



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 64

19 octombrie 2021

Cuprins

II Comunicări

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2021/C 423/01	Non-opoziție la o concentrare notificată (Cazul M.10379 – HDT AUTOMOTIVE SOLUTIONS/ VERITAS) ⁽¹⁾	1
---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

IV Informări

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Consiliu

2021/C 423/02	Aviz în atenția persoanelor cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2016/1693 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1825 a Consiliului, și în Regulamentul (UE) 2016/1686 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive suplimentare împotriva ISIL (Da'esh) și Al-Qaida și a persoanelor fizice și juridice, entităților sau organismelor asociate cu acestea	2
2021/C 423/03	Aviz în atenția persoanelor vizate cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2016/1693 a Consiliului și în Regulamentul (UE) 2016/1686 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive suplimentare împotriva ISIL (Da'esh) și Al-Qaida și a persoanelor fizice și juridice, entităților sau organismelor asociate cu acestea	4
2021/C 423/04	Aviz în atenția persoanelor cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2015/1763 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1826 a Consiliului, și în Regulamentul (UE) 2015/1755 al Consiliului, astfel cum a fost pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1578 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Burundi	5
2021/C 423/05	Aviz în atenția persoanelor vizate cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2015/1763 a Consiliului și în Regulamentul (UE) 2015/1755 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Burundi	6

RO

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

2021/C 423/06	Aviz în atenția anumitor persoane cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia 2013/255/PESC a Consiliului și în Regulamentul (UE) nr. 36/2012 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Siria	8
 Comisia Europeană		
2021/C 423/07	Rata de schimb a monedei euro — 18 octombrie 2021	9
2021/C 423/08	Avizul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice emis la reuniunea sa din 7 decembrie 2020 referitor la un proiect de decizie preliminară în cazul M.9730 – FCA/PSA – Raportor: Danemarca ...	10
2021/C 423/09	Raportul final al consilierului-auditor – Cazul M.9730 – FCA/PSA	13
2021/C 423/10	Rezumat al Deciziei Comisiei prezentate la 21 decembrie 2020 de declarare a compatibilității unei concentrări cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE (Cazul nr. M.9730 – FCA/PSA) [notificat cu numărul C(2020) 9109]	14
2021/C 423/11	Aviz privind adaptarea în funcție de inflație a sumelor minime asigurate prevăzute în Directiva 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi	24
2021/C 423/12	Aviz privind adaptarea în funcție de inflație a sumelor prevăzute în Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II)	25

II

*(Comunicări)*COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul M.10379 – HDT AUTOMOTIVE SOLUTIONS/VERITAS)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2021/C 423/01)

La 11 octombrie 2021, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața internă. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, în secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro>) cu numărul de document 32021M10379. EUR-Lex permite accesul online la legislația europeană.

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

IV

*(Informări)*INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

CONSILIU

Aviz în atenția persoanelor cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2016/1693 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1825 a Consiliului, și în Regulamentul (UE) 2016/1686 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive suplimentare împotriva ISIL (Da'esh) și Al-Qaida și a persoanelor fizice și juridice, entităților sau organismelor asociate cu acestea

(2021/C 423/02)

Următoarele informații sunt aduse la cunoștința persoanelor care figurează în anexa la Decizia (PESC) 2016/1693 a Consiliului ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1825 a Consiliului ⁽²⁾, și în anexa I la Regulamentul (UE) 2016/1686 al Consiliului ⁽³⁾ de instituire a unor măsuri restrictive suplimentare împotriva ISIL (Da'esh) și Al-Qaida și a persoanelor fizice și juridice, entităților sau organismelor asociate cu acestea.

După revizuirea listei persoanelor desemnate în anexele sus-menționate, Consiliul Uniunii Europene a decis ca măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2016/1693 și în Regulamentul (UE) 2016/1686 să se aplice în continuare persoanelor respective.

Se atrage atenția persoanelor în cauză asupra posibilității de a adresa o cerere autorităților competente din statul membru (statele membre) relevant(e), astfel cum figurează în anexa II la Regulamentul (UE) 2016/1686, pentru a obține autorizația de a utiliza fonduri înghețate pentru nevoi esențiale sau plăți specifice, în conformitate cu articolul 5 din regulamentul menționat.

Persoanele în cauză pot adresa o cerere pentru a obține expunerea de motive a Consiliului privind includerea și menținerea lor pe lista sus-menționată. Cererea respectivă se trimite la următoarea adresă:

Consiliul Uniunii Europene
Secretariatul General
RELEX.1.C
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

Persoanele în cauză pot înainta Consiliului, în orice moment, o cerere însoțită de eventuale documente justificative, prin care să solicite reanalizarea deciziei de a fi incluse pe listă, la adresa sus-menționată. În acest sens, se atrage atenția persoanelor în cauză asupra revizuirii periodice a listei de către Consiliu, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Decizia (PESC) 2016/1693 și cu articolul 4 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/1686. Pentru ca cererile să fie luate în considerare în cadrul următoarei revizuirii, acestea ar trebui transmise până la 15 iulie 2022.

⁽¹⁾ JO L 255, 21.9.2016, p. 25.

⁽²⁾ JO L 369, 19.10.2021, p. 17.

⁽³⁾ JO L 255, 21.9.2016, p. 1.

Se atrage, de asemenea, atenția persoanelor în cauză asupra posibilității de a contesta decizia Consiliului în fața Tribunalului Uniunii Europene, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 275 al doilea paragraf și la articolul 263 al patrulea și al șaselea paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Aviz în atenția persoanelor vizate cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2016/1693 a Consiliului și în Regulamentul (UE) 2016/1686 al Consiliului de instituire a unor măsuri restrictive suplimentare împotriva ISIL (Da'esh) și Al-Qaida și a persoanelor fizice și juridice, entităților sau organismelor asociate cu acestea

(2021/C 423/03)

În conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, se atrage atenția persoanelor vizate asupra următoarelor informații.

Temeiul juridic al acestei operațiuni de prelucrare îl reprezintă Decizia (PESC) 2016/1693 a Consiliului ⁽²⁾, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1825 a Consiliului ⁽³⁾, și Regulamentul (UE) 2016/1686 al Consiliului ⁽⁴⁾.

Operatorul acestei operațiuni de prelucrare este Consiliul Uniunii Europene, reprezentat de directorul general al RELEX (Relații externe) din cadrul Secretariatului General al Consiliului, iar departamentul însărcinat cu operațiunea de prelucrare este RELEX.1.C, care poate fi contactat la următoarea adresă:

Consiliul Uniunii Europene
Secretariatul General
RELEX.1.C
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

Responsabilul cu protecția datelor în cadrul SGC poate fi contactat la următoarea adresă:

Responsabilul cu protecția datelor

data.protection@consilium.europa.eu

Scopul operațiunii de prelucrare este stabilirea și actualizarea listei persoanelor cărora li se aplică măsuri restrictive în conformitate cu Decizia (PESC) 2016/1693, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1825, și cu Regulamentul (UE) 2016/1686.

Persoanele vizate sunt persoanele fizice care îndeplinesc criteriile de includere pe listă, astfel cum sunt prevăzute în Decizia (PESC) 2016/1693 și în Regulamentul (UE) 2016/1686.

Datele cu caracter personal colectate cuprind datele necesare identificării corecte a persoanei în cauză, expunerea de motive și orice alte date conexe.

Datele cu caracter personal colectate pot fi partajate, dacă este necesar, cu Serviciul European de Acțiune Externă și cu Comisia.

Fără a se aduce atingere restricțiilor în temeiul articolului 25 din Regulamentul (UE) 2018/1725, la cererile formulate în cadrul exercitării de către persoanele vizate a drepturilor lor, cum ar fi dreptul de acces, precum și dreptul la rectificare sau la opoziție, se va răspunde în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725.

Datele cu caracter personal vor fi păstrate timp de cinci ani din momentul în care persoana vizată a fost eliminată de pe lista persoanelor cărora li se aplică măsurile restrictive sau din momentul în care măsura a expirat ori pe durata procedurii judiciare, în eventualitatea în care o astfel de procedură a fost începută.

Fără a se aduce atingere eventualelor căi de atac judiciare, administrative sau nejudiciare, persoanele vizate au dreptul de a depune o plângere la Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725 (edps@edps.europa.eu).

⁽¹⁾ JO L 295, 21.11.2018, p. 39.

⁽²⁾ JO L 255, 21.9.2016, p. 25.

⁽³⁾ JO L 369, 19.10.2021, p. 17.

⁽⁴⁾ JO L 255, 21.9.2016, p. 1.

Aviz în atenția persoanelor cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2015/1763 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1826 a Consiliului, și în Regulamentul (UE) 2015/1755 al Consiliului, astfel cum a fost pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1578 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Burundi

(2021/C 423/04)

Următoarele informații sunt aduse la cunoștința persoanelor care figurează în anexa la Decizia (PESC) 2015/1763 a Consiliului ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1826 ⁽²⁾ a Consiliului, și în anexa I la Regulamentul (UE) 2015/1755 al Consiliului ⁽³⁾, astfel cum a fost pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1578 ⁽⁴⁾ al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Burundi.

Consiliul Uniunii Europene a decis ca persoanele care figurează în anexele sus-menționate să fie incluse în continuare pe lista persoanelor și entităților cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2015/1763, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1826 a Consiliului, și în Regulamentul (UE) 2015/1755, astfel cum a fost pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1578 privind măsuri restrictive având în vedere situația din Burundi. Motivele pentru desemnarea persoanelor respective sunt prezentate în rubricile corespunzătoare din anexele menționate.

Se atrage atenția persoanelor în cauză asupra posibilității de a adresa o cerere autorităților competente din statul membru (statele membre) relevant(e), conform indicațiilor de pe site-urile care figurează în anexa II la Regulamentul (UE) 2015/1755, pentru a obține autorizația de a utiliza fonduri înghețate pentru nevoi de bază sau plăți specifice (a se vedea articolul 3 din regulament).

Persoanele în cauză pot înainta Consiliului, până la 2 iulie 2022, o cerere însoțită de documente justificative prin care să solicite reanalizarea deciziei de a le include pe lista menționată anterior, la adresa de mai jos:

Council of the European Union
General Secretariat
RELEX.1.C
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

Eventualele observații primite vor fi luate în considerare în scopul următoarei revizuirii de către Consiliu a listei persoanelor desemnate, în temeiul articolului 6 din Decizia (PESC) 2015/1763 și al articolului 13 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2015/1755.

De asemenea, se atrage atenția persoanelor în cauză asupra posibilității de a contesta decizia Consiliului în fața Tribunalului Uniunii Europene, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 275 al doilea paragraf și la articolul 263 al patrulea și al șaselea paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

⁽¹⁾ JO L 257, 2.10.2015, p. 37.

⁽²⁾ JO L 369, 19.10.2021, p. 12.

⁽³⁾ JO L 257, 2.10.2015, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 362, 30.10.2020, p. 1.

Aviz în atenția persoanelor vizate cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia (PESC) 2015/1763 a Consiliului și în Regulamentul (UE) 2015/1755 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Burundi

(2021/C 423/05)

În conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, se atrage atenția persoanelor vizate asupra următoarelor informații:

Temeiul juridic al acestei operațiuni de prelucrare îl reprezintă Decizia (PESC) 2015/1763 a Consiliului ⁽²⁾, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1826 a Consiliului ⁽³⁾, și Regulamentul (UE) 2015/1755 al Consiliului ⁽⁴⁾, astfel cum a fost pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1578 al Consiliului ⁽⁵⁾.

Operatorul pentru această operațiune de prelucrare este Consiliul Uniunii Europene, reprezentat de directorul general al RELEX (Relații externe) din cadrul Secretariatului General al Consiliului, iar departamentul însărcinat cu operațiunea de prelucrare este RELEX.1.C, care poate fi contactat la următoarea adresă:

Council of the European Union
General Secretariat
RELEX.1.C
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

Responsabilul cu protecția datelor în cadrul SGC poate fi contactat la următoarea adresă:

Responsabilul cu protecția datelor

data.protection@consilium.europa.eu

Scopul operațiunii de prelucrare este stabilirea și actualizarea listei persoanelor cărora li se aplică măsuri restrictive în conformitate cu Decizia (PESC) 2015/1763, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2021/1826, și cu Regulamentul (UE) 2015/1755, astfel cum a fost pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1578.

Persoanele vizate sunt persoanele fizice care îndeplinesc criteriile de includere pe listă, astfel cum sunt prevăzute în Decizia (PESC) 2015/1763 și în Regulamentul (UE) 2015/1755.

Datele cu caracter personal colectate cuprind datele necesare identificării corecte a persoanei în cauză, expunerea de motive și orice alte date conexe.

Dacă este necesar, datele cu caracter personal colectate pot fi puse la dispoziția Serviciului European de Acțiune Externă și a Comisiei.

Fără a aduce atingere restricțiilor în temeiul articolului 25 din Regulamentul (UE) 2018/1725, la cererile formulate în cadrul exercitării de către persoanele vizate a dreptului de acces, precum și a dreptului la rectificare sau la opoziție, se va răspunde în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725.

⁽¹⁾ JO L 295, 21.11.2018, p. 39.

⁽²⁾ JO L 257, 2.10.2015, p. 37.

⁽³⁾ JO L 369, 19.10.2021, p. 12.

⁽⁴⁾ JO L 257, 2.10.2015, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 362, 30.10.2020, p. 1.

Datele cu caracter personal vor fi păstrate timp de cinci ani din momentul în care persoana vizată a fost eliminată de pe lista persoanelor cărora li se aplică măsurile restrictive sau din momentul în care măsura a expirat, sau pe durata procedurilor judiciare, în cazul în care acestea au demarat.

Fără a se aduce atingere niciunei căi de atac judiciare, administrative sau nejudiciare, persoanele vizate pot depune o plângere la Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725 (edps@edps.europa.eu).

Aviz în atenția anumitor persoane cărora li se aplică măsurile restrictive prevăzute în Decizia 2013/255/PESC a Consiliului și în Regulamentul (UE) nr. 36/2012 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Siria

(2021/C 423/06)

Următoarele informații sunt aduse la cunoștința următoarelor persoane care figurează în anexa I la Decizia 2013/255/PESC a Consiliului ⁽¹⁾ și în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 36/2012 al Consiliului ⁽²⁾ privind măsuri restrictive având în vedere situația din Siria: dr. Jassem Mohammad ZAKARIA (nr. 167), dl Abdullah Abdullah (nr. 229), dl Imad Abdullah SARA (nr. 259), dl Talal AL-BARAZI (alias Barazi) (nr. 296), dl Malloul (alias Maloul) HUSSEIN (alias AL-HUSSEIN) (nr. 309).

Consiliul intenționează să mențină măsurile restrictive împotriva persoanelor sus-menționate, furnizând expuneri de motive modificate. Persoanele respective sunt informate că pot transmite Consiliului o cerere pentru a obține expunerile de motive modificate propuse în vederea menținerii desemnării lor, până la 26 octombrie 2021, la următoarea adresă:

Council of the European Union
General Secretariat
RELEX.1.C
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

Persoanele în cauză pot adresa Consiliului, în orice moment, o cerere, însoțită de eventuale documente justificative, pentru reanalizarea deciziei de menținere a lor pe listă, la adresa poștală sau la adresa de e-mail sus-menționate. Cererile vor fi luate în considerare în momentul primirii.

⁽¹⁾ JO L 147, 1.6.2013, p. 14.

⁽²⁾ JO L 16, 19.1.2012, p. 1.

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

18 octombrie 2021

(2021/C 423/07)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,1604	CAD	dolar canadian	1,4384
JPY	yen japonez	132,46	HKD	dolar Hong Kong	9,0268
DKK	coroana daneză	7,4400	NZD	dolar neozelandez	1,6436
GBP	lira sterlină	0,84438	SGD	dolar Singapore	1,5659
SEK	coroana suedeză	10,0375	KRW	won sud-coreean	1 377,90
CHF	franc elvețian	1,0712	ZAR	rand sud-african	17,1217
ISK	coroana islandeză	150,00	CNY	yuan renminbi chinezesc	7,4617
NOK	coroana norvegiană	9,7643	HRK	kuna croată	7,5085
BGN	leva bulgărească	1,9558	IDR	rupia indoneziană	16 371,79
CZK	coroana cehă	25,453	MYR	ringgit Malaiezia	4,8406
HUF	forint maghiar	361,35	PHP	peso Filipine	59,025
PLN	zlot polonez	4,5787	RUB	rubla rusească	82,7185
RON	leu românesc nou	4,9490	THB	baht thailandez	38,827
TRY	lira turcească	10,7740	BRL	real brazilian	6,3651
AUD	dolar australian	1,5707	MXN	peso mexican	23,7177
			INR	rupie indiană	87,4083

(¹) Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

Avizul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice emis la reuniunea sa din 7 decembrie 2020 referitor la un proiect de decizie preliminară în cazul M.9730 – FCA/PSA

Raportor: Danemarca

(2021/C 423/08)

Competență

1. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată constituie o concentrare economică în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi („Regulamentul privind concentrările economice”) ⁽¹⁾.
2. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată are o dimensiune europeană în temeiul articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice.

Definirea pieței produsului

3. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu concluziile prezentate de Comisie în proiectul său de decizie în legătură cu definirea piețelor relevante ale produsului pentru:
 - a. piața pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare, segmentată în
 - a. vehicule cu o greutate brută de până la 3,5 tone, segmentată suplimentar în (i) vehicule utilitare ușoare mici și vehicule utilitare ușoare compacte, (ii) vehicule utilitare ușoare medii și (iii) vehicule utilitare ușoare mari;
 - b. vehicule cu o greutate brută cuprinsă între 3,5 și 6 tone și
 - c. un segment potențial de vehicule utilitare ușoare mari și de vehicule utilitare ușoare între 3,5 și 6 tone, combinate;
 - b. piața pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri segmentată în (i) segmentul A (autoturisme de oraș), (ii) segmentul B (autoturisme mici), (iii) autoturisme mici (inclusiv segmentele A și B), (iv) segmentul C (autoturisme medii), (v) limuzine, (vi) autoturisme de lux, (vii) autoturisme sport, (viii) vehicule utilitare sport (SUV), (ix) segmentul M (vehicule multifuncționale) și SUV-uri, segmentată suplimentar în (a) A-SUV-uri, (b) B-SUV-uri, (c) C-SUV-uri, (d) segmentul D-SUV-uri, (e) E-SUV-uri de lux, (f) segmentul J (care include toate tipurile de SUV-uri);
 - c. piața distribuției angro și en detail de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare;
 - d. piețele pentru fabricarea și furnizarea de componente diverse pentru autovehicule, astfel cum sunt segmentate în decizie;
 - e. piețele pentru fabricarea și furnizarea de produse diverse de automatizare, astfel cum sunt segmentate în decizie;
 - f. piețele pentru diverse servicii financiare, astfel cum sunt segmentate în decizie.

Definirea pieței geografice

4. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu concluziile prezentate de Comisie în proiectul său de decizie în legătură cu definirea piețelor geografice relevante pentru:
 - a. piața națională pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare (astfel cum este segmentată în decizie);
 - b. piața națională pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri, astfel cum este segmentată în decizie;

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

- c. piața națională pentru distribuția angro și en detail de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare;
- d. cel puțin piețele SEE pentru fabricarea și furnizarea de componente diverse pentru autovehicule.
- e. cel puțin piețele SEE pentru fabricarea și furnizarea de diverse produse de automatizare;
- f. piețele naționale pentru servicii financiare diverse.

Evaluarea din punctul de vedere al concurenței

- 5. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată ar ridica îndoieli serioase ca urmare a efectelor orizontale necoordonate pe piața fabricării și furnizării de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni în
 - i. Belgia
 - ii. Cehia
 - iii. Franța
 - iv. Grecia
 - v. Italia
 - vi. Lituania
 - vii. Polonia
 - viii. Portugalia
 - ix. Slovacia.
- 6. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată nu ar ridica un obstacol semnificativ în calea unei concurențe efective ca urmare a efectelor orizontale necoordonate asupra următoarelor piețe afectate:
 - a. fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni pe piețele naționale care nu sunt enumerate la întrebarea 5 de mai sus;
 - b. fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare de dimensiuni medii pe orice piață națională;
 - c. pe orice piață națională, fabricarea și furnizarea de
 - i. vehicule utilitare ușoare de dimensiuni mari (până la 3,5 tone);
 - ii. vehicule utilitare ușoare de peste 3,5 tone, până la 6 tone și
 - iii. vehicule utilitare ușoare de dimensiuni mari și vehicule utilitare ușoare de peste 3,5 tone, până la 6 tone;
 - d. fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri de toate tipurile pe orice piață națională;
 - e. distribuția angro și en detail de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare pe orice piață națională;
 - f. piața împrumuturilor pentru autovehicule în Italia;
 - g. piața împrumuturilor acordate comercianților de autoturisme pe orice piață națională.
- 7. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă ca urmare a efectelor neorizontale pe oricare dintre piețele afectate pe verticală în raport cu piețele din amonte pentru fabricarea și vânzarea de componente diverse pentru autovehicule și cu piețele din aval pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare, precum și piețele din amonte pentru fabricarea și furnizarea de produse diverse de automatizare și cu piețele din aval pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare.

Angajamente

8. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia angajamentele finale asumate la 27 octombrie 2020 de către părți înlătură îndoielile serioase identificate în proiectul de decizie.
9. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia, sub rezerva respectării depline a angajamentelor finale oferite de părți la 27 octombrie 2020, tranzacția notificată nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piața internă sau pe o parte substanțială a acesteia.

Compatibilitatea cu piața internă și cu Acordul privind SEE

10. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată trebuie, așadar, să fie considerată ca fiind compatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) și cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice și cu articolul 57 din Acordul privind SEE.
-

Raportul final al consilierului-auditor ⁽¹⁾**Cazul M.9730 – FCA/PSA**

(2021/C 423/09)

La data de 8 mai 2020, Comisia a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul privind concentrările economice ⁽²⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care Peugeot S.A. („PSA”) și Fiat Chrysler Automobiles N.V. („FCA”) (denumite împreună „părțile care au efectuat notificarea”) ar urma să fuzioneze în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind concentrările economice („tranzacția propusă”).

La 17 iunie 2020, Comisia a decis să inițieze procedurile în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice [„decizia adoptată în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c)”].

La 30 iunie 2020, părțile care au efectuat notificarea au prezentat observații scrise cu privire la decizia adoptată în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c).

La 20 iulie 2020, Comisia a adoptat o decizie în temeiul articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, cerând părților să furnizeze informații care fuseseră solicitate anterior de două ori. Această decizie a suspendat termenul menționat la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, în temeiul articolului 10 alineatul (4) din Regulamentul privind concentrările economice.

La 25 septembrie 2020, părțile care au efectuat notificarea au prezentat angajamente în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice pentru a aborda problemele de concurență identificate de Comisie.

La 28 septembrie 2020, Comisia a lansat un test de piață cu privire la aceste angajamente.

La 30 septembrie 2020, Comisia a informat părțile care au efectuat notificarea că suspendarea termenului se încheiase în data de 28 septembrie 2020, în urma depunerii de către părți a informațiilor solicitate la acea dată.

La 27 octombrie 2020, părțile care au efectuat notificarea au prezentat angajamente revizuite în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice.

Proiectul de decizie declară tranzacția propusă compatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE, sub rezerva respectării depline a angajamentelor revizuite.

În ansamblu, consider că exercitarea efectivă a drepturilor procedurale a fost respectată în cursul prezentei proceduri.

Bruxelles, 8 decembrie 2020.

Wouter WILS

⁽¹⁾ În temeiul articolelor 16 și 17 din Decizia 2011/695/UE a președintelui Comisiei Europene din 13 octombrie 2011 privind funcția și mandatul consilierului-auditor în anumite proceduri în domeniul concurenței (JO L 275, 20.10.2011, p. 29) („Decizia 2011/695/UE”).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 24, 29.1.2004, p. 1) („Regulamentul privind concentrările economice”).

REZUMAT AL DECIZIEI COMISIEI**prezentate la 21 decembrie 2020****de declarare a compatibilității unei concentrări cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE****(Cazul nr. M.9730 – FCA/PSA)**

[notificat cu numărul C(2020) 9109]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(2021/C 423/10)

La 21 decembrie 2020, Comisia a adoptat o decizie într-un caz privind o concentrare economică în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi ⁽¹⁾, în special al articolului 8 alineatul (2) din regulament. O versiune neconfidențială a textului integral al deciziei este disponibilă în versiunea lingvistică autentică a cazului pe site-ul Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă: http://ec.europa.eu/competition/elojade/iseef/index.cfm?clear=1&policy_area_id=2

I. PĂRȚILE ȘI TRANZACȚIA

- (1) La 8 mai 2020, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului („Regulamentul privind concentrările economice”), o notificare a unei concentrări propuse prin care Peugeot S.A. („PSA”, Franța) și Fiat Chrysler Automobiles N.V. („FCA”, Țările de Jos), controlată de EXOR N.V., ar urma să fuzioneze integral în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind concentrările economice.
- (2) PSA desfășoară activități la nivel mondial în domeniul fabricării, al furnizării și al distribuției de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare ale mărcilor Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall și DS. Prin intermediul filialei sale, Faurecia S.A. („Faurecia”), PSA desfășoară, de asemenea, activități în domeniul fabricării și furnizării de componente diverse pentru autovehicule. PSA oferă, de asemenea, servicii auxiliare, cum ar fi soluții de finanțare pentru achiziționarea de autovehicule care poartă marca sa, precum și servicii și soluții de mobilitate.
- (3) FCA desfășoară activități la nivel mondial în domeniul fabricării, al furnizării și al distribuției de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare ale mărcilor Fiat, Chrysler, Jeep, Alfa Romeo, Lancia, Abarth, Dodge, Ram și Fiat Professional. În plus, FCA deține întreprinderea Teksid S.p.A. („Teksid”) care produce componente turnate pentru autovehicule, întreprinderea Plastic Components and Modules Automotive S.p.A. („PCMA”) care produce componente și module din plastic și întreprinderea Comau S.p.A. („Comau”) care fabrică sisteme de automatizare industrială. FCA oferă, de asemenea, soluții de finanțare pentru a sprijini vânzarea vehiculelor care poartă marca sa.
- (4) PSA și FCA sunt desemnate în decizie ca „părțile care au efectuat notificarea” sau „părțile” la „tranzacția propusă”.
- (5) În temeiul acordului de combinare semnat la 17 decembrie 2019, la data închiderii, toate acțiunile PSA și FCA emise și în circulație vor fi schimbate cu acțiuni ale unei entități nou-înființate cu sediul în Țările de Jos, la cursul de schimb convenit între părți. Acordul de combinare a fost modificat la 14 septembrie 2020. Modificările au fost de natură economică având în vedere impactul pandemiei de COVID-19, dar nu au afectat structura sau domeniul de aplicare al concentrării economice.

(1) JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

II. PROCEDURA

- (6) La 17 iunie 2020, Comisia a constatat că tranzacția propusă ridică semne de întrebare serioase în ceea ce privește compatibilitatea sa cu piața internă și cu Acordul privind SEE și a adoptat o decizie de inițiere a procedurii în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice. La 30 iunie 2020, părțile care au efectuat notificarea și-au prezentat observațiile scrise referitoare la decizia adoptată în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c).
- (7) La 3 iulie 2020, perioada de examinare a concentrării economice a fost prelungită cu 15 zile lucrătoare în urma solicitării părților, în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice.
- (8) La 20 iulie 2020, Comisia a adoptat, în temeiul articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, o decizie prin care a suspendat termenul pentru adoptarea unei decizii finale în acest caz. Suspendarea termenului a expirat la 28 septembrie 2020.
- (9) La 28 septembrie 2020, Comisia a lansat testarea pe piață a angajamentelor prezentate de părțile care au efectuat notificarea la 25 septembrie 2020 pentru a aborda preocuparea preliminară cu privire la concurență identificată de Comisie și în urma unor discuții detaliate. La 27 octombrie 2020, părțile care au efectuat notificarea au prezentat oficial versiunea finală a angajamentelor („angajamentele finale”).

III. SINTEZA EVALUĂRII

- (10) Activitățile părților se suprapun în principal în două domenii: (i) fabricarea și vânzarea, vânzarea angro și distribuția en detail de vehicule de transport de pasageri și (ii) fabricarea și vânzarea, vânzarea angro și distribuția en detail de vehicule utilitare ușoare. Ambele părți, prin intermediul filialelor Teksid, PCMA și Comau ale FCA și prin intermediul filialei Faurecia a PSA, fabrică și vând, de asemenea, diverse piese de schimb, componente și soluții pentru autovehicule, dar aceste activități sunt în mare parte complementare. În plus, această activitate este corelată pe verticală cu fabricarea de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare. În cele din urmă, ambele părți furnizează, de asemenea, servicii de finanțare și servicii conexe în sectorul autovehiculelor. Suprapunerile sunt rezumate în cele ce urmează.

A. Piețele relevante

Fabricarea și vânzarea de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare

- (11) Comisia a definit anterior piețe separate pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri, pe de o parte, și de vehicule comerciale, pe de altă parte.
- (12) În cazul vehiculelor comerciale, Comisia a considerat că (i) vehiculele utilitare ușoare, (ii) camioanele de dimensiune medie și (iii) camioanele de mare tonaj constituie piețe separate de produse. În cazul vehiculelor utilitare ușoare, Comisia a lăsat deschisă întrebarea dacă vehiculele utilitare ușoare ar trebui să fie subdivizate în plus în vehicule cu o greutate brută de până la 3,5 tone și între 3,5 și 6 tone, precum și dacă ar trebui excluse camionetele de pe piața (piețele) vehiculelor utilitare ușoare.
- (13) Pe baza analizei sale și a anchetei de piață în acest caz, Comisia a concluzionat că (i) vehiculele utilitare ușoare cu o greutate mai mică de 3,5 tone pot fi clasificate în vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni, vehicule utilitare ușoare de dimensiuni medii și vehicule utilitare ușoare de mari dimensiuni (această categorie incluzând produsele semifinite pentru conversie dedicate vehiculelor utilitare ușoare) și că (ii) se poate lăsa deschisă întrebarea dacă vehiculele utilitare ușoare de mari dimensiuni (cu o greutate mai mică de 3,5 tone) și vehiculele utilitare ușoare cu o greutate cuprinsă între 3,5 și 6 tone ar trebui considerate ca făcând parte din aceeași piață de produse sau din piețe de produse separate. În plus, camionetele, autoturismele transformate în furgonete și versiunile vehiculelor utilitare ușoare pentru transportul de pasageri nu fac parte din piețele de vehicule utilitare ușoare.
- (14) În cazul vehiculelor de transport de pasageri, Comisia a luat în considerare piețe separate de produse pentru (i) autoturisme de oraș (A), (ii) automobile mici (B), (iii) automobile medii (C), (iv) berline (D), (v) limuzine, (vi) autoturisme de lux (vii) autoturisme sport, (viii) vehicule utilitare sport (SUV) și (ix) vehicule multifuncționale (M), precum și (x) un segment mai larg de automobile mici, incluzând segmentele A și B. Comisia a luat în considerare, de asemenea, o subdivizare și mai detaliată a segmentului SUV în SUV-uri (i) mini (A-SUV), (ii) mici (B-SUV), (iii) medii (C-SUV), (iv) mari (D-SUV) și (v) de lux (E-SUV), dar a lăsat deschisă chestiunea definirii pieței.

- (15) Pe baza analizei și a anchetei de piață efectuate de Comisie în acest caz, Comisia a considerat că segmentarea sa anterioară pentru vehiculele de transport de pasageri rămâne adecvată.
- (16) Comisia a examinat, de asemenea, dacă vehiculele cu emisii scăzute constituie o piață de produse separată de piața vehiculelor echipate cu motoare cu ardere internă și dacă piața vehiculelor cu emisii scăzute ar trebui segmentată suplimentar în funcție de (i) tehnologie (vehicule electrice echipate cu baterie și vehicule hibride) sau (ii) de categoriile definite pentru autoturismele echipate cu motoare cu ardere internă. Comisia consideră că nu este necesar ca piața vehiculelor de transport de pasageri să fie segmentată suplimentar, și anume în vehicule cu emisii scăzute și vehicule echipate cu motoare cu ardere internă, sau ca piața vehiculelor cu emisii scăzute să fie segmentată în funcție de tipul tehnologiei de propulsie, deoarece cota FCA pe orice piață ipotetică de vehicule cu emisii scăzute ar fi zero (sau aproape zero pentru orice vehicul lansat în 2020).
- (17) Comisia consideră că definirea exactă a pieței de produse poate fi lăsată deschisă, deoarece tranzacția propusă nu dă naștere unor îndoieli serioase în ceea ce privește compatibilitatea sa cu piața internă pe orice piață de vehicule de transport de pasageri, chiar și în temeiul celei mai restrânse și plauzibile definiții a pieței.
- (18) Pe baza analizei sale și a anchetei de piață, Comisia a considerat, în concordanță cu practica sa decizională, că piețele pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare și de vehicule de transport de pasageri au o dimensiune națională. Cu toate acestea, întrucât condițiile de furnizare sunt stabilite la nivelul SEE, Comisia consideră că la acest nivel concurența nu poate fi ignorată. Prin urmare, deși evaluarea va avea loc în principal la nivel național, cotele de piață la nivelul SEE și peisajul concurențial la nivelul SEE vor fi, de asemenea, luate în considerare.

Distribuția angro și en detail de vehicule utilitare ușoare și de vehicule de transport de pasageri

- (19) În deciziile anterioare, Comisia a definit piețele de produse pentru distribuția angro și en detail a vehiculelor de transport de pasageri și a vehiculelor utilitare ușoare. Deși, în unele precedente, Comisia a făcut distincție între distribuția angro și en detail de vehicule de transport de pasageri, pe de o parte, și de vehicule utilitare ușoare, pe de altă parte, în cele din urmă, Comisia a lăsat deschisă chestiunea definirii exacte a pieței de produse. În orice caz, Comisia a constatat că nu ar fi adecvată o segmentare suplimentară în cazul vehiculelor de transport de pasageri și al vehiculelor utilitare ușoare, în funcție de tipurile de vehicule. În sensul prezentei decizii, Comisia a urmat practica decizională a Comisiei.
- (20) În deciziile anterioare, Comisia a lăsat deschisă întrebarea dacă piața de distribuție angro are o dimensiune SEE sau națională și dacă piețele de distribuție en detail ar trebui considerate ca având o dimensiune SEE, națională sau locală. În sensul prezentei decizii, Comisia a urmat practica decizională a Comisiei.

Fabricarea și vânzarea de componente pentru autovehicule

- (21) În cazurile anterioare care au implicat fabricarea și furnizarea de componente pentru autovehicule, Comisia a examinat, lăsând în cele din urmă deschise întrebările, dacă (i) fiecare componentă pentru autovehicule constituie o piață separată sau dacă (ii) modulele/sistemele constituie piețele adecvate de produse. Comisia a urmat acest principiu și în acest caz. Întrucât părțile și filialele acestora vând componente doar către producători de echipamente originale/operatori de servicii esențiale, piața independentă a serviciilor postvânzare nu a fost analizată în decizie.
- (22) În deciziile anterioare, Comisia a considerat că piața componentelor pentru autovehicule destinate vânzării către producători de echipamente originale/operatori de servicii esențiale are cel puțin o dimensiune SEE și, în unele cazuri, o dimensiune mondială, dar, în cele din urmă, Comisia a lăsat deschisă chestiunea definirii exacte a pieței geografice.

Servicii bancare pentru persoane fizice – împrumuturi pentru autovehicule

- (23) În deciziile anterioare, Comisia a considerat că (i) în cazul serviciilor bancare pentru persoane fizice, creditul de consum ar putea constitui o piață distinctă, iar (ii) în cazul creditelor de consum, creditul (împrumutul) pentru achiziționarea de autovehicule și creditul oferit pentru achiziționarea altor bunuri de consum ar putea constitui piețe separate. În ceea ce privește împrumuturile pentru autovehicule, Comisia a considerat că piața se limitează la activități necaptive („piața liberă”), excluzând activitățile captive, dar, în cele din urmă, Comisia a lăsat deschisă chestiunea definirii exacte a pieței de produse. În cazul pieței serviciilor de finanțare pentru autovehicule, Comisia a luat în considerare, de asemenea, o segmentare suplimentară în cadrul piețelor pentru (i) împrumuturi pentru autovehicule și pentru (ii) servicii de leasing pentru autovehicule (eventual o segmentare suplimentară între contracte de leasing financiar și operaționale). În cele din urmă, Comisia a lăsat deschisă chestiunea definirii exacte a pieței de produse.

- (24) În concordanță cu deciziile anterioare ale Comisiei, în sensul prezentei decizii, Comisia consideră piața geografică pentru (i) împrumuturile pentru autovehicule ca având o dimensiune națională; pentru (ii) serviciile de leasing (financiare și operaționale) ca având o dimensiune națională sau o dimensiune mai extinsă; iar pentru (iii) împrumuturile acordate comercianților de autoturisme ca având o dimensiune națională.

Împrumuturile acordate IMM-urilor – împrumuturile acordate comercianților de autoturisme

- (25) În deciziile anterioare, Comisia a luat în considerare o segmentare a pieței serviciilor financiare-bancare pe segmentul de corporat pe baza grupului de clienți, și anume între (i) serviciile bancare pentru clienții corporat mari (eventual segmentată suplimentar pe categorii de produse) și (ii) serviciile bancare pentru IMM-uri, eventual, și în cadrul serviciilor bancare pentru IMM-uri, un segment separat pentru împrumuturile acordate comercianților de autoturisme. În sensul prezentei decizii, Comisia analizează piața de finanțare pentru autovehicule din perspectiva celei mai restrânse piețe plauzibile pentru împrumuturile acordate comercianților de autoturisme.
- (26) În concordanță cu deciziile anterioare ale Comisiei, în sensul prezentei decizii, Comisia consideră piața geografică pentru (i) împrumuturile pentru autovehicule ca având o dimensiune națională; pentru (ii) serviciile de leasing (financiare și operaționale) ca având o dimensiune națională sau o dimensiune mai extinsă; iar pentru (iii) împrumuturile acordate comercianților de autoturisme ca având o dimensiune națională.

B. Evaluarea din punctul de vedere al concurenței

Piața pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare

- (27) Activitățile părților se suprapun pe piețele pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni, de vehicule utilitare ușoare de dimensiune medie și de vehicule utilitare ușoare de mari dimensiuni, fiind afectate numeroase piețe la nivel național.
- (28) În cazul pieței pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni, piețele afectate sunt Austria, Belgia, Cehia, Cipru, Croația, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Norvegia, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Țările de Jos și Ungaria.
- (29) Comisia consideră că tranzacția propusă ridică îndoeli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă pe piețele de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni din Belgia, Cehia, Franța, Grecia, Italia, Lituania, Polonia, Portugalia și Slovacia, întrucât este susceptibilă să împiedice în mod semnificativ concurența efectivă pe respectivele piețe. Pe toate aceste piețe, sunt prezente următoarele circumstanțe: (i) cotele de piață cumulate ale părților sunt ridicate sau foarte ridicate, (ii) creșterea cotei generată de tranzacția propusă nu este nesemnificativă, (iii) FCA și PSA sunt considerate concurenți deosebit de apropiați, (iv) concurenții rămași nu par să impună părților o constrângere suficientă, fie deoarece nu sunt concurenți la fel de apropiați, fie deoarece cotele lor de piață nu sunt suficient de ridicate, și (vii) sunt puțin probabile intrări noi pe termen scurt și mediu, din cauza barierelor relativ însemnate la intrare. În plus, cotele cumulate ale părților la nivelul SEE sugerează constrângeri limitate în afara pieței.
- (30) În restul statelor membre ale SEE, tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă. În special, într-o serie de state membre ale SEE (Danemarca, Estonia, Finlanda, Irlanda, Norvegia, Regatul Unit și Suedia), creșterea cotei generată de tranzacția propusă este foarte limitată sau a existat o serie de factori de atenuare: cota cumulată a fost întotdeauna sub prezumția de poziție dominantă de 50 % prevăzută în Orientările privind concentrările orizontale, existența altor concurenți puternici – unii dintre aceștia fiind, de asemenea, apropiați sau deosebit de apropiați de părți – cu mărci renumite pe piețele de vehicule utilitare ușoare și cu rețele de servicii extinse, precum și existența unor capacități neutilizate pe piață. Pe unele dintre aceste piețe, Comisia a concluzionat, de asemenea, că părțile nu sunt concurenți suficient de apropiați.
- (31) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare de dimensiune medie, piețele afectate sunt: Austria, Belgia, Cehia, Franța, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburg, Polonia, Portugalia, Slovacia, Spania, Țările de Jos și Ungaria.

- (32) Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe niciuna dintre aceste piețe. În cazul majorității acestor piețe, creșterea cotei generată de tranzacția propusă a fost foarte limitată și/sau cota de piață cumulată a fost relativ scăzută. Numai în Belgia, Grecia, Italia, Luxemburg și Slovacia, cota cumulată a părților a fost moderată sau relativ ridicată. Cu toate acestea, deși în unele dintre aceste țări părțile au fost, de asemenea, concurenți apropiați, Comisia a luat în considerare o serie de factori de atenuare: cota cumulată a fost întotdeauna sub prezumția de poziție dominantă de 50 % prevăzută în Orientările privind concentrările orizontale, existența altor concurenți puternici – unii dintre aceștia fiind, de asemenea, apropiați sau deosebit de apropiați de părți – cu mărci renumite pe piețele de vehicule utilitare ușoare și cu rețele de servicii extinse, precum și existența unor capacități neutilizate pe piață. În plus, la nivelul SEE, cotele părților sunt mai mici, iar piața este mai puțin concentrată, ceea ce sugerează că părțile se pot confrunta cu constrângeri în afara pieței.
- (33) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de vehicule utilitare ușoare de mari dimensiuni, piețele afectate sunt: Austria, Belgia, Cehia, Croația, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Norvegia, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, România, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia și Ungaria.
- (34) Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe niciuna dintre aceste piețe. Pe unele dintre aceste piețe, creșterea cotei generată de tranzacția propusă a fost foarte limitată și/sau cota de piață cumulată a fost relativ scăzută (Danemarca, Estonia, Finlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Portugalia, România, Suedia și Regatul Unit). În Austria, Belgia, Cehia, Croația, Franța, Grecia, Italia, Luxemburg, Norvegia, Slovacia, Slovenia, Spania și Ungaria, cota cumulată a părților a fost moderată și, în unele cazuri, chiar relativ ridicată. Cu toate acestea, deși în unele dintre aceste țări părțile au fost, de asemenea, concurenți apropiați, Comisia a luat în considerare o serie de factori de atenuare: cu excepția Slovaciei, cota cumulată a fost întotdeauna sub prezumția de poziție dominantă de 50 % prevăzută în Orientările privind concentrările orizontale, existența altor concurenți puternici – unii dintre aceștia fiind, de asemenea, apropiați sau deosebit de apropiați de părți –, cu mărci renumite pe piețele de vehicule utilitare ușoare și cu rețele de servicii extinse, precum și existența unor capacități neutilizate pe piață. În cazul Slovaciei, deși cota cumulată a fost foarte ridicată, Comisia a luat în considerare volatilitatea acțiunilor și absența oricărei preocupări cu privire la concurență referitoare la această țară, rezultate în urma anchetei de piață. În plus, la nivelul SEE, cotele părților sunt mai mici, iar piața este mai puțin concentrată și cu mai mulți concurenți decât în cazul vehiculelor utilitare ușoare de dimensiune mică, ceea ce sugerează că părțile s-ar putea confrunta cu constrângeri în afara pieței.
- (35) Pe piața vehiculelor utilitare ușoare cu o greutate cuprinsă între 3,5 și 6 tone, există doar două piețe afectate: Franța și Regatul Unit, iar cota de piață cumulată a părților a fost moderată în ambele cazuri. Pe o piață care cumulează atât vehicule utilitare ușoare de mari dimensiuni, cât și vehicule comerciale utilitare între 3,5 și 6 tone, cotele de piață sunt considerabil mai mici decât pe piața de vehicule utilitare ușoare de mari dimensiuni. În plus, vânzările de vehicule utilitare ușoare între 3,5 și 6 tone reprezintă o mică parte (5 %) din totalul pieței, ceea ce înseamnă că evaluarea pentru vehiculele utilitare ușoare de mari dimensiuni se aplică, în linii mari, pieței largi.

Piața pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri

- (36) Activitățile părților se suprapun în ceea ce privește fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri, fiind afectate numeroase piețe la nivel național.
- (37) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de autoturisme din segmentul A („autoturisme de oraș”), piețele naționale afectate sunt Austria, Belgia, Bulgaria, Croația, Danemarca, Franța, Germania, Grecia, Italia, Luxemburg, Malta, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Țările de Jos și Ungaria. Cu toate acestea, având în vedere evoluția viitoare previzibilă a acestei piețe, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe nicio piață de autoturisme de oraș din SEE.
- (38) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de autoturisme din segmentul B („automobile mici”), piețele naționale afectate sunt Belgia, Franța, Grecia, Italia, Portugalia, Regatul Unit și Spania. În niciuna dintre aceste țări, cota cumulată a părților nu depășește 40 %, iar în toate țările afectate, cu excepția Italiei, creșterea generată de tranzacția propusă este minimă. Prin urmare, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.

- (39) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de autoturisme din segmentele A și B, piețele naționale afectate sunt (în plus față de țările afectate menționate mai sus pentru o piață care cuprinde numai automobilele mici): Austria, Bulgaria, Croația, Danemarca, Letonia, Lituania, Luxemburg, Slovenia și Ungaria. Cota cumulată a părților nu depășește 40 % pe niciuna dintre piețele afectate, cu excepția Italiei și a Lituaniei. În plus, părțile nu sunt concurenți apropiați pe această piață ipotetică, deoarece acestea sunt prezente în principal pe segmente diferite (PSA pe segmentul B de vehicule de transport de pasageri, iar FCA pe segmentul A de vehicule de transport de pasageri). Prin urmare, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.
- (40) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de autoturisme din segmentul C („automobile medii”), piețele naționale afectate sunt Franța, Grecia, Italia, Lituania, Malta și Portugalia. Piața de automobile medii nu este foarte concentrată și, în urma concentrării economice, pe piață ar continua să fie prezente peste zece întreprinderi cu mai multe modele. În plus, aceasta este o piață aflată în declin. Prin urmare, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.
- (41) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de autoturisme din segmentul D („berline”), piețele naționale afectate sunt Croația, Franța și Malta. Având în vedere creșterea mică sau neglijabilă adusă de FCA pe piețele respective, precum și alți factori de atenuare, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.
- (42) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea tuturor tipurilor de SUV, piețele naționale afectate sunt Belgia, Franța, Italia, Lituania, Portugalia, Spania și Țările de Jos. Având în vedere cota de piață relativ scăzută sau moderată a entității rezultate în urma concentrării economice, existența mai multor alți concurenți pe fiecare piață națională și a anumitor elemente specifice statelor membre, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe o piață care cuprinde toate tipurile de SUV.
- (43) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de SUV-uri din segmentul B, piețele naționale afectate sunt Austria, Belgia, Cehia, Croația, Danemarca, Franța, Germania, Grecia, Italia, Lituania, Luxemburg, Portugalia, Regatul Unit, Slovacia, Slovenia, Spania și Țările de Jos. Având în vedere că, în general, participanții la piață percep SUV-urile din segmentul B ca fiind o piață extrem de concurențială, cu o concurență intensă și cu numeroși actori, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.
- (44) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de SUV-uri din segmentul C, piețele naționale afectate sunt Belgia, Franța, Italia, Portugalia, Spania și Țările de Jos. Având în vedere că, în general, acest segment este, de asemenea, în creștere, iar cotele cumulate ale părților și creșterea sunt scăzute până la moderate, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.
- (45) Pe piața pentru fabricarea și furnizarea de autoturisme din segmentul monovolum („vehicule multifuncționale”), piețele naționale afectate sunt Belgia, Bulgaria, Cehia, Croația, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, Slovacia, Slovenia, Spania, Țările de Jos și Ungaria. În general, segmentul monovolum se află în declin (și se preconizează că declinul va continua pe viitor, în principal deoarece clienții trec la SUV), părțile fie nu sunt concurenți apropiați, fie nu sunt concurenți deosebit de apropiați, majoritatea respondenților de pe piață nu au identificat nicio îngrijorare pe niciuna dintre piețele afectate, iar cota cumulată a părților este moderată în majoritatea țărilor. În țările în care cota cumulată este mai mare (Croația, Estonia, Grecia, Italia și Spania), creșterea este mică, cu excepția Italiei și Greciei, unde se aplică alți factori de atenuare. Prin urmare, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în niciunul dintre aceste state membre ale SEE.

Distribuția angro de vehicule utilitare ușoare și de vehicule de transport de pasageri

- (46) La nivelul comerțului angro, PSA și FCA își distribuie vehiculele în SEE fie prin intermediul propriilor filiale care distribuie numai propriile lor vehicule, fie prin intermediul importatorilor independenți. PSA și FCA nu distribuie vehicule ale altor producători de echipamente originale. Având în vedere că, în multe state membre, una dintre părți sau ambele distribuie prin intermediul importatorilor independenți, activitățile lor angro se suprapun doar în 13 state membre.
- (47) Deoarece părțile au propriile lanțuri de distribuție care nu se suprapun, indiferent de cotele de piață ale părților, tranzacția propusă nu va afecta structura concurențială a piețelor angro. Cu alte cuvinte, FCA distribuie vehicule marca proprie numai către rețelele sale de distribuție. În cazul acestor vânzări, FCA nu concurează cu PSA, care distribuie vehicule marca proprie numai către rețelele sale. Cel mult, s-ar putea spune că părțile concurează pentru piață, în situațiile în care caută comercianți noi în anumite zone. Prin urmare, orice diminuare a concurenței cauzată de tranzacția propusă ar fi semnificativ mai limitată decât orice diminuare a concurenței pe piețele pentru fabricare și furnizare.
- (48) Numai pentru distribuția angro de vehicule utilitare ușoare, cota de piață cumulată a părților nu depășește 50 % în niciun stat membru. În țările cu cea mai mare cotă de piață cumulată, precum și în țările cu cea mai mare creștere, după concentrarea economică ar exista cel puțin patru concurenți, toți producători de echipamente originale puternici atât la nivel național, cât și la nivelul SEE, care dispun de rețele de distribuție extinse.
- (49) Numai pentru distribuția angro de vehicule de transport de pasageri, cota de piață cumulată a părților nu depășește 40 % în niciun stat membru, iar creșterea nu depășește 10 %, cu excepția Italiei. Cu toate acestea, în Italia, după concentrarea economică încă ar exista cinci concurenți, doi concurenți având o cotă de piață similară creșterii. Nici în acest caz, rețelele de distribuție pe piață ale părților nu se suprapun, ceea ce înseamnă că diminuarea concurenței care rezultă din tranzacția propusă ar fi limitată.
- (50) În ceea ce privește distribuția angro combinată de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare, structura pieței este într-o oarecare măsură mai rea decât cea a pieței vehiculelor de transport de pasageri, dar nu diferită în mod semnificativ. Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în ceea ce privește piața distribuției angro de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare, indiferent de definirea pieței.

Distribuția en detail de vehicule utilitare ușoare și de vehicule de transport de pasageri

- (51) Comisia observă că ambele părți au propriile lanțuri de distribuție care nu se suprapun, întrucât ambele părți sunt active doar în distribuția propriilor mărci. În plus, nici înainte de tranzacție, nici după tranzacție, producătorii concurenți nu se vor baza pe lanțurile de distribuție ale PSA sau ale FCA.
- (52) Părțile își distribuie vehiculele fie prin intermediul propriilor agenții de desfacere, fie prin intermediul comercianților independenți. Prezența acestora în distribuția en detail în SEE este totuși minoră, deoarece majoritatea comercianților PSA și FCA sunt independenți. În plus, ambele părți efectuează vânzări directe către clienți finali.
- (53) La nivel național, singura piață care pare să fie afectată este cea a distribuției en detail de vehicule utilitare ușoare din Portugalia, în cazul căreia Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în ceea ce privește distribuția en detail de vehicule utilitare ușoare, având în vedere cota de piață cumulată relativ scăzută, creșterea foarte mică și faptul că părțile se vor confrunta în continuare cu o concurență puternică atât din partea comercianților care distribuie mărcile altor producători de echipamente originale, indiferent dacă sunt sau nu independenți, cât și din partea comercianților independenți care distribuie vehicule PSA și FCA.
- (54) La nivel local, următoarele zone locale de concentrare au ca rezultat piețe afectate: (i) distribuția en detail de vehicule de transport de pasageri în Valencia, Spania; (ii) distribuția en detail de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare în Valencia, Spania; (iii) distribuția en detail de vehicule utilitare ușoare în Villeneuve d'Ascq, Franța; (iv) distribuția en detail de vehicule utilitare ușoare în Boulogne Billancourt, Franța; și (v) distribuția en detail de vehicule utilitare ușoare în Sevilla, Spania.

- (55) Cota de piață cumulată a părților, indiferent de definirea pieței, ar fi mai mică de 25 %, cu o creștere mai mică de 5 %, exceptând Sevilla. Cu toate acestea, în Sevilla, cota de piață nu depășește 40 % și, în orice caz, părțile se vor confrunta în continuare cu o concurență puternică atât din partea comercianților care distribuie alte mărci de producători de echipamente originale, indiferent dacă sunt sau nu independenți, cât și din partea comercianților independenți care distribuie vehicule PSA și FCA, chiar și în zona locală de concentrare Sevilla.
- (56) Prin urmare, Comisia consideră că tranzacția propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în ceea ce privește piața distribuției en detail de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare, indiferent de definirea pieței.

Componente pentru autovehicule

- (57) Componentele pentru autovehicule reprezintă un factor de intrare în procesul de fabricare a vehiculelor ușoare (vehicule de transport de pasageri și vehicule utilitare ușoare). Comisia nu a identificat probleme în ceea ce privește concurența, din următoarele motive.
- (58) Entitatea rezultată în urma concentrării economice nu ar avea capacitatea sau motivația de a se angaja în blocarea accesului în SEE la factorii de intrare, având în vedere că (i) Faurecia deține cote moderate pe piețele pentru scaune ajustabile, dispozitive de reglare a lungimii, sisteme de evacuare și colectoare de evacuare, în conformitate cu orice definiție plauzibilă a pieței, (ii) un număr semnificativ de concurenți sunt activi pe aceste piețe din amonte, care pot furniza aceste componente producătorilor de echipamente originale, iar (iii) rezultatele anchetei de piață din faza I arată că există capacitate neutilizată pe piețele pentru fabricarea de scaune ajustabile, dispozitive de reglare a lungimii, sisteme de evacuare și colectoare de evacuare.
- (59) Entitatea rezultată în urma concentrării economice nu ar avea capacitatea sau motivația de a se angaja în blocarea accesului în SEE și la nivel mondial la factorii de intrare în ceea ce privește serviciile de asamblare a modulelor de cocpit și a consolelor centrale, având în vedere că (i) Faurecia concurează nu numai cu alți furnizori externi de servicii de asamblare a modulelor de cocpit și a consolelor centrale, ci și cu producători de echipamente originale, dintre care mulți asamblează intern aceste module, (ii) chiar și pe o piață liberă, o serie de concurenți credibili sunt activi pe piața din amonte, iar aceștia pot furniza producătorilor de echipamente originale servicii de asamblare a modulelor de cocpit și a consolelor centrale și (iii) rezultatele anchetei de piață din faza I arată că există capacitate neutilizată pe piața liberă pentru servicii de asamblare a modulelor de cocpit și a consolelor centrale.
- (60) În fine, entitatea rezultată în urma concentrării economice nu ar avea capacitatea sau motivația de a se angaja în blocarea accesului în SEE și la nivel mondial la clienții pentru scaune ajustabile, dispozitive de reglare a lungimii, sisteme de evacuare, colectoare de evacuare, servicii de asamblare a modulelor de cocpit și servicii de asamblare a consolelor centrale, având în vedere (i) că un număr semnificativ de actori sunt activi pe piața din aval pentru fabricarea și furnizarea de vehicule de transport de pasageri și de vehicule utilitare ușoare, iar aceștia achiziționează aceste componente și servicii de asamblare, (ii) impactul limitat al tranzacției propuse asupra structurii pieței și (iii) dovezile care indică faptul că producătorii de echipamente originale preferă să achiziționeze factori de intrare de la furnizori multipli.

Servicii de finanțare pentru autovehicule și servicii conexe

- (61) Pe piețele de finanțare pentru autovehicule, părțile furnizează servicii de finanțare pentru autovehicule și servicii conexe prin intermediul societăților financiare captive. Principala strategie de afaceri a societăților financiare captive este de a ajuta grupurile lor de autovehicule să vândă mai multe vehicule, oferind programe competitive de finanțare prin intermediul agențiilor de desfacere în franciză de vehicule.
- (62) Piețe afectate apar numai în ceea ce privește acordarea de împrumuturi pentru autovehicule în Italia și acordarea de împrumuturi comercianților de autoturisme din Franța, Italia, Spania și Țările de Jos.
- (63) Având în vedere creșterea neglijabilă și cota de piață cumulată limitată a părților pe piața împrumuturilor pentru autovehicule în Italia, numai pe bază de vânzări necaptive, precum și cota de piață cumulată relativ scăzută pe bază de vânzări captive și de vânzări necaptive, este puțin probabil ca tranzacția propusă să aibă un impact semnificativ asupra concurenței pe piața împrumuturilor pentru autovehicule.

Împrumuturile acordate comercianților de autoturisme

- (64) Cota de piață cumulată a părților (captivă și necaptivă) pe piața împrumuturilor acordate comercianților de automobile este de [30-40] % (Franța), [40-50] % (Italia), [20-30] % (Țările de Jos) și [20-30] % (Spania), pe baza cotelor deținute de părți pe o piață combinată pentru vehicule de transport de pasageri și vehicule utilitare ușoare.
- (65) Având în vedere că activitățile părților se suprapun doar într-o măsură foarte mică, deoarece, în special, împrumuturile acordate de societățile financiare captive ale PSA sunt în mare parte captive, prin urmare, este puțin probabil ca tranzacția propusă să aibă un impact semnificativ asupra concurenței de pe piața împrumuturilor acordate comercianților de automobile, dacă o astfel de piață ar fi luată în considerare.

Concluzii

- (66) Prin urmare, decizia concluzionează că tranzacția propusă ridică îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă în ceea ce privește piețele de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni din Belgia, Cehia, Franța, Grecia, Italia, Lituania, Polonia, Portugalia și Slovacia, deoarece este probabil să împiedice în mod semnificativ concurența efectivă pe piețele respective.
- (67) În ceea ce privește toate celelalte piețe, Comisia consideră că tranzacția propusă nu generează un obstacol semnificativ în calea concurenței efective.

IV. ANGAJAMENTE

- (68) Pentru a răspunde preocupărilor cu privire la concurență identificate pe piața pentru fabricarea și vânzarea de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni, părțile au prezentat angajamentele finale, incluzând unele modificări pentru a ține seama de rezultatele testării pe piață, astfel cum sunt descrise mai jos.
- (69) Angajamentele finale conțin o dublă măsură corectivă. Prima parte a măsurii corective constă într-o prelungire a acordului de cooperare în vigoare între PSA și Toyota Motor Europe („TME”) („măsură corectivă privind cooperarea cu Toyota”).
- (70) În prezent, PSA furnizează către Toyota modele de vehicule utilitare ușoare de dimensiuni mici și medii, precum și versiunile corespunzătoare ale celor două modele de vehicule de transport de pasageri din „segmentul monovolum”, pentru a fi vândute sub marca Toyota. În ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare de mici dimensiuni, cooperarea în derulare vizează furnizarea de către PSA către Toyota a unui model de vehiculele utilitare ușoare de mici dimensiuni sub marca Toyota (Toyota ProAce City), care urmează să fie vândut de către Toyota.
- (71) „Măsura corectivă privind cooperarea cu Toyota” constă într-o creștere a capacității de vehicule utilitare ușoare de mici dimensiuni rezervate pentru Toyota în temeiul acordului de cooperare existent și într-o reducere a prețului vehiculelor, al pieselor de schimb și al accesoriilor în raport cu această creștere a capacității.
- (72) A doua parte a măsurii corective constă într-o modificare a acordurilor de reparații și întreținere pentru vehicule de transport de pasageri și vehicule utilitare ușoare, aflate în vigoare între PSA, FCA și rețelele lor de ateliere de reparații pentru a facilita accesul terților producători de echipamente originale la rețelele de reparații și întreținere ale FCA și PSA pentru vehiculele utilitare ușoare („măsura corectivă privind rețeaua de reparații”). Măsura corectivă privind rețeaua de reparații se aplică numai atelierelor de reparații situate în Belgia, Cehia, Franța, Grecia, Italia, Lituania, Polonia, Portugalia și Slovacia.
- (73) În opinia Comisiei, angajamentele finale răspund în mod adecvat preocupărilor cu privire la concurență identificate, din următoarele motive principale:
- (74) Măsura corectivă ar permite întreprinderii Toyota să obțină o cotă de piață în SEE echivalentă cu cota de piață actuală a FCA la nivelul SEE.
- (75) Reducerea acordată de PSA întreprinderii Toyota, datorită creșterii capacității, plasează Toyota într-o poziție mai bună atunci când vinde vehiculele respective pe piață. Stabilirea prețurilor în raport cu creșterea capacității este structurată într-un mod care stimulează efectiv Toyota să vândă volumele suplimentare marginale.
- (76) De asemenea, PSA va acorda întreprinderii Toyota reduceri majorate pentru piesele și accesoriile de service. Acest lucru înseamnă că Toyota poate practica prețuri mai agresive la vânzarea vehiculului.

- (77) Partea de reparații din cadrul măsurii corective va facilita accesul la rețelele de reparații și de service care intenționează să ofere acces la o rețea de service operatorilor nou intrați pe piață, mai degrabă decât producătorilor consacrați de echipamente originale care au propriile rețele.

V. CONCLUZII

- (78) Din motivele menționate anterior, Comisia concluzionează că, sub rezerva conformității depline cu angajamentele finale prezentate de părți la 27 octombrie 2020, tranzacția propusă nu va împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia. Prin urmare, în proiectul de decizie a Comisiei, se declară concentrarea compatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE, în temeiul articolului 2 alineatul (2) și al articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice, precum și în temeiul articolului 57 din Acordul privind SEE.
-

Aviz privind adaptarea în funcție de inflație a sumelor minime asigurate prevăzute în Directiva 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

(2021/C 423/11)

În conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Directiva 2009/103/CE ⁽¹⁾ privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, sumele prevăzute în euro la articolul 9 alineatul (1) au fost revizuite în 2020 pentru a se ține seama de evoluțiile indicelui armonizat al prețurilor de consum ⁽²⁾ (IAPC), care reflectă datele din toate statele membre, publicat de Eurostat.

Ca urmare a revizuirii, sumele prevăzute în euro sunt următoarele:

- în cazul vătămarilor corporale, suma minimă asigurată este majorată la 1 300 000 EUR per victimă sau la 6 450 000 EUR per cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor;
- în cazul daunelor materiale, suma minimă este majorată la 1 300 000 EUR per cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor.

⁽¹⁾ Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 263, 7.10.2009, p. 11).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2016/792 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum și indicele prețului locuințelor, și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2494/95 al Consiliului.

Aviz privind adaptarea în funcție de inflație a sumelor prevăzute în Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II)

(2021/C 423/12)

În temeiul articolului 300 din Directiva 2009/138/CE⁽¹⁾, sumele exprimate în euro în directivă sunt revizuite din cinci în cinci ani prin majorarea valorii de bază în euro cu variația procentuală a indicilor armonizați ai prețurilor de consum din toate statele membre, publicați de Comisie (Eurostat), începând de la 31 decembrie 2015 și până la data revizuirii și se rotunjesc la un multiplu de 100 000 EUR, atât timp cât variația procentuală nu este mai mică de 5 %. Prin urmare, prima revizuire a sumelor ar trebui efectuată având în vedere creșterea indicelui menționat în perioada cuprinsă între 31 decembrie 2015 și 31 decembrie 2020.

Valorile rezultate din această revizuire sunt următoarele:

- a) La articolul 4 alineatul (1), în ceea ce privește condițiile de excludere din domeniul de aplicare datorită dimensiunii:
 - la litera (a), „5 milioane EUR” se înlocuiește cu „5 400 000 EUR”;
 - la literele (b) și (c), „25 milioane EUR” se înlocuiește cu „26 600 000 EUR”; precum și
 - la litera (e), „0,5 milioane EUR” se înlocuiește cu „600 000 EUR”, iar „2,5 milioane EUR” se înlocuiește cu „2 700 000 EUR”.
- b) La articolul 13, în ceea ce privește definiția pentru „riscuri mari” prevăzută la punctul 27 litera (c):
 - La punctul (i), „6 200 000 EUR” se înlocuiește cu „6 600 000 EUR”; iar
 - la punctul (ii), „12 800 000 EUR” se înlocuiește cu „13 600 000 EUR”.
- c) La articolul 129 alineatul (1) litera (d), în ceea ce privește pragul absolut pentru calcularea cerinței minime de capital:
 - la punctul (i) „2 500 000 EUR” se înlocuiește cu „2 700 000 EUR”, iar „3 700 000” se înlocuiește cu „4 000 000 EUR”;
 - la punctul (ii), „3 700 000 EUR” se înlocuiește cu „4 000 000 EUR”; iar
 - la punctul (iii) „3 600 000 EUR” se înlocuiește cu „3 900 000 EUR”, iar „1 200 000 EUR” se înlocuiește cu „1 300 000 EUR”.

Sumele revizuite sunt puse în aplicare de statele membre până la 19 octombrie 2022.

⁽¹⁾ Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II) (JO L 335, 17.12.2009, p. 1).

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO