak felszámított rendszerdíjakat vagy egyéb díjakat EGT-n kívüli kibocsátóknak adná tovább.
- (20) A megkerülés tilalmára vonatkozó kötelezettségvállalás betartása mellett a Mastercard megfelelő fogyasztóvédelmi intézkedéseket fogadhat el annak érdekében, hogy a fogyasztókat ne érintsék hátrányosan a régióközi multilaterális bankközi díjak változásai, különösen a családi, valutaváltási, visszatérítési és visszatérhelési ügyekben.
- (21) A Mastercard ellenőrző megbízottat nevez ki, aki ellenőrzi, hogy a Mastercard teljesíti-e a Kötelezettségvállalásokat. A Bizottság jogosult a kinevezés előtt a javasolt megbízott személyét jóváhagyni vagy elutasítani.
- (22) A Kötelezettségvállalások a Mastercard e határozatról történő értesítésétől számított öt évig és hat hónapig maradnak hatályban.

3. KÖVETKEZTETÉS

- (23) A Kötelezettségvállalások megfelelően elosztatják a kifogásközlésben kifejezett aggályokat.
- (24) A régióközi tranzakció egyes (azaz kártya bemutatásával járó és kártya bemutatása nélküli, betéti- és hitelkártya-alapú) típusai esetében úgy tűnik, hogy a multilaterális bankközi díjak Mastercard által javasolt maximumai teljesítik a kereskedősemlegességi teszt követelményeit. ⁽³⁾ Az aktában szereplő bizonyítékok azt mutatják, hogy a kártya bemutatásával járó régióközi tranzakciók esetében a betéti kártyákra vonatkozó 0,2 %-os és a hitelkártyákra vonatkozó 0,3 %-os tranzakciónkénti multilaterális bankközi díj mellett válhatna a kereskedők számára összességében közömbössé, hogy készpénzes vagy kártyás fizetést fogadnak-e el. A kártya bemutatása nélküli régióközi tranzakciók esetében az aktában szereplő bizonyítékok azt mutatják, hogy a betéti kártyákra vonatkozó 1,15 %-os és a hitelkártyákra vonatkozó 1,5 %-os tranzakciónkénti multilaterális bankközi díj mellett válhatna a kereskedő számára összességében közömbössé, hogy nem SEPA-átutalást vagy elektronikuspénz-átutalást és kártyás fizetést fogadnak-e el.
- (25) A Kötelezettségvállalások tehát hatékonyan kezelik a Bizottság által meghatározott előzetes versenyjogi aggályokat, mivel közvetlen és kézzelfogható előnyöket biztosítanak a kereskedők és végső soron a fogyasztók számára olyan multilaterális bankközi díjak formájában, amelyek jelentősen alacsonyabbak a jelenleg alkalmazandó szinteknél.
- (26) A Kötelezettségvállalások a megkerülés tilalmára vonatkozó, kiterjedt záradékot tartalmaznak, amely megtiltja a Mastercard számára, hogy közvetlenül vagy közvetve, cselekmény vagy mulasztás révén a régióközi multilaterális bankközi díjakkal azonos célú vagy hatású magatartást tanúsítson. Ez magában foglalja többek között, de nem kizárólag olyan díjak bevezetését, amelyek jogi és gazdasági szempontból azonosak a régióközi multilaterális bankközi díjakkal. Ez hasonló a Mastercard 2010-es és 2014-es kötelezettségvállalásaihoz. Ugyanúgy, mint azokban a kötelezettségvállalásokban, a megkerülés tilalmára vonatkozó záradék kiterjed a multilaterális bankközi díjakkal azonos új díjakra vagy megemelt rendszerdíjakra is.
- (27) A „kártyaalapú készpénz-helyettesítő fizetési eszköz” és a „kártya bemutatásával járó tranzakciók” Kötelezettségvállalásokban szereplő fogalommeghatározása kizárja azokat a manipulációkat, amelyek során a kártyarendszer a kártya bemutatásával járó tranzakciókat kártya bemutatása nélküli tranzakcióként újradefiniálhatja, mivel a fogalommeghatározások egyértelműen meghatározzák, hogy milyen feltételek mellett kerülhet sor kártya bemutatásával járó tranzakciókra. Mindazonáltal, ha ilyen manipuláció történne, akkor az a Kötelezettségvállalások megsértésének és megkerülésének tekintendő.

⁽³⁾ A multilaterális bankközi díjak szintjének elemzésekor figyelembe kell venni a kereskedősemlegességi tesztet, amely eredetileg a gazdasági szakirodalomban kidolgozott, majd a Bizottság által továbbfejlesztett módszer a hatékony bankközi díjak értékelésére. A Bizottság referenciaértékként vagy helyettesítő mutatóként alkalmazza ezt a módszert a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésének való megfelelés értékelésekor annak biztosításra, hogy a kereskedők számára előnyös legyen a kártyaelfogadás.

- (28) A Bizottság úgy véli, hogy a Kötelezettségvállalások öt éves és hat hónapos időtartama elegendő a kifogásközlésben és a kiegészítő kifogásközlésekben kifejezett aggályok megfelelő kezeléséhez. Mivel a Kötelezettségvállalások hat hónapos végrehajtási időszakot írnak elő, a Kötelezettségvállalások „nettó” időtartama ténylegesen öt év.
- (29) A Kötelezettségvállalások tükrében a Bizottság megállapítja, hogy részéről nincs szükség további intézkedésre, és az eljárást az 1/2003/EK rendelet 9. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül le kell zárni.
- (30) A Bizottság fenntartja magának a kizárólagos jogot, hogy a Szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti vizsgálatot folytasson és eljárást indítson olyan gyakorlatok tekintetében, amelyek nem képezik e határozat tárgyát.
-

Az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság 2019. január 31-i ülésén az M.8677 – Siemens/Alstom ügyhöz kapcsolódó előzetes határozattervezetről szóló véleménye

(2019/C 300/05)

Összefonódás

1. A tanácsadó bizottság (14 tagállam) egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett ügylet a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében összefonódásnak minősül ⁽¹⁾.
2. A tanácsadó bizottság (14 tagállam) egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (2) bekezdése értelmében uniós léptékű.

A piac meghatározása

3. A tanácsadó bizottság (14 tagállam) egyetért az érintett termékpiacok Bizottság általi alábbi meghatározásával:
 - a) Nagy sebességű járművek (beleértve a nagyon nagy sebességű járműveket), vagy külön nagyon nagy sebességű járművek;
 - b) Örökölt OBU-projektek;
 - c) ETCS OBU-projektek;
 - d) Önálló ETCS ATP pálya menti (úgynevezett átfedési) projektek;
 - e) ETCS ATP pálya menti jelzésfelújítási projektek (ETCS ATP pálya menti és irányítórendszerek együttesen);
 - f) Önálló irányítási projektek; valamint
 - g) Irányítóberendezések.
4. A tanácsadó bizottság (14 tagállam) egyetért az érintett földrajzi piacok Bizottság általi alábbi meghatározásával:
 - a) Az egész EGT-re vagy az egész világra (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával) kiterjedő piac a nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járművek esetében;
 - b) Nemzeti piac az örökölt OBU-projektek esetében;
 - c) Az egész EGT-re kiterjedő piac az ETCS OBU-projektek esetében;
 - d) Az egész EGT-re kiterjedő piac az önálló ETCS ATP pálya menti (átfedési) projektek esetében;
 - e) Az egész EGT-re kiterjedő piac az ETCS ATP pálya menti jelzésfelújítási projektek esetében;

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

- f) Nemzeti piac az önálló irányítási projektek esetében;
- g) Nemzeti piac az irányítóberendezések esetében.

A verseny értékelése

5. A tanácsadó bizottság (14 tagállam) egyetért a Bizottság azon értékelésével, amely szerint a bejelentett ügylet olyan horizontális nem egyeztetett hatásokat eredményezne, amelyek a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetnének az alábbi piacokon:
 - a) Nagy sebességű járművek (beleértve a nagyon nagy sebességű járműveket), vagy nagyon nagy sebességű járművek az EGT-ben vagy az egész világon (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával);
 - b) ETCS OBU-projektek az EGT-ben;
 - c) Önálló ETCS ATP pálya menti (átfedési) projektek az EGT-ben;
 - d) ETCS ATP pálya menti jelzésfelújítási projektek az EGT-ben;
 - e) Örökölt OBU-projektek Belgiumban;
 - f) Önálló irányítási projektek Belgiumban, az Egyesült Királyságban, Görögországban, Horvátországban, Magyarországban, Portugáliában, Romániában és Spanyolországban;
 - g) Irányítóberendezések az Egyesült Királyságban.
6. A tanácsadó bizottság (14 tagállam) egyetért a Bizottság azon értékelésével, amely szerint a bejelentett ügylet olyan nem horizontális hatásokat eredményezne, amelyek a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetnének az önálló irányítási projektek esetében az Egyesült Királyságban.

Korrekciós intézkedések

7. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a felek által 2019. január 25-én ajánlott kötelezettségvállalások (a továbbiakban: a kötelezettségvállalások) nem kezelik a Bizottság által megjelölt versenyproblémákat az alábbi piacokon:
 - a) Nagy sebességű járművek (beleértve a nagyon nagy sebességű járműveket), vagy nagyon nagy sebességű járművek az EGT-ben vagy az egész világon (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával); 13 tagállam egyetért, egy tagállam tartózkodik.
 - b) ETCS OBU-projektek az EGT-ben; 14 tagállam egyetért.
 - c) Önálló ETCS ATP pálya menti (átfedési) projektek az EGT-ben; 14 tagállam egyetért.
 - d) ETCS ATP pálya menti jelzésfelújítási projektek az EGT-ben; 14 tagállam egyetért.
 - e) Örökölt OBU-projektek az EGT-ben; 14 tagállam egyetért.
 - f) Önálló irányítási projektek Belgiumban, az Egyesült Királyságban, Görögországban, Horvátországban, Magyarországban, Portugáliában, Romániában és Spanyolországban; 14 tagállam egyetért.
 - g) Irányítóberendezések az Egyesült Királyságban. 14 tagállam egyetért.
8. A tanácsadó bizottság (13 tagállam) egyetért a Bizottság azon megállapításával, amely szerint a bejelentett ügylet a kötelezettségvállalásokkal együtt jelentősen akadályozná a hatékony versenyt a belső piacon, vagy annak egy részén. Egy tagállam tartózkodik.
9. A tanácsadó bizottság (13 tagállam) egyetért a Bizottsággal abban, hogy a bejelentett összefonódást ennél fogva összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani a belső piaccal, összhangban az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (3) bekezdésével és 8. cikkének (3) bekezdésével, valamint az EGT-megállapodás 57. cikkével. Egy tagállam tartózkodik.

A meghallgatási tisztviselő zárójelentése ⁽¹⁾**(M.8677 – Siemens/Alstom)**

(2019/C 300/06)

1. 2018. június 8-án az Európai Bizottsághoz (a továbbiakban: Bizottság) bejelentés érkezett egy tervezett összefonódásról, amely révén a Siemens AG (a továbbiakban: Siemens vagy bejelentő fél) kizárólagos irányítást szerezne az Alstom (a továbbiakban: Alstom) felett, a Siemens közlekedési üzletágának az Alstomba apportálása révén, újonnan kibocsátott Alstom-részvényekért cserébe (a továbbiakban: az ügylet). A Siemens és az Alstom a továbbiakban együttesen: felek.
2. A Bizottság 2018. július 13-án határozatot fogadott el az összefonódás-ellenőrzési rendelet ⁽²⁾ 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárás megindításáról (a továbbiakban: a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárásról szóló határozat). E határozatban a Bizottság kiemelte, hogy az ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozó uniós léptékkal bír, valamint hogy komoly kétségek merültek fel annak a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével való összeegyeztethetőségét illetően.
3. 2018. július 16-án az összefonódás-ellenőrzési rendelet 10. cikke (3) bekezdése második albekezdésének első mondata alapján a végső határozat meghozatalára nyitva álló határidőt 20 munkanappal meghosszabbították.
4. 2018. augusztus 6-án a felek benyújtották a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárásról szóló határozattal kapcsolatos írásbeli észrevételeiket, amelyekben kifogásolták a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárásról szóló határozatban a Bizottság által rögzített értékelést.
5. 2018. augusztus 8-án a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 11. cikkének (3) bekezdése alapján két határozatot hozott, miután sem a Siemens, sem az Alstom nem szolgáltatott hiánytalan információt a Bizottság külön információkéréseire válaszolva. E határozatok 2018. augusztus 7-től felfüggesztették az összefonódás-ellenőrzési rendelet 11. cikke (3) bekezdésének első albekezdésében szereplő határidőt. A Siemens és az Alstom 2018. szeptember 4-én válaszolt a vonatkozó információkérésre, így a felfüggesztés e nap végén megszűnt.
6. 2018. október 29-én a Bizottság kifogásközlést fogadott el az összefonódás-ellenőrzési rendelet végrehajtási rendelete ⁽³⁾ 13. cikkének (2) bekezdése szerint (a továbbiakban: a kifogásközlés), amelyről a bejelentő felet ugyanazon a napon értesítette. Az Alstom megkapta a kifogásközlés egy példányát. A kifogásközlés szerint a Bizottság előzetesen úgy vélte, hogy az ügylet valószínűleg a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezet különböző vasúti járműpiacokon, a fővonalai és a városi jelzőrendszerek piacán, valamint a vasútvillamosági rendszerek egyes piacain, világszerte, az EGT-ben, és/vagy egyes nemzeti piacokon, a konkrét érintett termékpiactól függően.
7. A felek először 2018. október 29-én tekinthettek be az iratokba, a kifogásközlés elfogadását követően. Az iratokba való betekintést folyamatosan biztosították 2019. január 31-ig, a felek különböző kérelmeire is reagálva.
8. A felek 2018. november 14-én válaszoltak a kifogásközlésre. Nem kértek lehetőséget arra, hogy érveiket hivatalos szóbeli meghallgatás során is kifejthessék, az összefonódás-ellenőrzési rendelet végrehajtási rendelete 14. cikkének megfelelően.
9. 2018. július 19. és november 27. között indokolt kérelem alapján 24 érdekelt harmadik személy részére adtam engedélyt a 2011/695/EU határozat 5. cikke alapján. Ezek között versenytársak, ügyfelek, szállítók és szakszervezetek szerepeltek. Ezek közül 14 érdekelt tett észrevételt beadványában a kifogásközlést illetően.
10. 2018. december 12-én a bejelentő fél hivatalosan benyújtotta az első kötelezettségvállalásokat, amelyeket a Bizottság 2018. december 17-én piaci tesztnek vetett alá. A Bizottság 2018. december 21-én tájékoztatta a feleket a piaci teszt előzetes eredményeiről, majd 2019. január 4-én az azt követően beérkezett további eredményekről. A bejelentő fél 2019. január 9-én és 25-én módosított kötelezettségvállalásokat nyújtott be.

⁽¹⁾ A meghallgatási tisztviselő egyes versenyjogi eljárásokban meglévő feladatáról és megbízatásáról szóló, 2011. október 13-i 2011/695/EU európai bizottsági elnöki határozat (HL L 275., 2011.10.20., 29. o.) (a továbbiakban: a 2011/695/EU határozat) 16. és 17. cikke alapján.

⁽²⁾ A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.) (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽³⁾ A Bizottság 802/2004/EK rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 133., 2004.4.30., 1. o.) (az összefonódás-ellenőrzési rendelet végrehajtási rendelete).

11. 2019. január 23-án a Bizottság tényállást közlő levelet küldött a bejelentő fél részére (a továbbiakban: tényállást közlő levél). A tényállást közlő levélre 2019. január 28-án adott válasz olyan általános észrevételeket tartalmaz, amelyek szerint a feleknek nem biztosítottak elegendő időt és összefüggést álláspontjuk tényleges kifejtésére. E vonatkozásban a felek részéről semmilyen közvetlen megkeresés vagy panasz nem érkezett be hozzám. Ezenfelül megjegyzem, hogy a tényállást közlő levélre adott válasz részletes érveket tartalmaz a tényállást közlő levél minden részét illetően, amelyekről a tanácsadó bizottság is megfelelő tájékoztatást kapott. Álláspontom szerint a felek meghallgatáshoz való jogát e tekintetben nem sértették meg.
12. A határozattervezetben a Bizottság megállapítja, hogy bár egyes érintett piacokon nem maradtak fenn kifogások, a kötelezettségvállalások nem küszöbölik ki az összes megjelölt versenyproblémát. Ennek megfelelően a határozattervezet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján megállapítja, hogy az ügylet összeegyeztethetetlen a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.
13. A 2011/695/EU határozat 16. cikkének megfelelően megvizsgáltam, hogy a határozattervezet csak olyan kifogásokat érint-e, amelyekre vonatkozóan a feleknek lehetőségük nyílt álláspontjuk ismertetésére. Megállapítottam, hogy ez így van.
14. Összességében megállapítom, hogy ebben az ügyben a felek hatékonyan tudták eljárás jogukat gyakorolni.

Brüsszel, 2019. február 1.

Joos STRAGIER

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2019. február 6.)****egy vállalati összefonódásnak a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetetlennek nyilvánításáról****(Ügyszám: M.8677 – Siemens/Alstom)***(az értesítés a C(2019) 921. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2019/C 300/07)

2019. február 6-án a Bizottság – a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾, és különösen az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján – határozatot fogadott el egy összefonódási ügyben. A határozat teljes szövegének nyilvános (adott esetben ideiglenes) változata az ügy hiteles nyelvén megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. A FELEK

- (1) A Siemens AG (Németország, a továbbiakban: Siemens vagy bejelentő fél) egy német vállalat, a müncheni székhelyű, a Frankfurt am Main-i tőzsdén és a Xetra tőzsdén jegyzett Siemens Group legfelső szintű anyavállalata. A Siemens számos ipari területen működik, közlekedési részlege széles portfoliót kínál a vasúti járművek, a vasúti automatizálási és jelzőrendszerek, a vasútvillamosági rendszerek, a közúti közlekedési technológia, az informatikai megoldások, valamint a személyek és áruk vasúti és közúti szállításával kapcsolatos egyéb termékek és szolgáltatások területén.
- (2) Az Alstom SA (Franciaország, a továbbiakban: Alstom) egy párizsi székhelyű francia vállalat, amelyet a Euronext Paris tőzsdén jegyeznek. Az Alstom az egész világon aktív a vasúti közlekedési ágazatban, a közlekedési megoldások (a nagy sebességű vonatoktól a metrókig és villamosokig), a személyre szabott szolgáltatások (karbantartás és modernizálás), valamint az utasokkal és az infrastruktúrával, a digitális mobilitással és a jelzőrendszerekkel kapcsolatos megoldások széles skáláját kínálva.

II. AZ ÜGYLET

- (3) 2018. június 8-án a Bizottság részére hivatalosan bejelentettek egy tervezett összefonódást az 139/2004/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) 4. cikke alapján, amely révén a Siemens megszerzi a kizárólagos irányítást az Alstom felett, a Siemens közlekedési üzletágának az Alstomba apportálása révén, újonnan kibocsátott Alstom-részvényekért cserébe (a továbbiakban: ügylet). A Siemens és az Alstom a továbbiakban együttesen: felek.
- (4) Az ügylet az Alstom feletti kizárólagos irányítás Siemens általi megszerzésére irányul. Magában foglalja az Alstom és a Siemens közlekedési üzletágának összekapcsolását, beleértve a vasúti vontatókat és a kapcsolódó szolgáltatási tevékenységeket (a továbbiakban: az összefonódással létrejövő vállalkozás).

III. UNIÓS LÉPTÉK

- (5) Az érintett vállalkozások összevont teljes világszintű forgalma meghaladja az 5 000 millió EUR-t. Mindkét vállalkozás EU-szintű forgalma meghaladja a 250 millió EUR-t, de az összevont uniós szintű forgalmuk több mint kétharmadát nem egy és ugyanazon tagállamban termelik meg. Az ügylet ezért uniós léptékű.

IV. ELJÁRÁS

- (6) 2017. szeptember 26-án bejelentették a Siemens közlekedési (vasúti) üzletágának összeolvadását az Alstommal.
- (7) 2018. június 8-án az Európai Bizottság hivatalos bejelentést kapott az ügyletről.
- (8) 2018. július 13-án a Bizottság megállapította, hogy komoly kétségek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy az ügylet összeegyeztethető-e a belső piaccal és elfogadott egy mélyreható vizsgálat megindításáról szóló határozatot. A bejelentő fél 2018. augusztus 6-án nyújtotta be a Bizottság mélyreható vizsgálat megindításáról szóló határozatával kapcsolatos észrevételeit.
- (9) 2018. július 16-án a Bizottság a felek egyetértésével 20 munkanappal meghosszabbította a jogszabályi határidőt, az összefonódás-ellenőrzési rendelet 10. cikke (3) bekezdésének második albekezdése alapján.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

- (10) 2018. augusztus 8-án a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 11. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot hozott, amellyel felfüggesztette az összefonódás vizsgálatára nyitva álló határidőt, mivel a felek nem nyújtottak be egyes kért dokumentumokat. A felfüggesztés 2018. augusztus 7-től 2018. szeptember 4-ig tartott, amely időpontban sor került a kért dokumentumok benyújtására.
- (11) 2018. október 29-én a Bizottság kifogásközlést fogadott el. A bejelentő fél 2018. november 14-én válaszolt a kifogásközlésre. A bejelentő fél szóbeli meghallgatást nem kért.
- (12) A bejelentő fél 2018. december 12-én kötelezettségvállalásokat terjesztett elő (a továbbiakban: első kötelezettségvállalások). A Bizottság 2018. december 17-én megindította a 2018. december 12-én benyújtott kötelezettségvállalások piaci tesztjét.
- (13) 2019. január 9-én a bejelentő fél benyújtotta a kötelezettségvállalások első módosított változatát (a továbbiakban: második kötelezettségvállalások). 2019. január 25-én a bejelentő fél benyújtotta a kötelezettségvállalások második módosított változatát (a továbbiakban: végleges kötelezettségvállalások).
- (14) A tanácsadó bizottsággal tartott találkozót 2019. január 31-én tartották.

V. ÉRINTETT PIACOK

a) Nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járművek

- (15) A Bizottság úgy véli, hogy a legalább 250 km/h sebességre képes vonatok (a továbbiakban: nagy sebességű járművek) külön termékpiacot alkotnak. Ezenfelül, amint azt az ágazati egységes álláspont is megerősíti, mind kínálati, mind keresleti oldalon azt mutatják az értékesítési és műszaki követelmények, valamint a piacvizsgálat eredményei, hogy a nagy sebességű járművek (250–299 km/h sebességre képes vonatok) nem helyettesíthetők a nagyon nagy sebességű járművekkel (legalább 300 km/h sebességre képes vonatok). Ennélfogva a nagyon nagy sebességű járművek külön piacot alkotnak. Mivel azonban az ügylet a piac pontos meghatározásától függetlenül felvet versennyel kapcsolatos kérdéseket, a hatások mindkét elképzelhető piacmeghatározás alapján megvizsgálásra kerülnek. A Bizottság úgy véli, hogy a vontatási rendszeren, az architektúrán, illetve a szintek számán alapuló további szegmentálás nem releváns.
- (16) A Bizottság szerint az érintett földrajzi piac a közös alkalmazandó szabályokra és a belépési akadályok hiányára figyelemmel legalább EGT-léptékű és magában foglalja Svájcot is. A Bizottság nem tudja kizárni, hogy a piac világméretű (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával, a piacra lépés ezen országokban fennálló áthághatatlan akadályai miatt), amint azt a bejelentő fél kifejtette, a piacvizsgálat pedig megerősítette.
- (17) A Bizottság úgy véli, hogy az érintett piac a nagy sebességű vonatok piaca, beleértve a nagyon nagy sebességű vonatok szűkebb piacát az EGT-ben (Svájcot is ideértve) és világszinten (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával).

b) Fővonalai jelzőrendszerek

- (18) A Bizottság úgy véli, hogy a fővonalai jelzőrendszerek és a városi jelzőrendszerek két külön piacot alkotnak. A fővonalai jelzőrendszereken belül a jelzőrendszer-projektek és a jelzőtermékek is külön piacot alkotnak. Ezenfelül a fővonalai jelzőrendszer-projektek tovább kell tagolni az alrendszerek (irányítórendszerek, automatikus vonatvédelem [ATP], valamint üzemeltetési és ellenőrzési rendszerek) között, az örökölt projektek és az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS) projektjei között, illetve a fedélzeti és a pálya menti megoldások között, az alábbiak szerint:
- a) Örökölt OBU-projektek;
- b) ETCS OBU-projektek;
- c) Örökölt ATP pálya menti projektek;
- d) Önálló ETCS ATP pálya menti (úgynevezett átfedési) projektek;
- e) Önálló irányítási projektek;
- f) ETCS ATP pálya menti jelzészelfújítási projektek (ETCS ATP pálya menti és irányítórendszerek együttesen).
- (19) A Bizottság nem szegmentálja tovább a piacokat projektméret vagy ETCS-szint (ETCS 1. szint, ETCS 2. szint) szerint.
- (20) Ezenfelül az irányító berendezések jelzőtermékeinek piaca külön piacot alkot.

- (21) A Bizottság úgy véli, hogy az érintett földrajzi piac az ETCS OBU-projektek, az ETCS ATP pálya menti átfedési projektek, valamint az az ETCS ATP pálya menti jelzészélfújítási projektek esetében az egész EGT-re kiterjed.
- (22) A Bizottság úgy véli, hogy az érintett földrajzi piac az örökölt OBU-projektek, az önálló irányítási projektek és az irányító berendezések esetén nemzeti szintű.

VI. A VERSENY ÉRTÉKELÉSE

a) Nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járművek

- (23) A felek nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járműveket gyártanak, illetve szállítanak.
- (24) A Bizottság értékelését a 2008–2018 közötti időszak piaci részesedései alapján végezte (beérkező megrendelések értéke). Az összefonódással létrejövő vállalkozás [70-80] %-os összesített piaci részesedéssel fog rendelkezni a nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járművek teljes piacán az EGT-ben (Svájcot is beleértve) és [60-70] %-os összesített piaci részesedéssel világszerte (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával). A nagyon nagy sebességű járművek szűkebb piacán az összefonódással létrejövő vállalkozás [70-80] %-os összesített piaci részesedéssel fog rendelkezni az EGT-ben (Svájcot is beleértve) és [60-70] %-os összesített piaci részesedéssel világszerte (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával).
- (25) A felek igen nagy részesedése a nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járművek teljes piacán, valamint a nagyon nagy sebességű járművek szűkebb piacán a piaci erőfölény fennállásával összhangban álló bizonyítéknak minősül. A versenyproblémák annál is valószínűbbek, mivel az ügylet egy koncentrált piacstruktúrát erősít meg. Ennélfogva a koncentrált HHI-index minden szegmensben jelentősen meg fogja haladni a 2 000-et, a 250-et jelentősen meghaladó delta érték mellett.

i. A felek versenytársai

- (26) A felekkel ellentétben a versenytársak nem vagy csak nagyon korlátozott mértékben értékesítenek nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű vonatokat a saját országukbeli gazdasági szereplőkön kívüli EGT ügyfelek részére. Közelebbről, a nagyon nagy sebességű járműveket illetően, a közös ajánlati stratégiák és a portfólió-korlátozások eredményeként az ügyletet követően az összefonódással létrejövő vállalkozással ténylegesen versengő versenytársak száma két szállítóra, a Talgóra, illetve egy a Bombardier és a Hitachi-Ansaldo által alkotott konzorciumra korlátozódik. A CAF egyáltalán nem értékesített nagyon nagy sebességű vonatokat.
- (27) Az EGT-beli szállítókon kívül a bejelentő fél álláspontja szerint világszinten a CRRC, a Hyundai Rotem és a Kawasaki gyakorol versenynyomást. A CRRC azonban soha nem nyert nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű vonatokkal kapcsolatos tendert az EGT-ben. A CRRC világpiacon pozíciója továbbra is marginális és egyetlen értékesítésből, egy 2017-ben az indonéz vasúttal kötött szerződésből ered, amelyet nem versenyalapú tender révén nyert el, hanem kormányzati szintű tárgyalások eredményeként. Ebből következően a CRRC továbbra sem vett részt versenyalapú tendereken a világ jelentős, nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű járműveket szállító gazdasági szereplőivel szemben Kínán kívül. Az EGT-ben a CRRC-t nem kérték fel arra, hogy tegyen ajánlatot a közelgő HS2 (UK) tenderen. Ebből következik, hogy a CRRC nem értékesített nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű járműveket rendes versenyfeltételek mellett, továbbá nem is kérték fel erre. A CRRC ebből következően nem tekinthető olyanoknak, mint amely jelentős versenynyomást fejt ki a világpiacon Kínán, Japánon és Dél-Koreán kívül.

ii. A verseny szorossága

- (28) A Bizottság úgy véli, hogy a felek szoros versenytársak, az alábbiak alapján: i. termékkínálatuk és földrajzi jelenlétük, ii. az ajánlati adatok elemzése, valamint iii. a felek belső dokumentumai.
- (29) A földrajzi jelenlétet illetően mind a Siemens, mind az Alstom aktív Németországon és Franciaországon kívül, Olaszországban (NTV/Alstom), Belgiumban/Franciaországban/Hollandiában/az Egyesült Királyságban (Eurostar/Siemens), Finnországban (Karelian/Alstom) és Lengyelországban (PKP/Alstom) található ügyfelek részére történő értékesítésekkel. Az EGT-n kívül a felek aktívak Marokkóban (ONCF/Alstom), az Egyesült Államokban (Amtrak/Alstom), Oroszországban (RZD/Siemens) és Törökországban (TCDD/Siemens).
- (30) A piacvizsgálat során választ adók megerősítették, hogy a felek termékkínálata szoros versenyben áll. Az ügyfelek megerősítették, hogy a felek nagyon nagy sebességű termékkínálata a legjobb alternatívát jelenti egymással szemben.
- (31) Azon tenderek elemzéséből, amelyeken valamelyik fél ajánlatot tett (2008–2018) az tűnik ki, hogy a felek egymás leggyakoribb versenytársai a nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű járművekkel kapcsolatos tendereken. Ezenfelül az ajánlati adatok elemzéséből kiderül, hogy a tendereken való részvétel általában korlátozott, az EGT-ben, illetve világszinten a nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű vonatokkal kapcsolatos tendereken kettő vagy kevesebb résztvevővel (vagyis olyan szállítókkal, amelyek ajánlatot tesznek).

- (32) A tendereken való részvétel elemzése alapján a felek interakciójának középpontjában elsősorban a nagyon nagy sebességű tenderek állnak, míg a nagy sebességű járművekkel kapcsolatos tendereken a felek interakciója sokkal kevésbé gyakori.
- (33) Összességében az ajánlatok elemzéséből különösen a nagyon nagy sebességű járművek kapcsán az derül ki, hogy a felek egymás legszorosabb versenytársai, illetve egymás számára a fő versenynyomást jelentik. Ezenfelül az ajánlatok elemzéséből kitűnik, hogy a Talgo és a Bombardier/Hitachi-Ansaldo konzorcium távolabbi versenynyomást gyakorol az Alstromra és gyakorlatilag semmilyen a Siemensre. A CAF és a Stadler egyáltalán nem gyakorolnak versenynyomást a nagyon nagy sebességű járművek esetében.
- (34) Összességében a felek belső dokumentumai megerősítik a felek által az ügyletet megelőzően egymásra gyakorolt szoros versenynyomást, valamint a versenytárs szállítók által gyakorolt távolabbi versenynyomást.

iii. *A piacra lépés akadályai*

- (35) A nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű járművek piacára való belépés több akadály is azonosításra került a piacvizsgálat során. Az azonosított akadályok közül több általános jelleggel érvényes a nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű járművek esetében, a helyszíntől függetlenül. Ezek közé tartozik a járművek fejlesztésének költsége, valamint az a követelmény, hogy ahhoz, hogy hitelt érdemlő ajánlattételre kerülhessen sor az ajánlati felhívások során, megfelelő referenciákra van szükség. A piacra lépés egyéb akadályai EGT-specifikusak és magukban foglalják a járművek európai engedélyezési rendszerét, azt, hogy EGT-specifikus referenciákra van szükség, az informális lokalizációs követelményeket, valamint a több EGT-beli szállító, illetve a nemzeti gazdasági szereplő közötti privilegizált kapcsolatot hazai országokban.
- (36) Ezeket az akadályokat a CRRC is tudomásul vette, elismerve, hogy jelenleg nem hitelt érdemlő ajánlattevő Kínán kívül. Ugyanez igaz azokra az egyéb ázsiai szállítókra, amelyeket a felek potenciális piacra lépőknek tekintenek, de amelyek jelenleg nem aktívak az EGT-ben és nem gyakorolnak versenynyomást.

iv. *Következtetés*

- (37) A fenti okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy az ügylet jelentősen akadályozni fogja a hatékony versenyt, az érintett piacon – amely a nagy sebességű vonatok piaca, beleértve a nagyon nagy sebességű vonatok szűkebb piacát az EGT-ben (Svájcot is beleértve) és világszinten (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával) – érvényesülő horizontális nem egyeztetett hatások miatt.

b) **Fővonalai jelzőrendszerek**

i. *ETCS OBU-projektek – horizontális egyoldalú hatások*

- (38) Az ügylet a horizontális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne az EGT-ben az ETCS OBU-projektek vonatkozásában.
- (39) A Bizottság értékelését a 2008–2018 közötti időszak piaci részesedései alapján végezte (beérkező megrendelések értéke). Az összefonódással létrejövő vállalkozás [70-80] %-os összesített piaci részesedéssel rendelkezne, ami jóval több, mint versenytársaié.
- (40) A felek – amint azt a 2008–2018 közötti időszak ajánlati adatainak elemzése is alátámasztja, továbbá az ügyfelek álláspontja, illetve a felek belső dokumentumai is megerősítik – szoros versenytársak. A felek az ETCS OBU területén jelentős innovátorok, az ügylet pedig egy jelentős innovátort szüntetne meg. Az összefonódással létrejövő vállalkozás olyan versenyelőnyrel rendelkezne, amely az ügyletet követően gyengítené a versenytársakat és jelentősen csökkentené a versenyt, a felek örökölt jelzőrendszerekhez való hozzáférése, valamint a felek nemzetközi folyosókkal kapcsolatos erősebb pozíciója miatt. A Bizottság álláspontja szerint az előrelátható jövőben nem valószínű új piacra lépés az EGT-ben, a kínai szállítókat is beleértve. A kínai szállítók mindeddig nem nyújtottak be az EGT-n belüli ETCS OBU-projektre vonatkozó ajánlatot.

ii. *Örökölt OBU-projektek Belgiumban – horizontális egyoldalú hatások*

- (41) Az ügylet a horizontális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne Belgiumban az örökölt OBU-projektek vonatkozásában.
- (42) A 2008–2018 közötti időszakban az Alstom volt az örökölt OBU-projektek egyedüli szállítója Belgiumban. A Siemens az egyetlen másik olyan szállító, amely jóváhagyott irányítórendszerrel rendelkezik Belgiumban. A Siemens versenynyomást gyakorol jóváhagyott irányítórendszere révén, ami az ügyletet követően megszűnne.

iii. *Önálló irányítási projektek – horizontális egyoldalú hatások*

- (43) Az ügylet a horizontális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne az önálló irányítási projektek vonatkozásában Belgiumban, az Egyesült Királyságban, Görögországban, Horvátországban, Magyarországon, Portugáliában, Romániában és Spanyolországban.

(44) Azokban az országokban, ahol érintett piacok merülnek fel, vagyis az Egyesült Királyságban, Horvátországban, Portugáliában és Spanyolországban, az összefonódással létrejövő vállalkozás magas együttes piaci részesedéssel rendelkezne (a beérkező megrendelések értéke alapján a 2008–2018 közötti időszakban: [90-100] % Horvátországban, [40-50] % Spanyolországban, [70-80] % az Egyesült Királyságban és [50-60] % Portugáliában. A felek szoros versenytársak és a pályahálózat-működtető potenciális vásárlóereje nem lenne elegendő a verseny ügyletből következő csökkenésének kompenzálásához.

(45) Azon országok mellett, ahol tényleges értékesítési átfedés volt a felek között a 2008–2018 közötti időszak során, az ügylet a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne azokban az országokban, ahol az ajánlattevők igen korlátozott száma miatt a felek jelentős versenynyomást gyakorolnak azáltal, hogy részt vesznek az önálló irányítórendszerekkel kapcsolatos ajánlatokban, illetve az irányítórendszereket tartalmazó ajánlatokban. Ezek az országok Görögország, Románia, Belgium és Magyarország. A felek szoros versenytársak és a pályahálózat-működtető potenciális vásárlóereje nem lenne elegendő a verseny ügyletből következő csökkenésének kompenzálásához.

iv. *ETCS ATP pálya menti átfedési projektek – horizontális egyoldalú hatások*

(46) A Bizottság úgy véli, hogy az ügylet a horizontális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne az EGT-ben az ETCS ATP pálya menti átfedési projektek vonatkozásában.

(47) A Bizottság értékelését a 2008–2018 közötti időszak piaci részesedései alapján végezte (beérkező megrendelések értéke). Az összefonódással létrejövő vállalkozás piacvezetővé válna, [30-40] %-os összesített piaci részesedéssel, ami jóval több, mint versenytársaié.

(48) A felek szoros versenytársak, nem valószínű új piacra lépés (különösen kínai szállítók részéről), és az ügyfelek potenciális vásárlóereje nem lenne elegendő a verseny ügyletből következő csökkenésének kompenzálásához.

v. *ETCS ATP pálya menti jelzészélesztési projektek – horizontális egyoldalú hatások*

(49) A Bizottság úgy véli, hogy az ügylet a horizontális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne az EGT-ben az ETCS ATP pálya menti jelzészélesztési projektek vonatkozásában.

(50) A Bizottság értékelését a 2008–2018 közötti időszak piaci részesedései alapján végezte (beérkező megrendelések értéke). Az összefonódással létrejövő vállalkozás piacvezetővé válna, az EGT-ben [50-60] %-os összesített piaci részesedéssel, ami jóval több, mint versenytársaié.

(51) A felek szoros versenytársak, nem valószínű új piacra lépés (különösen kínai szállítók részéről), és az ügyfelek potenciális vásárlóereje nem lenne elegendő a verseny ügyletből következő csökkenésének kompenzálásához.

vi. *Irányító berendezések – horizontális egyoldalú hatások*

(52) A Bizottság úgy véli, hogy az ügylet a horizontális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne az Egyesült Királyságban az irányító berendezések piaca vonatkozásában.

(53) Az összefonódással létrejövő vállalkozás [90-100] %-os összesített piaci részesedéssel rendelkezne, a 2015–2017 közötti időszakra számított piaci részesedések alapján (beérkező megrendelések értéke). Az ügyletet követően az Egyesült Királyság kapcsán specifikus irányító berendezéseknek nem lennének életképes alternatív szállítói és az ügyfelek potenciális vásárlóereje nem lenne elegendő a verseny ügyletből következő csökkenésének kompenzálásához.

vii. *Vertikális hatások – inputkizárás az önálló irányítási projektek piacáról az Egyesült Királyságban*

(54) A Bizottság úgy véli, hogy az ügylet a vertikális nem egyeztetett hatások miatt a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne az Egyesült Királyságban az önálló irányítási projektek piaca vonatkozásában.

(55) A Bizottság úgy véli, hogy az ügyletet követően az összefonódással létrejövő vállalkozás képes lesz, illetve ösztönözve lesz arra, hogy kizárja azon egyesült királyságbeli downstream versenytársai hozzáférést az irányítóberendezésekhez, amelyekkel szemben az összefonódással létrejövő vállalkozás versenyzik az önálló irányítási projektek szállítása kapcsán.

(56) Először is az összefonódással létrejövő vállalkozás képes lesz az irányítóberendezésekhez való hozzáférés kizárására az árak emelése révén, illetve azáltal, hogy egyéb módon akadályozza az önálló irányítási projektek területén működő versenytársak arra irányuló képességét, hogy versenyképes ajánlatokat tegyenek azokon a tendereken, amelyek során a felek irányítási termékeire támaszkodnak. Ez a helyzet, mivel a felek irányítási termékei kulcsfontosságú összetevői az önálló irányítási projektek egyesült királyságbeli szállításának, az összefonódással létrejövő vállalkozás pedig jelentős piaci erővel rendelkezik az irányítóberendezések egyesült királyságbeli upstream piacán.

- (57) Másodszor az összefonódással létrejövő vállalkozás ösztönözve lesz arra, hogy az ügylet követően kizárja az upstream jelzőberendezés-termékekhez való hozzáférést, mivel ez nyereséges stratégia lenne.
- (58) Végül a felek múltbeli magatartása azt támasztja alá, hogy már megpróbálták meggátolni a versenytársak arra irányuló képességét, hogy ajánlatot tegyenek az egyesült királyságbeli fővonalai jelzőrendszer-projektet illetően.

viii. *Következtetés*

- (59) A fent hivatkozott okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy az ügylet a horizontális és/vagy nem horizontális nem egyeztetett hatások eredményeként a hatékony verseny jelentős akadályozásához vezetne a következő piacok tekintetében:
- a) Nagy sebességű és nagyon nagy sebességű járművek, beleértve a nagyon nagy sebességű járművek szűkebb piacát az EGT-ben és világszinten (Kína, Japán és Dél-Korea kizárásával);
 - b) ETCS OBU-projektek az EGT-ben;
 - c) Örökölt OBU-projektek Belgiumban;
 - d) Önálló irányítási projektek Belgiumban, az Egyesült Királyságban, Görögországban, Horvátországban, Magyarországon, Portugáliában, Romániában és Spanyolországban;
 - e) ETCS ATP pálya menti átfedési projektek az EGT-ben;
 - f) ETCS ATP pálya menti jelzészelfújítási projektek az EGT-ben;
 - g) Irányítóberendezések az Egyesült Királyságban.

VII. KORREKCIÓS INTÉZKEDÉSEK

- (60) A Bizottság által megjelölt versenyproblémák kiküszöbölése érdekében a felek 2018. december 12-én benyújtották az első kötelezettségvállalásokat, amelyeket a Bizottság 2018. december 17-én piaci tesztnek vetett alá.
- (61) 2019. január 9-én a felek benyújtották a második kötelezettségvállalásokat. 2019. január 25-én a felek további módosításokat nyújtottak be a végleges kötelezettségvállalások keretében. A második kötelezettségvállalások és a végleges kötelezettségvállalások piaci tesztjére nem került sor.
- (62) Az első kötelezettségvállalások, a második kötelezettségvállalások és a végleges kötelezettségvállalások különösen a Bizottság által i. a nagy sebességű vagy nagyon nagy sebességű járművek piacával (a továbbiakban: nagyon nagy sebességű járművekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások), illetve ii. a fővonalai jelzőrendszerek piacával (a továbbiakban: fővonalai jelzőrendszerekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások) kapcsolatban megjelölt versenyproblémák megoldását célzó intézkedéseket tartalmaztak.

a) **A nagyon nagy sebességű járművekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások**

i. *Léírás*

- (63) A nagyon nagy sebességű járművekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások két alternatív csomagból állnak:

- a) A Velaro-csomag i. a Siemens Velaro-platformja harmadik generációja fejlesztési, továbbfejlesztési, gyártási és forgalmazási jogának átruházásából (a továbbiakban: Velaro 3G), valamint ii. a Siemens Velaro Novo koncepció alapvető elemeinek technológiaátadásából (a továbbiakban: Velaro Novo licencia) állnak, amelyek meghatározott feltételek mellett lesznek elérhetők a vevő számára; vagy
- b) a Pendolino-csomag az Alstom Pendolino-platformjának elidegenítéséből (a továbbiakban: a Pendolino elidegenítése) áll, amely meghatározott feltételek mellett lesz elérhető a vevő számára,

ii. *Értékelés*

- (64) A Bizottság úgy véli, hogy egyik csomag sem elegendő a fent ismertetett, a nagyon nagy sebességű vonatokkal kapcsolatos versenyproblémák kezelésére.
- a) A Velaro-csomag nem tartalmaz semmilyen gyártási, előállítási, illetve kutatás-fejlesztési elemet. Emellett a Velaro Novo licencia terjedelme szintén túlzottan korlátozó (az EGT-ben 10 évre kizárólagos jellegű, világszinten pedig nem kizárólagos jellegű), továbbá olyan jelentős kivételeket tartalmaz, amelyek megakadályoznák a korrekciós intézkedés bármely kedvezményezettjét abban, hogy jelentős versenynyomást gyakoroljon;
 - b) A Pendolino-csomag nem megfelelő, mivel a Pendolino-platform nagy sebességű platform, amely nem képes a Bizottság által felvetett, a nagyon nagy sebességű járművekkel kapcsolatos aggályok kezelésére. Emellett korlátozott hatású, a tervezett leválasztások, a harmadik felekkel kötendő megállapodások szükségessége, illetve egyes vonatkozásokban a visszamenőleges hatályú licencia miatt.

b) Fővonalai jelzőrendszerekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások**i. Leírás**

- (65) A fővonalai jelzőrendszerekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások az „ETCS OBU kötelezettségvállalásból” és az „ETCS pálya menti és irányítórendszerek kötelezettségvállalásból” állnak.
- (66) Az ETCS OBU kötelezettségvállalás kiterjed a Siemens ETCS OBU technológiájához való hozzáférésre a Siemens ETCS OBU szoftveralkalmazásának átadása (de csak licencia/szállítás), valamint a mögöttes biztonsági platformra vonatkozó szolgáltatási szerződés révén: ez időben négy évre korlátozódik, azt követően pedig a korrekciós intézkedés kedvezményezettjének migrálnia kell az OBU alkalmazást saját biztonsági platformjába. A javaslat tartalmaz egy licenciamegállapodást, valamint egy szállítási és szolgáltatási szerződést, amelyet a Siemens 100 %-os tulajdonában álló B. osztályú speciális adatátviteli modul révén kell biztosítani.
- (67) A javaslat továbbá tartalmazza a Siemens belga örökölt OBU (TBL+) alkalmazásának átadását, a mögöttes platform nélkül, illetve egy licenciat a Siemens B. osztályú speciális adatátviteli moduljára. A végleges kötelezettségvállalások a platformra vonatkozó licencia tartamát 4 évről 6 évre terjesztik ki, a korrekciós intézkedés kedvezményezettjének saját platformjára irányuló migráció megkönnyítése érdekében, valamint tartalmazzák a korrekciós intézkedés kedvezményezettjének jogát arra, hogy egy szállítási és szolgáltatási szerződés alapján piaci feltételek mellett kialakított áron rendelkezésére bocsássák az Alstom B. osztályú speciális adatátviteli modulját.
- (68) Az ETCS pálya menti és irányítórendszerek kötelezettségvállalás az Alstom technológiájával kapcsolatos tulajdonát-
ruházási és licenciamegállapodások keverékéből áll:
- a) Az ETCS ATP pálya menti projektek esetében: Az Alstom ETCS 1. és 2. szintű szoftveralkalmazásai tulajdonjogának átruházása, valamint licenciamegállapodás, illetve szállítási és szolgáltatási szerződés azon platformok vonatkozásában, amelyek a szoftveralkalmazások futnak, továbbá technológiaátadás e platformok egyike vonatkozásában, amely a licenzmegállapodás egy eltérő formája;
- b) Az irányítórendszerek esetében: A technológiátadás és az Alstom fő, jelenleg az EGT-ben alkalmazott irányítási technológiája hasznosítása engedélyezésének keveréke. Az összefonódással létrejövő vállalkozás fenntartja a jogot az EGT-n kívüli versengésre ugyanezen technológia révén. Egyes más Alstom irányítási technológiák esetében a kötelezettségvállalások a tulajdonjog átruházásából, a technológiaátadásból és a hasznosítás engedélyezéséből tevődnek össze.

ii. Értékelés

- (69) A Bizottság úgy véli, hogy a fővonalai jelzőrendszerekkel kapcsolatos kötelezettségvállalások nem elegendők a fővonalai jelzőrendszerekkel kapcsolatos versenyproblémák megoldására.
- a) Az ETCS OBU kötelezettségvállalás egy olyan korlátozott tartamú technológiai licenciat tartalmaz, amely nem elegendő az elidegenítendő üzletág életképességének és versenyképességének biztosításához. Ezenfelül a korrekciós kedvezményezettje függő viszonyba kerül az összefonódással létrejövő vállalkozással az irányítási technológia kapcsán, ami valószínűleg hátrányosan érinti a hatékony versengésre való képességét.
- b) Az ETCS pálya menti és irányítórendszerekre vonatkozó kötelezettségvállalás nem megfelelő, mivel bonyolult, és az eszközök, valamint a hasznosítási megállapodások elegyét tartalmazza, amely valószínűleg olyan végrehajtási kockázatokat eredményez, amelyek aláássák az elidegenítendő üzletág életképességét. A csomag emellett abban a tekintetben is korlátozott, hogy nem terjed ki a gyártási, illetve kutatás-fejlesztési telephelyekre, a tervezési szakaszban lévő technológiákra, valamint a kapcsolódó személyzetre.

VIII. KÖVETKEZTETÉS

- (70) Az elvégzett elemzés és a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság megállapítja, hogy az ügylet összeegyeztethetetlen a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével.
-

V

(Hirdetmények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Összefonódás előzetes bejelentése

(Ügyszám: M.9490 – VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob)

Egyszerűsített eljárás alá vont ügy

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2019/C 300/08)

1. 2019. augusztus 29-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott egy tervezett összefonódásról.

E bejelentés az alábbi vállalkozásokat érinti:

- a Volkswagen AG (a továbbiakban: Volkswagen, Németország) irányítása alá tartozó Volkswagen Financial Services AG (a továbbiakban: VWFS, Németország),
- a TÜV SÜD AG (Németország) irányítása alá tartozó TÜV SÜD Auto Service GmbH (a továbbiakban: TÜV SÜD AS, Németország),
- a TÜV SÜD AS irányítása alá tartozó FleetCompany GmbH (a továbbiakban: FC, Németország),
- a VWFS irányítása alá tartozó Carmobility GmbH (a továbbiakban: CarMob, Németország).

A VWFS és a TÜV SÜD AS az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében közös irányítást szereznek az FC és a CarMob egésze felett.

Az összefonódásra részesedés vásárlása útján kerül sor.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- a VWFS esetében: a Volkswagen 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata, mely kereskedők és ügyfelek számára kínál finanszírozási, lízing, banki és biztosítási, továbbá mobilitási megoldásokat; flottakezelési szolgáltatások nyújtása kizárólag a Carmobility GmbH elnevezésű, 100 %-ban tulajdonolt leányvállalatán keresztül,
- a TÜV SÜD AS esetében: műszaki – elsősorban inspekcióval és terméktanúsítással kapcsolatos – szolgáltatások nyújtása,
- az FC esetében: márkafüggetlen flottakezelési szolgáltatások nyújtása vállalati ügyfeleknek több mint 50 országban,
- a CarMob esetében: márkafüggetlen flottakezelési szolgáltatások nyújtása vállalati ügyfeleknek Németországban.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja.

A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye ⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az alábbi hivatkozási számot minden esetben fel kell tüntetni:

M.9490 – VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob

Az észrevételeket faxon, e-mailben vagy postai úton lehet a Bizottsághoz eljuttatni. Az elérhetőségi adatok a következők:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Postai cím:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU