



### Cuprins

#### IV Informări

#### INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

##### Comisia Europeană

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| 2019/C 300/01 | Rata de schimb a monedei euro .....  | 1  |
| 2019/C 300/02 | Avizul Comitetului consultativ privind înțelegerile și pozițiile dominante emis la reuniunea sa din 9 aprilie 2019 cu privire la un proiect de decizie în cazul AT.40049 – MasterCard II – Raportor: Finlanda .....  | 2  |
| 2019/C 300/03 | Raport final al consilierului-auditor – Cazul AT.40049 – MasterCard II .....   | 3  |
| 2019/C 300/04 | Rezumatul Deciziei Comisiei din 29 aprilie 2019 referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 53 din acordul privind SEE (Cazul AT.40049 – MasterCard II) [notificată cu numărul C(2019) 3033] ..... | 6  |
| 2019/C 300/05 | Avizul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice emis în cadrul reuniunii din 31 ianuarie 2019 referitor la un proiect preliminar de decizie privind cazul M.8677 – Siemens/Alstom ...   | 10 |
| 2019/C 300/06 | Raportul final al consilierului-auditor (M.8677 – Siemens/Alstom) .....  | 12 |
| 2019/C 300/07 | Rezumatul Deciziei Comisiei din 6 februarie 2019 privind declararea unei concentrări ca fiind incompatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE (Cazul M.8677 – Siemens/Alstom) [notificat cu numărul C(2019) 921] <sup>(1)</sup> .....                              | 14 |

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

**Comisia Europeană**

2019/C 300/08

Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.9490 – VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate <sup>(1)</sup> ..... 21

---

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE.

## IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE  
UNIUNII EUROPENE

## COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro <sup>(1)</sup>

4 septembrie 2019

(2019/C 300/01)

1 euro =

| Moneda | Rata de schimb     | Moneda  | Rata de schimb |                         |           |
|--------|--------------------|---------|----------------|-------------------------|-----------|
| USD    | dolar american     | 1,1018  | CAD            | dolar canadian          | 1,4679    |
| JPY    | yen japonez        | 117,03  | HKD            | dolar Hong Kong         | 8,6389    |
| DKK    | coroana daneză     | 7,4584  | NZD            | dolar neozeelandez      | 1,7343    |
| GBP    | lira sterlină      | 0,90255 | SGD            | dolar Singapore         | 1,5270    |
| SEK    | coroana suedeză    | 10,7530 | KRW            | won sud-coreean         | 1 327,96  |
| CHF    | franc elvețian     | 1,0848  | ZAR            | rand sud-african        | 16,3729   |
| ISK    | coroana islandeză  | 139,30  | CNY            | yuan renminbi chinezesc | 7,8808    |
| NOK    | coroana norvegiană | 9,9838  | HRK            | kuna croată             | 7,4045    |
| BGN    | leva bulgărească   | 1,9558  | IDR            | rupia indoneziană       | 15 593,22 |
| CZK    | coroana cehă       | 25,834  | MYR            | ringgit Malaiezia       | 4,6273    |
| HUF    | forint maghiar     | 328,94  | PHP            | peso Filipine           | 57,205    |
| PLN    | zlot polonez       | 4,3395  | RUB            | rubla rusească          | 73,1531   |
| RON    | leu românesc nou   | 4,7290  | THB            | baht thailandez         | 33,732    |
| TRY    | lira turcească     | 6,2482  | BRL            | real brazilian          | 4,5603    |
| AUD    | dolar australian   | 1,6225  | MXN            | peso mexican            | 21,8430   |
|        |                    |         | INR            | rupie indiană           | 79,3890   |

<sup>(1)</sup> Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

**Avizul Comitetului consultativ privind înțelegerile și pozițiile dominante emis la reuniunea sa din 9 aprilie 2019 cu privire la un proiect de decizie în cazul AT.40049 – MasterCard II**

**Raportor: Finlanda**

(2019/C 300/02)

1. Comitetul consultativ împărtășește preocupările exprimate de Comisie în proiectul său de decizie comunicat Comitetului consultativ la 26 martie 2019 în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) și al articolului 53 din Acordul privind SEE.
  2. Comitetul consultativ este de acord cu Comisia în privința faptului că procedurile referitoare la Mastercard pot fi încheiate printr-o decizie în temeiul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
  3. Comitetul consultativ este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia angajamentele oferite de Mastercard sunt adecvate, necesare și proporționale și ar trebui să devină obligatorii din punct de vedere juridic pentru Mastercard.
  4. Comitetul consultativ este de acord cu Comisia în privința faptului că, în lumina angajamentelor oferite de Mastercard, nu mai există motive care să justifice o acțiune a Comisiei împotriva Mastercard, fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
  5. Comitetul consultativ recomandă publicarea avizului său în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
-

**Raport final al consilierului-auditor <sup>(1)</sup>****Cazul AT.40049 – MasterCard II**

(2019/C 300/03)

**Introducere**

1. Prezentul raport este întocmit în legătură cu un proiect de decizie privind angajamentele („proiectul de decizie”) în temeiul articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului <sup>(2)</sup>, care se adresează Mastercard Incorporated, Mastercard International Incorporated și Mastercard Europe S.A. (denumite colectiv „Mastercard”).
2. Proiectul de decizie se referă la două aspecte ale sistemului de plată cu cardul al Mastercard <sup>(3)</sup> care sunt vizate în cazul AT.40049: regulile Mastercard privind comisioanele de interschimb multilateral „interregionale” („CIM” <sup>(4)</sup>) aplicabile tranzacțiilor interregionale încheiate la comercianți situați în Spațiul Economic European („SEE”), cu carduri de debit și carduri de credit de consum emise de o bancă emitentă situată în afara SEE <sup>(5)</sup>.
3. Celălalt aspect al cazului AT.40049 a fost abordat prin Decizia Comisiei C(2019) 241 final din 22 ianuarie 2019, care se referă la normele Mastercard privind „acceptarea plăților transfrontaliere” aplicabile anterior în sistemul respectiv <sup>(6)</sup>.

**Procedura privind CIM-urile interregionale***Etapa de investigație*

4. La 9 aprilie 2013, Comisia a inițiat procedurile în cazul AT.40049.
5. Între aprilie 2013 și decembrie 2014, Comisia a trimis Mastercard mai multe solicitări de informații.
6. În aprilie și în mai 2014, Comisia a trimis unui număr de peste 40 de acceptanți din 10 țări care fac parte din SEE solicitări de informații cu privire la activitățile lor <sup>(7)</sup>. Chestionarele utilizate, precum și răspunsurile la acestea, au fost denumite împreună, în cazul AT.40049, „sondajul privind acceptanții”. În mai 2014, Comisia a trimis chestionare unui număr de 33 de acceptanți solicitând datele privind marja de achiziție, care nu au fost obținute în cadrul „Studiului privind costul plăților” efectuat de DG Concurență (AT.40194 <sup>(8)</sup>). Aceste chestionare, împreună cu răspunsurile date, au fost denumite, în cazul AT.40049, „sondajul privind studiul costurilor”.
7. La 9 iulie 2015, Comisia a adoptat o comunicare privind obiecțiunile („CO”), care acoperă ambele aspecte ale cazului AT.40049. Comunicarea privind obiecțiunile a fost transmisă Mastercard la 13 iulie 2015.

*Accesul la dosar <sup>(9)</sup>*

8. La 24 iulie și, respectiv, la 3 august 2015, Mastercard a primit acces la documentele neconfidențiale din dosarul investigației în cazul AT.40049 prin intermediul a două CD-ROM-uri separate.

<sup>(1)</sup> 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”).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO L 1, 4.1.2003, p. 1) („Regulamentul nr. 1/2003”).

<sup>(3)</sup> Într-un sistem de plată „cadrilateral”, cum este sistemul Mastercard, părțile implicate în fiecare achiziție efectuată cu cardul de plată sunt, pe lângă proprietarul/licențiatorul sistemului: (1) titularul cardului; (2) instituția financiară care a emis cardul respectiv („emitentul”); (3) „comerciantul”; și (4) instituția financiară care furnizează comerciantului servicii ce îi permit acestuia să accepte cardul ca mijloc de decontare a tranzacției respective („acceptantul”).

<sup>(4)</sup> CIM-urile sunt sumele pe care acceptantul le plătește, de obicei, emitentului în cazul tranzacțiilor decontate printr-o plată cu cardul într-un sistem de plată precum cel al Mastercard, în lipsa unui acord alternativ bilateral „de interschimb” între emitent și acceptant cu privire la tipul de card și la tranzacția în cauză. CIM-urile sunt în general exprimate în procente din valoarea nominală a plății cu cardul asociate.

<sup>(5)</sup> A se vedea notele de subsol 3 și 4 pentru scurte explicații privind termenii „CIM”, „comerciant” și „emitent”.

<sup>(6)</sup> În ceea ce privește procedura care a condus la adoptarea deciziei respective, a se vedea Raportul final al consilierului-auditor din data de 18 ianuarie 2019, în cazul AT.40049 MasterCard II (JO C 185, 29.5.2019, p. 8).

<sup>(7)</sup> Austria, Belgia, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos, Polonia, Spania, Suedia și Regatul Unit.

<sup>(8)</sup> Sondaj privind costurile suportate de comercianți pentru procesarea plăților în numerar și a plăților cu cardul, rezultatele finale ale acestuia fiind publicate de DG Concurență la 18 martie 2015

([http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial\\_services/dgcomp\\_final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/dgcomp_final_report_en.pdf)).

<sup>(9)</sup> Punctele 8-18 din prezentul raport oferă mai multe informații decât punctele 6-10 corespunzătoare din raportul final menționat în nota de subsol 6 de mai sus. Acest lucru se datorează faptului că informațiile acoperite de solicitările relevante adresate de Mastercard consilierului-auditor pentru acces și timp suplimentar se referă mai mult la CIM-uri decât la normele Mastercard privind acceptarea plăților transfrontaliere aplicabile anterior.

9. Prin scrisorile din 7 și din 17 august 2015, Mastercard a solicitat acces suplimentar, în special, la sondajul privind acceptanții și la sondajul privind studiul costurilor. De asemenea, Mastercard a solicitat acces la anumite documente pregătite de o societate de consultanță care a oferit asistență DG Concurență în vederea elaborării studiului privind costul plăților („documentele societății de consultanță”). În septembrie 2015, Mastercard a abordat probleme referitoare la amplexarea redactării materialelor pe primele două CD-ROM-uri și la organizarea și catalogarea părții din dosarul investigației care este accesibilă prin intermediul acestor CD-ROM-uri.
10. DG Concurență a analizat aceste cereri ale Mastercard. În special, DG Concurență a organizat o procedură a camerei de date prin intermediul căreia anumiți consilierii externi ai Mastercard au avut acces, într-o cameră de date („camera de date”), la informațiile obținute în cadrul sondajului privind acceptanții, al sondajului privind studiul costurilor și al studiului privind costul plăților, anonimizate, după caz („procedura camerei de date”). DG Concurență a clarificat, de asemenea, anumite aspecte legate de catalogare în legătură cu materialele de pe primele două CD-ROM-uri și a furnizat un al treilea CD-ROM, la 28 septembrie 2015, care conținea, în format original de foaie de calcul, anumite date referitoare la studiul privind costul plăților care fuseseră furnizate în format scanat pe CD-ROM-urile anterioare. După ce, inițial, refuzase să acorde acces la documentele societății de consultanță, DG Concurență a convenit ulterior să le includă în procedura camerei de date.
11. Consilierii externi ai Mastercard au avut acces la camera de date timp de 15 zile lucrătoare, în februarie și în martie 2016. Astfel cum se prevede în procedura camerei de date, aceștia au întocmit un raport în atenția Mastercard („raportul privind camera de date”). DG Concurență a revizuit acest raport în formă de proiect și a prezentat, la 18 martie 2016, o versiune provizorie, redactată, a raportului privind camera de date. În scrisoarea de motivație aferentă, DG Concurență a explicat motivul pentru care a redactat relativ extins informațiile dintr-o anumită secțiune a raportului privind camera de date („informații redactate”). DG Concurență a explicat, de asemenea, că ar trebui să solicite acordul furnizorilor de informații relevanți pentru includerea anumitor citate și a altor informații incluse în raportul final privind camera de date („pasaje nedivulgate”).
12. La 23 martie 2016, Mastercard mi-a transmis obiecțiile sale în legătură cu refuzul DG Concurență de a include informațiile redactate în versiunea Raportului privind camera de date pusă la dispoziția sa. Mastercard nu a invocat problema pasajelor nedivulgate.
13. În decizia mea din 6 aprilie 2016, nu am fost de acord cu evaluarea efectuată de DG Concurență, conform căreia informațiile redactate erau secrete de afaceri sau alte informații confidențiale. Se pare că nu a fost posibil ca Mastercard să identifice, pe baza secțiunii relevante din raportul privind camera de date, informațiile confidențiale respective. Nu am fost de acord nici cu poziția adoptată de DG Concurență în scrisoarea din 18 martie 2016, potrivit căreia informațiile redactate se refereau la „alte informații confidențiale” întrucât, odată încheiată procedura în cazul AT.40049, Mastercard ar putea utiliza informațiile redactate în acțiuni în despăgubiri la nivel național, poate într-un mod contrar intereselor comercianților care au contribuit cu date la studiul privind costul plăților și care ar putea fi implicați în astfel de acțiuni în despăgubiri. Am considerat că, după încheierea procedurilor antitrust ale Comisiei, nici Regulamentul nr. 773/2004<sup>(10)</sup>, nici Directiva privind acțiunile în despăgubire<sup>(11)</sup> nu interzic utilizarea unor informații precum informațiile redactate, obținute cu ocazia accesării dosarului în cadrul acestor proceduri, în scopul apărării în litigii naționale, pentru aplicarea articolului 101 din TFUE.
14. La 7 aprilie 2016, DG Concurență a pus la dispoziția Mastercard textul complet al secțiunii din Raportul privind camera de date care conține informațiile redactate. DG Concurență a publicat în tranșe pasajele nedivulgate, astfel încât, până la 22 aprilie 2016, Mastercard primise acces la Raportul complet privind camera de date.

*Termenul-limită pentru a răspunde la comunicarea privind obiecțiunile<sup>(12)</sup>*

15. În scrisoarea de motivație care însoțește comunicarea privind obiecțiunile, Mastercard a fost informată că are la dispoziție opt săptămâni pentru a răspunde în scris la comunicarea privind obiecțiunile. În scrisoarea sa din 7 august 2015 prin care a solicitat acces suplimentar la dosar, MasterCard și-a exprimat opinia potrivit căreia acest termen nu începuse încă să curgă. În scrisoarea din 10 septembrie 2015 prin care propunea procedura camerei de date, DG Concurență a stabilit un termen-limită pentru răspunsul scris al MasterCard la comunicarea privind obiecțiunile („răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile), care ar expira la 20 de zile lucrătoare după prima zi de acces la camera de date. În urma observațiilor formulate de Mastercard cu privire la procedura camerei de date, DG Concurență a modificat termenul, astfel încât acesta să fie de 25 de zile lucrătoare „de la inițierea procedurii camerei de date”. La emiterea versiunii provizorii și redactate a Raportului privind camera de date, prezentată la 18 martie 2016, DG Concurență a restabilit termenul-limită pentru răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile pentru 8 aprilie 2016.

<sup>(10)</sup> Regulamentul (CE) nr. 773/2004 al Comisiei din 7 aprilie 2004 privind desfășurarea procedurilor puse în aplicare de Comisie în temeiul articolelor 81 și 82 din Tratatul CE (JO L 123, 27.4.2004, p. 18), astfel cum a fost modificat.

<sup>(11)</sup> Directiva 2014/104/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 noiembrie 2014 privind anumite norme care guvernează acțiunile în despăgubire în temeiul dreptului intern în cazul încălcărilor dispozițiilor legislației în materie de concurență a statelor membre și a Uniunii Europene (JO L 349, 5.12.2014, p. 1).

<sup>(12)</sup> A se vedea nota de subsol 9 de mai sus.

16. Prin scrisoarea pe care mi-a adresat-o la 23 martie 2016, Mastercard a solicitat o prelungire acestui termen, argumentând că nu a fost posibilă separarea informațiilor redactate, care la acel moment nu erau accesibile, de răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile, în ansamblul său.
17. Prin decizia din 6 aprilie 2016, am prelungit termenul de depunere a răspunsului la comunicarea privind obiecțiunile, astfel încât termenul-limită să fie la două săptămâni după data la care DG Concurență a pus la dispoziția Mastercard informațiile redactate. Am explicat că ar fi fost nepotrivit ca eu să condiționez acest termen de furnizarea pasajelor nedivulgate, având în vedere incertitudinea legată de întrebarea dacă acestea vor fi furnizate, și, în cazul unui răspuns afirmativ, când vor fi furnizate.
18. Mastercard a transmis răspunsul său scris la comunicarea privind obiecțiunile la 21 aprilie 2016, respectând termenul pe care l-am stabilit. După ce DG Concurență a făcut publică, la 22 aprilie 2016, ultima tranșă a pasajelor nedivulgate, Mastercard a completat răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile și a transmis o versiune actualizată la 6 mai 2016.

#### *Persoane terțe interesate*

19. La 4 august 2015, am acceptat Visa Europe ca persoană terță interesată în cazul AT.40049.
20. La 29 ianuarie 2016, am acceptat Visa Inc. și Visa International Service Association ca persoane terțe interesate. Acestea au solicitat să fie reprezentate și au fost reprezentate împreună.
21. La 19 mai 2016, am acceptat o instituție financiară ca persoană terță interesată, explicând, în decizia mea de acceptare, motivul pentru care cererea instituției de a participa la audierea orală îmi parvenise prea târziu pentru a o putea accepta.

#### *Audierea orală*

22. Mastercard și-a prezentat argumentele la audierea orală care a avut loc la 31 mai 2016. Cele două persoane terțe interesate care reprezentau sistemul de plată cu cardul Visa <sup>(13)</sup> au luat parte la această audiere.

#### *Procedura angajamentelor*

23. La 26 noiembrie 2018, Mastercard a prezentat Comisiei angajamente („angajamentele”), în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul nr. 1/2003.
24. La 5 decembrie 2018, Comisia a publicat o comunicare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în temeiul articolului 27 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1/2003, în care a prezentat un rezumat al cazului și al angajamentelor și a solicitat observații cu privire la angajamente în termen de o lună <sup>(14)</sup>. La 29 ianuarie 2019 Comisia a informat Mastercard cu privire la observațiile primite de la părți terțe în urma publicării notificării respective.

#### **Observații finale**

25. Proiectul de decizie prevede că, având în vedere angajamentele, „Comisia consideră că nu se mai justifică o acțiune din partea sa și că, prin urmare, fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003, procedura în acest caz ar trebui să fie încheiată”.
26. În ansamblu, consider că s-a asigurat exercitarea efectivă a drepturilor procedurale.

Bruxelles, 11 aprilie 2019.

Wouter WILS

<sup>(13)</sup> A se vedea punctele 19 și 20 de mai sus.

<sup>(14)</sup> Comunicarea Comisiei publicată în temeiul articolului 27 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului în cazul AT.40049 – Mastercard II (JO C 438, 5.12.2018, p. 11).

**Rezumatul Deciziei Comisiei****din 29 aprilie 2019****referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 53 din acordul privind SEE****(Cazul AT.40049 – MasterCard II)**

[notificată cu numărul C(2019) 3033]

**(Numai textul în limba engleză este autentic)**

(2019/C 300/04)

La 29 aprilie 2019, Comisia a adoptat o decizie referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 53 din Acordul privind SEE. În conformitate cu dispozițiile articolului 30 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului <sup>(1)</sup>, Comisia publică, prin prezenta, numele părților și conținutul principal al deciziei, ținând seama de interesul legitim al întreprinderilor sau al asociațiilor de întreprinderi de a-și proteja secretele de afaceri.

**1. INTRODUCERE**

- (1) Decizia conferă caracter obligatoriu angajamentelor propuse de Mastercard Incorporated, Mastercard International Incorporated și Mastercard Europe SA (denumite colectiv „Mastercard”) în temeiul articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului („Regulamentul 1/2003”) în cadrul unei proceduri inițiate în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”) și al articolului 53 din Acordul privind SEE.
- (2) Prezenta decizie vizează regulile Mastercard privind comisioanele de interschimb multilateral interregionale („CIM”) aplicabile tranzacțiilor interregionale încheiate la comercianți situați în SEE, cu carduri de debit și carduri de credit de consum emise de o bancă emitentă situată în afara SEE.

**2. DESCRIEREA CAZULUI****2.1. Procedură**

- (3) La 9 aprilie 2013, Comisia a inițiat o procedură în vederea adoptării unei decizii în temeiul capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1/2003. La 9 iulie 2015, Comisia a adoptat o comunicare privind obiecțiunile (denumită în continuare „CO”), care prezintă preocupările sale în materie de concurență referitoare la CIM-urile interregionale ale Mastercard. CO reprezintă o evaluare preliminară în sensul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
- (4) La 21 aprilie 2016, Mastercard a răspuns la CO în scris. La 6 mai 2016, Mastercard a transmis un răspuns actualizat la CO. La 31 mai 2016, a avut loc o audiere orală.
- (5) La 26 noiembrie 2018, Mastercard a prezentat Comisiei angajamente („angajamentele”).
- (6) La 5 decembrie 2018, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în temeiul articolului 27 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 [„notificarea privind testul de piață în temeiul articolului 27 alineatul (4)”), o notificare ce sintetiza cazul și angajamentele, invitând totodată părțile terțe interesate să își prezinte observațiile cu privire la respectivele angajamente în termen de o lună de la publicare.
- (7) La 29 ianuarie 2019, Comisia a informat Mastercard cu privire la observațiile primite de la părțile terțe interesate în urma publicării notificării privind testul de piață în temeiul articolului 27 alineatul (4).

**2.2. Preocupările Comisiei în materie de concurență**

- (8) Mastercard stabilește reguli privind CIM-urile interregionale aplicabile tranzacțiilor interregionale încheiate la comercianți situați în SEE, cu carduri de debit și carduri de credit de consum emise de o bancă emitentă situată în afara SEE. În cazul tranzacțiilor interregionale, banca emitentă (banca titularului cardului) și banca acceptantă (banca comerciantului) pot stabili, de asemenea, comisioanele interschimb în cadrul unor acorduri bilaterale (inclusiv în cazul în care emitentul este situat în afara SEE iar comerciantul este situat în SEE). Cu toate acestea, Mastercard a explicat că acordurile bilaterale acoperă o parte nesemnificativă a tranzacțiilor interregionale.

<sup>(1)</sup> JO L 1, 4.1.2003, p. 1.



- (9) În comunicarea privind obiecțiunile, Comisia și-a prezentat opinia preliminară potrivit căreia Mastercard, în calitate de reprezentant al unei asociații de întreprinderi, a încălcat articolul 101 alineatul (1) din tratat și articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE prin stabilirea unor reguli privind CIM-urile care se aplică tranzacțiilor interregionale cu carduri de debit și carduri de credit de consum emise de o bancă emitentă situată în afara SEE, efectuate la puncte de vânzare situate în SEE. Acestea includ tranzacțiile cu prezența fizică a cardului, sau tranzacții „CP” (tranzacții efectuate în magazin, atunci când titularul cardului este prezent în magazin) și tranzacțiile fără prezența fizică a cardului, sau tranzacții „CNP” (tranzacții efectuate online, atunci când numărul cardului și datele de autentificare sunt transmise prin internet, prin poștă sau prin telefon).
- (10) În comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a considerat că regulile stabilite de Mastercard privind CIM-urile interregionale reprezintă decizia unei asociații de întreprinderi care are ca obiect și ca efect o restrângere semnificativă a concurenței pe piața achiziționării de plăți cu cardul în cadrul SEE.
- (11) În comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a ajuns la concluzia preliminară conform căreia regulile stabilite de Mastercard privind CIM-urile interregionale conduc la o fixare a prețurilor prin acorduri orizontale. CIM-urile interregionale stabilesc o componentă semnificativă a prețului perceput de la comercianți pentru achiziționarea de servicii prin intermediul comisionului pentru serviciul aferent operațiunii comerciale. Comisia a ajuns la concluzia preliminară că restrângerea concurenței în ceea ce privește prețurile rezultă din însuși conținutul regulilor Mastercard privind CIM-urile interregionale. De asemenea, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că obiectivul regulilor Mastercard privind CIM-urile interregionale este de a stabili o parte din prețul perceput de la comercianți și de a restrânge concurența în beneficiul Mastercard și al membrilor săi/deținătorilor de licențe, în special al băncilor emitente. Fixarea prețurilor în acest mod este, prin natura sa, dăunătoare concurenței și demonstrează, ea însăși, că aduce atingere concurenței într-o măsură suficient de mare încât să fie considerată drept o restrângere a concurenței „*prin obiect*”.
- (12) De asemenea, în comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că regulile Mastercard privind CIM-urile interregionale au ca efect restrângerea concurenței pe piața achiziționării de plăți cu cardul în cadrul SEE. Potrivit comunicării privind obiecțiunile a Comisiei, CIM-urile interregionale ale Mastercard se aplică în mod direct aproape tuturor tranzacțiilor interregionale efectuate la comercianții din SEE. Acestea determină o componentă semnificativă a prețului perceput de la comercianți pentru achiziționarea de servicii prin intermediul comisionului pentru serviciul aferent operațiunii comerciale, limitând prin urmare posibilitatea ca acceptanții să reducă și să diferențieze comisioanele pentru serviciul aferent operațiunii comerciale și ca acestea să fie transferate de la acceptanți la comercianți. Prin urmare, CIM-urile interregionale au un impact direct asupra prețurilor prin majorarea comisionului pentru serviciul aferent operațiunii comerciale.
- (13) În comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că obiectul și efectul restrictiv al regulilor Mastercard privind CIM-urile interregionale par să fie în continuare consolidate, printre altele, de următorii factori: concurența inter-sistem care are ca rezultat CIM-uri ridicate (cu cât CIM-ul Mastercard este mai ridicat, cu atât este mai atractiv pentru banca emitentă să emită carduri Mastercard), lipsa presiunii descendente de către acceptanți asupra CIM-urilor și lipsa puterii de negociere a comercianților de a limita nivelul CIM-urilor. În ceea ce privește acceptanții, Comisia a emis opinia preliminară că aceștia par să fie indiferenți în ceea ce privește CIM-urile, deoarece acestea se aplică în mod egal tuturor acceptanților, ceea ce le permite să transfere comercianților costul uzual al CIM-urilor.
- (14) În comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a emis opinia preliminară că regulile Mastercard privind CIM-urile interregionale nu sunt necesare din punct de vedere obiectiv.

### 2.3. Angajamentele

- (15) Elementele-cheie ale angajamentelor propuse de Mastercard la 26 noiembrie 2018 sunt următoarele.
- (16) La șase luni de la data la care Mastercard primește o notificare oficială a prezentei decizii, Mastercard se angajează să limiteze CIM-urile pentru toate tranzacțiile de plată bazate pe carduri de consum, după cum urmează:
- (a) debit IIF <sup>(?)</sup> pentru tranzacțiile interregionale cu prezența fizică a cardului (CP) la 0,2 % și
  - (b) credit IIF pentru tranzacțiile interregionale cu prezența fizică a cardului (CP) la 0,3 % și
  - (c) debit IIF pentru tranzacțiile interregionale fără prezența fizică a cardului (CNP) la 1,15 %, precum și
  - (d) credit IIF pentru tranzacțiile interregionale fără prezența fizică a cardului (CNP) la 1,50 %.

(?) Mastercard definește CIM-urile interregionale ca fiind comisioane interschimb stabilite de Mastercard ce se aplică, în mod implicit, tranzacțiilor interregionale („IIF”) efectuate cu carduri de debit și carduri de credit de consum.

- (17) În termen de cel mult 12 zile lucrătoare de la notificarea prezentei decizii, Mastercard va informa fiecare bancă acceptantă a tranzacțiilor interregionale Mastercard și va solicita ca fiecare bancă acceptantă să-și informeze prompt, la rândul său, clienții comercianți că: (i) angajamentele au fost adoptate și (ii) pe durata angajamentelor, CIM-urile interregionale vor fi plafonate pentru toate viitoarele tranzacții interregionale cu carduri de debit și de credit de consum.
- (18) În termen de cel mult 12 zile lucrătoare de la notificarea prezentei decizii, Mastercard va publica pe site-ul internet al Mastercard pentru Europa, într-o manieră vizibilă în mod clar și ușor accesibilă, toate CIM-urile interregionale de debit și de credit aplicabile tranzacțiilor cu prezența fizică a cardului și tranzacțiilor interregionale fără prezența fizică a cardului care fac obiectul angajamentelor. Această obligație rămâne în vigoare pe durata angajamentelor.
- (19) Mastercard nu va eluda sau încerca să eludeze angajamentele, în mod direct sau indirect, prin acțiuni sau prin omisiuni. În special, de la notificarea prezentei decizii, Mastercard nu va recurge la practici care au un obiect sau un efect echivalent cu cel al CIM-urilor interregionale. Aceasta include, în mod special, dar nu exclusiv, punerea în aplicare a unor programe sau a unor noi reguli prin care Mastercard să transfere către băncile emitente din afara SEE comisioanele acestui sistem sau alte comisioane percepute băncilor acceptante din SEE.
- (20) În baza angajamentului său privind neeludarea, Mastercard poate adopta măsuri adecvate de protecție a consumatorilor pentru a se asigura că aceștia nu vor fi afectați în mod negativ de efectele modificărilor CIM-urilor sale interregionale, în special în ceea ce privește aspectele legate de fraude, conversia monetară, rambursări și refuzul la plată.
- (21) Mastercard va numi un mandatar care să monitorizeze respectarea angajamentelor sale. Înainte de numire, Comisia are competența de a aproba sau de a respinge mandatarul propus.
- (22) Aceste angajamente vor rămâne în vigoare pentru o perioadă de cinci ani și șase luni de la notificarea către Mastercard a prezentei decizii.

### 3. CONCLUZIE

- (23) Angajamentele răspund în mod adecvat preocupărilor exprimate în comunicarea privind obiecțiunile.
- (24) Pentru fiecare tip de tranzacție interregională (CP și CNP, debit și credit), plafoanele propuse de Mastercard pentru CIM-uri nu par să depășească în mod clar cerințele aferente testului de indiferență a comerciantului („MIT”) (?). Dovezile din dosar arată că, pentru tranzacțiile interregionale CP, un CIM de 0,2 % per tranzacție pentru cardurile de debit și de 0,3 % pentru cardurile de credit nu ar conta pentru comercianți, în ansamblul lor, dacă aceștia ar trebui să aleagă între a accepta plata în numerar sau plata cu cardul. Pentru tranzacțiile interregionale CNP, dovezile din dosar arată că un CIM de 1,15 % per tranzacție pentru cardurile de debit și de 1,5 % per tranzacție pentru cardurile de credit nu ar conta pentru comercianți, în ansamblul lor, dacă aceștia ar trebui să aleagă între a accepta un transfer bancar non-SEPA ori un transfer de bani prin mijloace electronice sau plata cu cardul.
- (25) Prin urmare, angajamentele abordează într-o manieră eficientă problemele preliminare legate de concurență identificate de Comisie, deoarece acestea oferă un avantaj direct și tangibil comercianților și, în cele din urmă, consumatorilor sub forma unor CIM-uri substanțial mai mici decât nivelurile aplicabile în prezent.
- (26) Angajamentele conțin o clauză de neeludare cuprinzătoare, care interzice Mastercard să se angajeze în orice tip de demers care, în mod direct sau indirect, prin acțiune sau prin omisiune, are un obiect sau un efect echivalent cu cel al CIM-urilor interregionale. Aceasta include, dar nu se limitează la, introducerea unor comisioane echivalente din punct de vedere juridic sau economic cu CIM-urile interregionale. Situația este similară cu cea privind angajamentele Mastercard din 2010 și 2014. La fel ca în cazul angajamentelor respective, noile comisioane sau comisioanele majorate ale sistemului, echivalente CIM-urilor interregionale, sunt acoperite de clauza de neeludare.
- (27) Definițiile din cadrul angajamentelor pentru „instrumentul de plată pe bază de card” și pentru „tranzacțiile cu prezența fizică a cardului” exclud manipulările prin care sistemul de carduri poate redefini tranzacțiile CP ca fiind tranzacții CNP, deoarece acestea specifică în mod clar condițiile în care au loc tranzacțiile CP. Totuși, dacă s-ar produce o astfel de manipulare, aceasta ar fi considerată o încălcare și o eludare a angajamentelor.

(?) Atunci când se analizează nivelurile CIM, ar trebui să se țină seama de testul de indiferență a comerciantului, o metodologie elaborată inițial în literatura economică și dezvoltată ulterior de Comisie pentru a evalua eficiența comisioanelor interschimb. Comisia utilizează această metodologie ca referință sau în mod indirect în scopul evaluării conformității cu articolul 101 alineatul (3) din tratat, pentru a se asigura că comercianții beneficiază de faptul că acceptă plata cu cardul.

- (28) Comisia consideră că durata de cinci ani și șase luni a angajamentelor este suficientă pentru a răspunde în mod adecvat preocupărilor exprimate în CO. Având în vedere că angajamentele prevăd o perioadă de punere în aplicare de șase luni, durata „netă” efectivă a angajamentelor va fi de cinci ani.
- (29) Având în vedere angajamentele, Comisia consideră că nu se mai justifică o acțiune din partea sa și că, prin urmare, fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003, procedura în acest caz ar trebui să fie încheiată.
- (30) Comisia își păstrează competența deplină de a investiga și de a iniția proceduri în temeiul articolului 101 din tratat și al articolului 53 din Acordul privind SEE în ceea ce privește practicile care nu fac obiectul prezentei decizii.
-

**Avizul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice emis în cadrul reuniunii din 31 ianuarie 2019 referitor la un proiect preliminar de decizie privind cazul M.8677 – Siemens/Alstom**

(2019/C 300/05)

**Concentrare**

1. Comitetul consultativ (14 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată constituie o concentrare în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi <sup>(1)</sup>.
2. Comitetul consultativ (14 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată are o dimensiune europeană în sensul articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice.

**Definiția pieței**

3. Comitetul consultativ (14 state membre) este de acord cu următoarele definiții ale Comisiei privind piețele relevante ale produselor:
  - (a) materialul rulant de mare viteză (inclusiv materialul rulant de foarte mare viteză) sau, separat, materialul rulant de foarte mare viteză;
  - (b) proiectele preexistente privind unitățile dispuse la bord (*on-board units* – OBU);
  - (c) proiectele privind OBU în cadrul ETCS;
  - (d) proiectele individuale de ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale (așa-numitele proiecte de acoperire);
  - (e) proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate (proiecte comune ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale și proiecte privind instalațiile de centralizare);
  - (f) proiectele individuale privind instalațiile de centralizare; și
  - (g) echipamentele de centralizare.
4. Comitetul consultativ (14 state membre) este de acord cu următoarele definiții ale Comisiei privind piețele geografice relevante:
  - (a) piața SEE sau la nivel mondial (exceptând China, Coreea de Sud și Japonia) pentru materialul rulant de mare și de foarte mare viteză;
  - (b) piața națională pentru proiectele preexistente privind OBU;
  - (c) piața SEE pentru proiectele privind OBU în cadrul ETCS;
  - (d) piața SEE pentru proiectele individuale de ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale (proiectele de acoperire);
  - (e) piața SEE pentru proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate;

<sup>(1)</sup> JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

- (f) piața națională pentru proiectele individuale privind instalațiile de centralizare și
- (g) piața națională pentru echipamentele de centralizare.

#### **Evaluarea din punctul de vedere al concurenței**

5. Comitetul consultativ (14 state membre) este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată ar genera efecte orizontale necoordonate care ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piețe pentru:
  - (a) materialul rulant de mare viteză (inclusiv de foarte mare viteză) sau de foarte mare viteză în SEE sau în întreaga lume (exceptând China, Coreea de Sud și Japonia);
  - (b) proiectele privind OBU în cadrul ETCS în SEE;
  - (c) proiectele individuale de ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale (proiectele de acoperire) în SEE;
  - (d) proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate în SEE;
  - (e) proiectele preexistente privind OBU în Belgia;
  - (f) proiectele individuale privind instalațiile de centralizare în Belgia, Croația, Grecia, Ungaria, Portugalia, România, Spania și Regatul Unit;
  - (g) echipamentele de centralizare în Regatul Unit.
6. Comitetul consultativ (14 state membre) este de acord cu evaluarea Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată ar genera efecte neorizontale care ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piețele pentru proiectele individuale privind instalațiile de centralizare din Regatul Unit.

#### **Măsuri corective**

7. Comitetul consultativ este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia angajamentele oferite de părți la 25 ianuarie 2019 (denumite în continuare „angajamentele”) nu reușesc să răspundă preocupărilor în materie de concurență identificate de Comisie pe piețele pentru:
  - (a) materialul rulant de mare viteză (inclusiv de foarte mare viteză) sau de foarte mare viteză în SEE sau în întreaga lume (exceptând China, Coreea de Sud și Japonia) – 13 state membre sunt de acord, iar un stat membru se abține;
  - (b) proiectele privind OBU în cadrul ETCS în SEE – 14 state membre sunt de acord;
  - (c) proiectele individuale de ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale (proiectele de acoperire) în SEE – 14 state membre sunt de acord;
  - (d) proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate în SEE – 14 state membre sunt de acord;
  - (e) proiectele preexistente privind OBU în Belgia – 14 state membre sunt de acord;
  - (f) proiectele individuale privind instalațiile de centralizare în Belgia, Croația, Grecia, Ungaria, Portugalia, România, Spania și Regatul Unit – 14 state membre sunt de acord;
  - (g) echipamentele de centralizare în Regatul Unit – 14 state membre sunt de acord.
8. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu concluzia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată, sub rezerva angajamentelor, ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piața internă sau în cadrul unei părți semnificative a acesteia. Un stat membru se abține.
9. Comitetul consultativ (13 state membre) este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată trebuie, prin urmare, să fie considerată ca fiind incompatibilă cu piața internă, în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) și cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, precum și în conformitate cu articolul 57 din Acordul privind SEE. Un stat membru se abține.

**Raportul final al consilierului-auditor <sup>(1)</sup>****(M.8677 – Siemens/Alstom)**

(2019/C 300/06)

1. În data de 8 iunie 2018, Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia”) a primit o notificare a unei concentrări propuse prin care Siemens AG („Siemens” sau „partea care a efectuat notificarea”) ar dobândi controlul unic asupra întreprinderii Alstom SA („Alstom”) prin intermediul unei contribuții la Alstom a activității de mobilitate a întreprinderii Siemens, în contrapartidă cu acțiunile nou emise ale Alstom („tranzacția”). Siemens și Alstom sunt denumite în continuare, în mod colectiv, „părțile”.
2. În data de 13 iulie 2018, Comisia a adoptat o decizie de inițiere a procedurilor în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice <sup>(2)</sup> [„decizia în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c)”]. În această decizie, Comisia a indicat că tranzacția are o dimensiune europeană care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind concentrările economice și că aceasta a ridicat îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE.
3. La 16 iulie 2018 a fost acordată, în temeiul articolului 10 alineatul (3) al doilea paragraf prima teză din Regulamentul privind concentrările economice, o prelungire de 20 zile lucrătoare a termenului de adoptare a deciziei finale.
4. La 6 august 2018, părțile și-au prezentat observațiile scrise cu privire la decizia adoptată în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c), prin care au contestat evaluarea Comisiei, astfel cum a fost descrisă în decizia menționată anterior.
5. La 8 august 2018, Comisia a adoptat două decizii în temeiul articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, ca urmare a faptului că Siemens și Alstom nu au furnizat informații complete ca răspuns la solicitările separate de informații din partea Comisiei. Aceste decizii au suspendat, începând cu 7 august 2018, termenele menționate la articolul 10 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul privind concentrările economice. Siemens și Alstom au răspuns fiecare la cererea de informații relevantă la 4 septembrie 2018, iar suspendarea a expirat la sfârșitul zilei respective.
6. În data de 29 octombrie 2018, Comisia a adoptat, în temeiul articolului 13 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice <sup>(3)</sup>, o comunicare privind obiecțiunile, care a fost transmisă întreprinderii Siemens în aceeași zi. Alstom a primit o copie a comunicării privind obiecțiunile. Potrivit acesteia, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că este posibil ca tranzacția să creeze un obstacol semnificativ în calea concurenței efective în ceea ce privește diverse piețe pentru materialul rulant, piețe pentru semnalizarea liniilor principale și semnalizarea urbană și în ceea ce privește anumite piețe pentru sistemele de electrificare pentru căile ferate, la nivel mondial, în SEE și/sau pe anumite piețe naționale, în funcție de piața relevantă a produsului.
7. Părților li s-a acordat prima dată acces la dosar în data de 29 octombrie 2018, în urma adoptării comunicării privind obiecțiunile. Accesul ulterior la dosar a fost acordat în mod continuu până la 31 ianuarie 2019, și ca răspuns la diverse solicitări ale părților.
8. Părțile au răspuns la comunicarea privind obiecțiunile la 14 noiembrie 2018. Acestea nu au cerut să aibă posibilitatea de a-și prezenta argumentele într-o audiere oficială, în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul de punere în aplicare a Regulamentului privind concentrările economice.
9. În perioada 19 iulie-27 noiembrie 2018, în urma unei cereri motivate, am admis 24 de persoane terțe interesate, în temeiul articolului 5 din Decizia 2011/695/UE. Printre acestea s-au numărat concurenți, clienți, furnizori și sindicate. Dintre acestea, 14 au prezentat observații cu privire la comunicarea privind obiecțiunile.
10. La 12 decembrie 2018, partea care a efectuat notificarea a prezentat oficial un prim set de angajamente care au fost testate pe piață de către Comisie la 17 decembrie 2018. La 21 decembrie 2018, Comisia a informat părțile cu privire la rezultatele preliminare ale testului de piață, iar la 4 ianuarie 2019 cu privire la rezultatele obținute ulterior. La 9 și 25 ianuarie 2019 partea care a efectuat notificarea a prezentat un set de angajamente revizuite.

<sup>(1)</sup> 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”).

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

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 802/2004 al Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 133, 30.4.2004, p. 1) („Regulamentul de punere în aplicare a Regulamentului privind concentrările economice”).

11. În data de 23 ianuarie 2019, Comisia a trimis părții care a efectuat notificarea o scrisoare de expunere a faptelor („scrisoarea de expunere a faptelor”). Răspunsul din 28 ianuarie 2019 la scrisoarea de expunere a faptelor include observații generale, susținând că părților nu li s-a acordat suficient timp și ocazii suficiente pentru a-și face efectiv cunoscute punctele de vedere. Nu am primit cereri sau plângeri directe din partea părților în acest sens. În plus, constat că răspunsul la scrisoarea de expunere a faptelor conține argumente detaliate în legătură cu fiecare secțiune a scrisorii de expunere a faptelor, cu privire la care Comitetul consultativ a fost, de asemenea, informat în mod corespunzător. Dreptul părților de a fi audiate nu pare să fi fost încălcat în această privință.
12. În proiectul de decizie, deși pentru anumite piețe relevante nu s-au menținut obiecții, Comisia concluzionează că angajamentele nu elimină toate problemele de concurență identificate. Prin urmare, proiectul de decizie declară, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, că tranzacția este incompatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE.
13. În temeiul articolului 16 din Decizia 2011/695/UE, am examinat dacă proiectul de decizie se referă exclusiv la obiecțiile cu privire la care părțile au avut posibilitatea de a-și face cunoscute punctele de vedere. Am ajuns la o concluzie afirmativă.
14. În ansamblu, consider că exercitarea efectivă a drepturilor procedurale a fost respectată în prezenta procedură.

Bruxelles, 1 februarie 2019.

Joos STRAGIER

---

**Rezumatul Deciziei Comisiei****din 6 februarie 2019****privind declararea unei concentrări ca fiind incompatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE****(Cazul M.8677 – Siemens/Alstom)**

[notificat cu numărul C(2019) 921]

**(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2019/C 300/07)

La 6 februarie 2019, Comisia a adoptat o decizie într-un caz privind o concentrare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi <sup>(1)</sup>, în special al articolului 8 alineatul (3) din regulament. O versiune neconfidențială și, după caz, provizorie, a textului integral al deciziei este disponibilă în versiunea lingvistică autentică a cazului pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

**I. PĂRȚILE**

- (1) Siemens AG (Germania, denumită în continuare „Siemens” sau „partea care a efectuat notificarea”) este o întreprindere germană și societate-mamă de cel mai înalt rang a grupului Siemens, cu sediul în Munchen, și este cotate la bursele din Frankfurt pe Main și Xetra. Siemens își desfășoară activitatea într-o serie de domenii industriale, divizia sa de mobilitate având un portofoliu larg care include material rulant, soluții de automatizare și de semnalizare pentru sistemele feroviare, sisteme de electrificare pentru căile ferate, tehnologii destinate traficului rutier, soluții informatice, precum și alte produse și servicii legate de transportul feroviar și rutier de călători și mărfuri.
- (2) Alstom SA (Franța, denumită în continuare „Alstom”) este o întreprindere franceză, cu sediul în regiunea Paris și cotate la bursa de valori Euronext Paris. Alstom este activă la nivel mondial în sectorul transportului feroviar și pune la dispoziție o gamă largă de soluții de transport (de la trenuri de mare viteză la metrouri și tramvaie), servicii personalizate (întreținere și modernizare), precum și oferte dedicate călătorilor și soluții de infrastructură, mobilitate digitală și semnalizare.

**II. TRANZACȚIA**

- (3) La 8 iunie 2018, Comisia a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului („Regulamentul privind concentrările economice”), o notificare formală a unei concentrări propuse prin care întreprinderea Siemens urma să dobândească, prin intermediul unei contribuții a diviziei sale de mobilitate către întreprinderea Alstom, controlul unic asupra acestuia din urmă, în schimbul noilor acțiuni emise de Alstom („tranzacția”). Siemens și Alstom sunt denumite în continuare, în mod colectiv, „părțile”.
- (4) Tranzacția vizează dobândirea controlului unic asupra Alstom de către Siemens și implică combinarea activității Alstom și a activității diviziei de mobilitate a întreprinderii Siemens, inclusiv sistemele de tracțiune pe cale ferată și activitățile aferente serviciilor conexe (denumită, în continuare, „entitatea rezultată în urma concentrării”).

**III. DIMENSIUNEA EUROPEANĂ**

- (5) La nivel mondial, întreprinderile în cauză au împreună o cifră de afaceri de peste 5 000 de milioane EUR. La nivelul UE, fiecare dintre acestea are o cifră de afaceri de peste 250 de milioane EUR, dar nu realizează mai mult de două treimi din cifra lor de afaceri totală la nivelul UE în același stat membru. Prin urmare, tranzacția are o dimensiune europeană.

**IV. PROCEDURA**

- (6) La 26 septembrie 2017 a fost anunțată concentrarea între divizia de mobilitate (feroviară) a întreprinderii Siemens și Alstom.
- (7) La 8 iunie 2018, Comisia a primit o notificare formală a tranzacției.
- (8) La 13 iulie 2018, Comisia a constatat că tranzacția genera îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă și a adoptat o decizie de inițiere a unei investigații aprofundate. La 6 august 2018, partea care a efectuat notificarea a transmis în scris observațiile sale la decizia Comisiei de a iniția o investigație aprofundată.
- (9) La 16 iulie 2018, cu acordul părților, Comisia a prelungit termenul-limită legal de 20 de zile lucrătoare în temeiul articolului 10 alineatul (3) paragraful (2) din Regulamentul privind concentrările economice.

<sup>(1)</sup> JO L 24, 29.1.2004, p. 1.



- (10) La 8 august 2018, Comisia a adoptat, în temeiul articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, o decizie de suspendare a termenului-limită de examinare a concentrării din cauza nefurnizării de către părți a anumitor documente solicitate. Suspendarea a durat de la 7 august 2018 până la 4 septembrie 2018, dată la care documentele solicitate au fost furnizate.
- (11) La 29 octombrie 2018, Comisia a adoptat o comunicare privind obiecțiunile. Partea care a efectuat notificarea a răspuns comunicării privind obiecțiunile la data de 14 noiembrie 2018. Partea care a efectuat notificarea nu a solicitat o audiere orală.
- (12) Partea care a efectuat notificarea a prezentat angajamente la 12 decembrie 2018 (denumite, în continuare, „primul set de angajamente”). La 17 decembrie 2018, Comisia a lansat un test de piață cu privire la angajamentele transmise la 12 decembrie 2018.
- (13) La 9 ianuarie 2019, partea care a efectuat notificarea a transmis o primă versiune modificată a angajamentelor (denumită, în continuare, „al doilea set de angajamente”). La 25 ianuarie 2019, partea care a efectuat notificarea a transmis o a doua versiune modificată a angajamentelor (denumită, în continuare, „setul final de angajamente”).
- (14) Reuniunea cu Comitetul consultativ a avut loc la 31 ianuarie 2019.

## V. PIEȚE RELEVANTE

### (a) Material rulant de mare viteză și de foarte mare viteză

- (15) Comisia consideră că trenurile care pot atinge viteze cel puțin egale cu 250 km/h („material rulant de mare viteză”) constituie o piață a produselor separată. În plus, considerațiile privind atât oferta, cât și cererea, astfel cum au fost confirmate de înțelegerea comună la nivelul sectorului, vânzările și cerințele tehnice și rezultatele anchetei de piață arată că materialul rulant de mare viteză (trenuri care pot atinge viteze cuprinse între 250 km/h și 299 km/h) nu poate fi substituit de materialul rulant de foarte mare viteză (trenuri care pot atinge viteze cel puțin egale cu 300 km/h pe șine speciale). Prin urmare, materialul rulant de foarte mare viteză ar putea constitui o piață separată. Cu toate acestea, întrucât tranzacția ridică probleme de concurență indiferent de definiția exactă a pieței, efectele vor fi examinate pe baza ambelor definiții ale pieței care pot fi concepute. Comisia consideră că subsegmentările bazate pe tipul de sistem de tracțiune, arhitectură sau numărul de etaje nu sunt relevante.
- (16) Comisia consideră că piața geografică relevantă este reprezentată cel puțin de SEE și include Elveția, în baza normelor comune aplicabile și în absența barierelor la intrare. Comisia nu poate exclude faptul că piața este mondială, exceptând China, Japonia și Coreea de Sud, din cauza unor bariere insurmontabile la intrarea în țările respective, astfel cum a explicat partea care a efectuat notificarea și cum a confirmat investigația de piață.
- (17) Comisia consideră că piața relevantă este piața pentru trenurile de mare viteză, inclusiv piața mai restrânsă a trenurilor de foarte mare viteză din SEE (inclusiv Elveția) și de la nivel mondial (exceptând China, Japonia și Coreea de Sud).

### (b) Semnalizarea liniilor principale

- (18) Comisia consideră că semnalizarea liniilor principale și semnalizarea urbană reprezintă piețe separate. În ceea ce privește semnalizarea liniilor principale, proiectele de semnalizare și produsele de semnalizare constituie piețe separate. În plus, proiectele de semnalizare a liniilor principale ar trebui defalcate în continuare între subsisteme [instalații de centralizare, sisteme de protecție automată a trenurilor (*automatic train protection* – ATP) și sisteme de operare și control], între proiecte preexistente și proiecte legate de Sistemul european de control și comandă al trenurilor (*European Train Control System* – ETCS), între soluții la bord și soluții de cale, după cum urmează:
  - (a) proiecte preexistente privind unitățile dispuse la bord (*on-board units* – OBU);
  - (b) proiecte privind OBU în cadrul ETCS;
  - (c) proiecte preexistente de ATP pentru elemente de cale;
  - (d) proiecte individuale de ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale (așa-numitele proiecte de acoperire);
  - (e) proiecte individuale privind instalațiile de centralizare;
  - (f) proiecte de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate (proiecte comune ATP în cadrul ETCS pentru elemente de cale și proiecte privind instalațiile de centralizare).
- (19) Comisia nu segmentează în continuare piețele în funcție de dimensiunea proiectului sau de nivelul ETCS (ETCS de nivelul 1, ETCS de nivelul 2).
- (20) În plus, piața produselor de semnalizare pentru echipamentele de centralizare constituie o piață separată.

- (21) Comisia consideră că piața geografică relevantă pentru proiectele privind OBU în cadrul ETCS, proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru acoperirea elementelor de cale și proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate cuprinde întregul SEE.
- (22) Comisia este de părere că piața geografică relevantă pentru proiectele preexistente privind OBU, proiectele individuale privind instalațiile de centralizare, precum și pentru echipamentele de centralizare este piața națională.

## VI. EVALUAREA DIN PUNCTUL DE VEDERE AL CONCURENȚEI

### (a) **Material rulant de mare viteză și de foarte mare viteză**

- (23) Cele două părți produc și furnizează material rulant de mare viteză și de foarte mare viteză.
- (24) Comisia a realizat evaluarea pe baza cotelor de piață calculate pentru perioada 2008-2018 (volum de comenzi în funcție de valoare). Entitatea rezultată în urma concentrării ar avea o cotă de piață combinată de [70-80] % din piața globală pentru materialul rulant de mare viteză și de foarte mare viteză în SEE (inclusiv Elveția) și de [60-70] % la nivel mondial (exceptând China, Japonia și Coreea de Sud). Pe piața mai restrânsă a materialului rulant de foarte mare viteză, entitatea rezultată în urma concentrării ar deține o cotă de piață combinată de [70-80] % în SEE (inclusiv Elveția) și de [60-70] % pe plan mondial (exceptând China, Japonia și Coreea de Sud).
- (25) Cotele de piață foarte mari ale părților pe piața globală pentru materialul rulant de mare viteză și de foarte mare viteză, precum și pe piața mai restrânsă pentru material rulant de foarte mare viteză constituie probe care justifică existența unei poziții dominante pe piață. Preocupările privind concurența sunt cu atât mai probabile cu cât tranzacția va consolida o structură de piață concentrată. Astfel, indicii Herfindahl-Hirschmann post-concentrare la nivelul tuturor segmentărilor va fi considerabil mai mare de 2 000, valoarea delta situându-se cu mult peste 250.

#### (i) *Concurenții părților*

- (26) Contrar opiniilor părților, concurenții au vândut într-o măsură extrem de limitată sau nu au vândut deloc trenuri de mare viteză sau de foarte mare viteză altor clienți din SEE decât operatorii din țările lor de origine. În special, în ceea ce privește materialul rulant de foarte mare viteză, ca urmare a strategiilor de participare în comun la licitații și a limitărilor portofoliului, numărul de concurenți efectivi care se confruntă cu entitatea rezultată în urma concentrării, ulterior tranzacției, este limitat, în esență, la doi furnizori, și anume, Talgo și un consorțiu format din Bombardier și Hitachi-Ansaldo. CAF nu a vândut niciun tren de foarte mare viteză.
- (27) Pe lângă furnizorii cu sediul în SEE, partea care a efectuat notificarea consideră că CRRC, Hyundai Rotem și Kawasaki exercită presiuni concurențiale la nivel mondial. Cu toate acestea, CRRC nu a câștigat niciodată o licitație pentru trenuri de mare viteză sau de foarte mare viteză în SEE. Poziția CRRC pe piața mondială rămâne marginală și se bazează pe o singură vânzare, și anume un contract cu Indonesian Railway din 2017, obținut nu prin licitație competitivă, ci ca urmare a unor negocieri la nivel guvernamental. Prin urmare, CRRC rămâne netestată în ceea ce privește licitațiile competitive, în raport cu furnizorii principali mondiali de material rulant de mare viteză și de foarte mare viteză din afara Chinei. În SEE, CRRC nu a fost invitată să prezinte o ofertă în cadrul procedurii de licitație pentru HS2 (Regatul Unit) care urmează să aibă loc. Reiese de aici că CRRC nu a vândut material rulant de mare viteză sau de foarte mare viteză în condiții concurențiale normale până în prezent și că nu a fost invitată să facă acest lucru. Prin urmare, nu se poate considera că CRRC exercită o constrângere concurențială semnificativă pe piața mondială, în afara Chinei, a Japoniei și a Coreei de Sud.

#### (ii) *Intensitatea raportului de concurență*

- (28) Comisia consideră că părțile se află în concurență strânsă, pe baza următoarelor elemente: (i) oferta lor de produse și amprenta geografică; (ii) analiza datelor privind licitațiile; și (iii) documentele interne ale părților.
- (29) În ceea ce privește amprenta geografică, atât Siemens, cât și Alstom desfășoară activități în afara Germaniei și a Franței, vânzând către clienți din Italia (NTV/Alstom), Belgia/Franța/Țările de Jos/Regatul Unit (Eurostar/Siemens), Finlanda (Karelian/Alstom) și Polonia (PKP/Alstom). În afara SEE, părțile sunt active în Maroc (ONCF/Alstom), SUA (Amtrak/Alstom), Rusia (RZD/Siemens) și Turcia (TCDD/Siemens).
- (30) Respondenții din cadrul anchetei de piață au confirmat faptul că ofertele de produse ale părților concurează îndeaproape. Clienții au confirmat că oferta de produse de foarte mare viteză a unei părți reprezintă cea mai bună alternativă pentru oferta celeilalte părți și invers.
- (31) Analiza licitațiilor, pentru care fiecare dintre părți a prezentat o ofertă (2008-2018), arată că părțile sunt cei mai frecvenți concurenți reciproci în cadrul licitațiilor pentru material rulant de mare viteză și de foarte mare viteză. În plus, analiza datelor privind licitațiile indică faptul că participarea la proceduri de licitație este limitată, în general, la majoritatea licitațiilor pentru trenuri de mare viteză și de foarte mare viteză din SEE și de la nivel mondial existând cel mult doi participanți (furnizori care prezintă o ofertă).

- (32) Analiza participării la licitații arată că părțile interacționează, în principal, în cadrul licitațiilor pentru material rulant de foarte mare viteză, frecvența interacțiunii acestora fiind semnificativ mai scăzută în cadrul licitațiilor pentru material rulant de mare viteză.
- (33) În general, în special în ceea ce privește materialul rulant de foarte mare viteză, analiza ofertelor în cadrul licitațiilor arată că părțile constituie în mod reciproc concurentul cel mai apropiat și principala constrângere concurențială. În plus, această analiză arată că Talgo și consorțiul Bombardier/Hitachi-Ansaldo exercită constrângeri concurențiale mai distanțate asupra Alstom și nu exercită, practic, nicio astfel de constrângere asupra Siemens. CAF și Stadler nu exercită nicio constrângere concurențială în ceea ce privește materialul rulant de foarte mare viteză.
- (34) În ansamblu, documentele interne ale părților confirmă constrângerile concurențiale strânse exercitate de părți în mod reciproc, anterior tranzacției, și presiunea mai distanțată exercitată de furnizorii rivali.

(iii) *Bariere la intrare*

- (35) În cadrul anchetei de piață au fost identificate mai multe bariere la intrare pe piețele materialului rulant de mare viteză și de foarte mare viteză. Printre acestea, o serie de astfel de bariere se aplică în general oricărei activități legate de materialul rulant de mare viteză și de foarte mare viteză, indiferent de localizare. Acestea includ costurile de dezvoltare a materialului rulant și cerința de a deține un palmares adecvat pentru a licita în mod credibil în cadrul cererilor de oferte. Alte bariere la intrare sunt specifice SEE și includ sistemul de autorizare european pentru materialul rulant, necesitatea deținerii unui palmares specific SEE, cerințele informale privind localizarea și relația privilegiată dintre o serie de furnizori cu sediul în SEE și operatorii naționali din țările lor de origine.
- (36) Aceste bariere au fost recunoscute de CRRC, care admite faptul că, în prezent, nu este un ofertant credibil în afara Chinei. În aceeași situație se află alți furnizori din Asia pe care părțile îi consideră concurenți potențiali, dar care, în prezent, nu desfășoară activități în SEE și nu exercită constrângeri concurențiale.

(iv) *Concluzie*

- (37) Din motivele menționate mai sus, Comisia consideră că tranzacția va afecta în mod semnificativ concurența efectivă, din cauza unor efecte orizontale necoordonate pe piața pentru trenurile de mare viteză, inclusiv pe piața mai restrânsă a trenurilor de foarte mare viteză din SEE (inclusiv Elveția) și de la nivel mondial (exceptând China, Japonia și Coreea de Sud).

(b) **Semnalizarea liniilor principale**

(i) *Proiecte privind OBU în cadrul ETCS – efecte unilaterale orizontale*

- (38) Tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte orizontale necoordonate, în legătură cu proiectele privind OBU în cadrul ETCS din SEE.
- (39) Comisia a realizat evaluarea pe baza cotelor de piață calculate pentru perioada 2008-2018 (volum de comenzi în funcție de valoare). Entitatea rezultată în urma concentrării ar deține o cotă de piață combinată de [70-80] %, situându-se cu mult înaintea concurenților săi.
- (40) Părțile se află în concurență strânsă, astfel cum arată analiza datelor privind licitațiile pentru perioada 2008-2018, conform opiniilor clienților și documentele interne ale părților. Părțile sunt inovatori importanți în materie de OBU în cadrul ETCS iar tranzacția ar elimina o întreprindere inovatoare importantă. Entitatea rezultată în urma concentrării s-ar bucura de un avantaj concurențial care ar slăbi concurenții și ar diminua în mod considerabil concurența, ulterior tranzacției, ca urmare a accesului părților la sistemele preexistente de semnalizare și a poziției mai solide a părților în ceea ce privește coridoarele internaționale. Comisia consideră că o nouă intrare pe piața SEE, în viitorul apropiat, inclusiv în ceea ce privește furnizorii chinezi, este puțin probabilă. Până în prezent, furnizorii chinezi nu au prezentat oferte pentru proiecte privind OBU în cadrul ETCS din SEE.

(ii) *Proiecte preexistente privind OBU în Belgia – efecte unilaterale orizontale*

- (41) Tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte orizontale necoordonate, în legătură cu proiectele preexistente privind OBU în Belgia.
- (42) În perioada 2008-2018, Alstom a fost unicul furnizor pentru proiectele preexistente privind OBU în Belgia. Siemens este singurul furnizor care deține instalații de centralizare omologate în Belgia. Siemens exercită o constrângere concurențială prin instalațiile sale de centralizare omologate, care ar putea fi pierdută ulterior tranzacției.

(iii) *Proiecte privind instalațiile de centralizare (individuale) – efecte orizontale unilaterale*

- (43) Tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte orizontale necoordonate orizontale, în legătură cu proiecte individuale privind instalațiile de centralizare din Belgia, Croația, Grecia, Ungaria, Portugalia, România, Spania și Regatul Unit.

- (44) În țările cu piețe afectate, și anume, Croația, Spania, Regatul Unit și Portugalia, entitatea rezultată în urma concentrării ar avea cote de piață combinate ridicate (pe baza volumului de comenzi, în funcție de valoare, în perioada 2008-2018), de [90-100] % în Croația, [40-50] % în Spania, [70-80] % în Regatul Unit și [50-60] % în Portugalia. Părțile sunt concurenți apropiați iar orice putere de cumpărare potențială a administratorului infrastructurii ar fi insuficientă pentru a compensa pierderea concurenței generată de tranzacție.
- (45) Pe lângă țările în care există efectiv o suprapunere la nivel de vânzări între părți în perioada 2008-2018, tranzacția ar conduce, de asemenea, la un impediment semnificativ în calea concurenței efective în țările în care, din cauza numărului foarte limitat de ofertanți, părțile exercită o constrângere concurențială puternică prin participarea la licitații pentru instalații de centralizare individuale sau licitații care implică instalații de centralizare. Aceste țări sunt Grecia, România, Belgia și Ungaria. Părțile sunt concurenți apropiați iar orice putere de cumpărare potențială a administratorului infrastructurii ar fi insuficientă pentru a compensa pierderea concurenței generată de tranzacție.
- (iv) *Proiecte de ATP în cadrul ETCS pentru acoperirea elementelor de cale – efecte orizontale unilaterale*
- (46) Comisia consideră că tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte orizontale necoordonate, în legătură cu proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru acoperirea elementelor de cale din SEE.
- (47) Comisia a realizat evaluarea pe baza cotelor de piață calculate pentru perioada 2008-2018 (volum de comenzi în funcție de valoare). Entitatea rezultată în urma concentrării ar deveni lider pe piață, situându-se, cu o cotă de piață combinată de [30-40] %, cu mult înaintea concurenților săi.
- (48) Părțile se află în concurență strânsă, o nouă intrare (în special a furnizorilor chinezi) este puțin probabilă și orice putere de cumpărare potențială a clienților ar fi insuficientă pentru a compensa pierderea concurenței generată de tranzacție.
- (v) *Proiecte de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate – efecte orizontale unilaterale*
- (49) Comisia consideră că tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte orizontale necoordonate, în legătură cu proiectele de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate în SEE.
- (50) Comisia a realizat evaluarea pe baza cotelor de piață calculate pentru perioada 2008-2018 (volum de comenzi în funcție de valoare). Entitatea rezultată în urma concentrării ar deveni lider pe piață, situându-se, cu o cotă de piață combinată de [50-60] % în SEE, cu mult înaintea concurenților săi.
- (51) Părțile se află în concurență strânsă, o nouă intrare (în special a furnizorilor chinezi) este puțin probabilă și orice putere de cumpărare potențială a clienților ar fi insuficientă pentru a compensa pierderea concurenței generată de tranzacție.
- (vi) *Echipamente de centralizare – efecte unilaterale orizontale*
- (52) Comisia consideră că tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte orizontale necoordonate pe piața echipamentelor de centralizare din Regatul Unit.
- (53) Entitatea rezultată în urma concentrării ar deține o cotă de piață combinată de [90-100] %, pe baza cotelor de piață calculate pentru perioada 2015-2017 (volum de comenzi în funcție de valoare). Nu ar exista furnizori alternativi viabili pentru echipamentele de centralizare specifice Regatului Unit, ulterior tranzacției, iar orice putere de cumpărare potențială a clienților ar fi insuficientă pentru a compensa pierderea concurenței generată de tranzacție.
- (vii) *Efecte verticale – blocarea accesului pe piață pentru proiecte individuale privind instalațiile de centralizare din Regatul Unit*
- (54) Comisia consideră că tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective din cauza unor efecte verticale necoordonate pe piața proiectelor individuale privind instalațiile de centralizare din Regatul Unit.
- (55) Comisia consideră că, ulterior tranzacției, entitatea rezultată în urma concentrării va avea capacitatea și motivația de a bloca accesul la echipamentele de centralizare al concurenților din aval din Regatul Unit, cu care entitatea rezultată în urma concentrării concurează pentru furnizarea de proiecte individuale privind instalațiile de centralizare.
- (56) În primul rând, entitatea rezultată în urma concentrării va avea capacitatea de a bloca accesul la echipamentele de centralizare prin creșterea prețurilor sau în alt mod, împiedicând concurenții activi pe piața proiectelor individuale privind instalațiile de centralizare să liciteze în mod competitiv în cadrul licitațiilor în care aceștia se bazează pe produsele de centralizare ale părților. Acest lucru se va întâmpla dat fiind faptul că produsele de centralizare ale părților reprezintă o componentă esențială în cadrul furnizării de proiecte individuale privind instalațiile de centralizare în Regatul Unit, iar entitatea rezultată în urma concentrării deține un grad semnificativ de putere pe piața din amonte pentru furnizarea de echipamente de centralizare în Regatul Unit.

- (57) În al doilea rând, entitatea rezultată în urma concentrării va fi stimulată să blocheze accesul la produsele de semnalizare din amonte ulterior tranzacției, deoarece acest demers ar constitui o strategie profitabilă.
- (58) În cele din urmă, comportamentul anterior al părților arată că acestea au încercat deja să împiedice concurenții să liciteze pentru proiecte de semnalizare a liniilor principale în Regatul Unit.
- (viii) *Concluzie*
- (59) Din motivele menționate mai sus, Comisia consideră că tranzacția ar genera un impediment semnificativ în calea concurenței efective ca urmare a unor efecte orizontale și/sau neorizontale coordonate, în legătură cu următoarele piețe:
- (a) piața materialului rulant de mare viteză și de foarte mare viteză, inclusiv piața mai restrânsă a materialului rulant de foarte mare viteză din SEE și de la nivel mondial (exceptând China, Japonia și Coreea de Sud);
  - (b) piața proiectelor privind OBU în cadrul ETCS din SEE;
  - (c) piața proiectelor preexistente privind OBU din Belgia;
  - (d) piața proiectelor individuale privind instalațiile de centralizare din Belgia, Croația, Grecia, Ungaria, Portugalia, România, Spania și Regatul Unit;
  - (e) piața proiectelor de ATP în cadrul ETCS pentru acoperirea elementelor de cale din SEE;
  - (f) piața proiectelor de ATP în cadrul ETCS pentru resemnalizarea căii ferate din SEE;
  - (g) piața echipamentelor de centralizare din Regatul Unit.

#### VII. MĂSURI CORECTIVE

- (60) Pentru a elimina preocupările privind concurența, identificate de Comisie, părțile au transmis primul set de angajamente la 12 decembrie 2018; Comisia le-a testat pe piață la 17 decembrie 2018.
- (61) La 9 ianuarie 2019, părțile au transmis al doilea set de angajamente. La 25 ianuarie 2019, părțile au transmis noi revizuirii ale setului final de angajamente. Al doilea set de angajamente și setul final de angajamente nu au fost testate pe piață.
- (62) Primul set, al doilea set și setul final de angajamente au inclus, în special, măsuri destinate soluționării preocupărilor privind concurența, identificate de Comisie, în legătură cu; (i) piața materialului rulant de mare viteză și de foarte mare viteză („Angajamente privind materialul rulant de foarte mare viteză”) și (ii) piața pentru semnalizarea liniilor principale („Angajamente privind semnalizarea liniilor principale”).
- (a) **Angajamente privind materialul rulant de foarte mare viteză**
- (i) *Descriere*
- (63) Angajamentele privind materialul rulant de foarte mare viteză conțin două pachete alternative:
- (a) pachetul Velaro, care constă în (i) transferul dreptului de a dezvolta, a îmbunătăți, a fabrica și a comercializa a treia generație de platforme Velaro ale Siemens („Velaro 3G”) și (ii) un transfer tehnologic al elementelor tehnologice de bază ale conceptului Velaro Novo al Siemens („licența Velaro Novo”), care vor fi puse la dispoziția cumpărătorului în anumite condiții; sau
  - (b) pachetul Pendolino, care constă în cesionarea platformei Pendolino a Alstom („cesionarea Pendolino”), care va fi pusă la dispoziția cumpărătorului în anumite condiții.
- (ii) *Analiză*
- (64) Comisia consideră că ambele pachete sunt insuficiente pentru soluționarea preocupărilor privind concurența, descrise mai sus, în legătură cu trenurile de foarte mare viteză:
- (a) pachetul Velaro nu include active de producție, fabricare și cercetare și dezvoltare. În plus, licența Velaro Novo are totodată un domeniu de aplicare prea restrictiv (exclusiv pentru 10 ani în SEE și neexclusiv pe plan mondial) și conține excepții importante care ar împiedica orice beneficiar al măsurilor corective să exercite o constrângere concurențială semnificativă;
  - (b) pachetul Pendolino este neadecvat pentru că platforma Pendolino este o platformă de mare viteză și nu poate soluționa preocupările privind concurența prezentate de Comisie cu privire la materialul rulant de foarte mare viteză. De asemenea, pachetul este limitat din cauza excepțiilor preconizate, a acordurilor părților terțe necesare și a cesiunii cu clauză de păstrare a dreptului de licență pentru anumite aspecte.

(b) **Angajamente privind semnalizarea liniilor principale**

(i) *Descriere*

- (65) Angajamentele privind semnalizarea liniilor principale constau în „Angajamentul privind OBU în cadrul ETCS” și „Angajamentul ETCS privind elementele de cale și instalațiile de centralizare”.
- (66) Angajamentul privind OBU în cadrul ETCS include accesul la tehnologia Siemens privind OBU în cadrul ETCS prin intermediul unui transfer al aplicației software pentru OBU în cadrul ETCS a Siemens, dar include numai o licență/un acord de furnizare și întreținere pentru platforma de siguranță aferentă, limitat(ă) la 4 ani, după care beneficiarul măsurilor corective ar trebui să migreze la aplicația pentru OBU pe propria platformă de siguranță. Propunerea include o licență și un acord de furnizare și întreținere care să fie acordate pentru MST de clasă B, deținute în totalitate de Siemens.
- (67) De asemenea, propunerea include un transfer al aplicației belgiene preexistente pentru OBU (TBL+) a Siemens, fără platforma aferentă și o autorizație pentru MST de clasă B ale Siemens. Setul final de angajamente extinde durata autorizației pentru platformă de la 4 la 6 ani, vizând facilitarea migrării la platforma proprie a beneficiarului măsurilor corective și include un drept, pentru acest beneficiar, care permite să îi fie furnizate MST de clasă B ale Alstom la rate care au făcut obiectul unor negocieri comerciale, în temeiul unui acord de furnizare și întreținere.
- (68) Angajamentul ETCS privind elementele de cale și instalațiile de centralizare include o combinație de transfer al dreptului de proprietate și de acorduri de licență pentru tehnologia Alstom, mai exact:
- (a) pentru elementele de cale vizate de ATP în cadrul ETCS: transferul dreptului de proprietate asupra aplicațiilor software ETCS de nivel 1 și de nivel 2 ale Alstom, precum și o licență și un acord de furnizare și întreținere pentru platformele pe care rulează aplicațiile software, inclusiv un transfer de tehnologie, care este diferit de acordul de licență, pentru una dintre platformele respective;
- (b) pentru instalațiile de centralizare: o combinație de transfer de tehnologie și licență pentru accesul la tehnologia principală de centralizare a Alstom, instalată în prezent în SEE. Entitatea rezultată în urma concentrării își rezervă dreptul de a concura în afara SEE cu aceeași tehnologie. Pentru alte tehnologii de centralizare Alstom specifice, angajamentele cuprind o combinație de transfer al dreptului de proprietate, transfer de tehnologie și acordarea de licențe.
- (ii) *Analiză*
- (69) Comisia consideră că Angajamentele privind semnalizarea liniilor principale sunt insuficiente pentru a răspunde preocupărilor privind concurența care apar pe piețele semnalizării liniilor principale.
- (a) Angajamentul privind OBU în cadrul ETCS implică o autorizație pe termen limitat pentru tehnologie, ceea ce este insuficient pentru a asigura viabilitatea și competitivitatea activității cesionate. În plus, beneficiarul măsurilor corective va depinde de entitatea care rezultă în urma concentrării pentru furnizarea de tehnologie de interfață, ceea ce ar putea afecta negativ capacitatea acestuia de a concura în mod eficace.
- (b) Angajamentul ETCS privind elementele de cale și instalațiile de centralizare este inadecvat deoarece este complex și implică o combinație de active și acorduri de licență care au potențialul de a conduce la riscuri de implementare care vor submina viabilitatea activității cesionate. Pachetul este, de asemenea, limitat în sensul că exclude instalațiile de fabricare și de cercetare și dezvoltare, tehnologia rețelei de conducte și personalul aferent.

### VIII. CONCLUZIE

- (70) Pe baza analizei sale și a probelor disponibile, Comisia concluzionează că tranzacția este incompatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE.
-

## V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN  
DOMENIUL CONCURENȚEI

## COMISIA EUROPEANĂ

**Notificare prealabilă a unei concentrări**  
**(Cazul M.9490 – VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob)**  
**Caz care poate face obiectul procedurii simplificate**  
**(Text cu relevanță pentru SEE)**  
(2019/C 300/08)

1. La data de 29 august 2019, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului <sup>(1)</sup>, o notificare a unei concentrări propuse.

Notificarea vizează următoarele întreprinderi:

- Volkswagen Financial Services AG („VWFS”, Germania), controlată de Volkswagen AG („Volkswagen”, Germania);
- TÜV SÜD Auto Service GmbH („TÜV SÜD AS”, Germania), controlată de TÜV SÜD AG (Germania);
- FleetCompany GmbH („FC”, Germania), controlată de TÜV SÜD AS;
- Carmobility GmbH („CarMob”, Germania), controlată de VWFS.

VWFS și TÜV SÜD AS dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întregilor întreprinderi FC și CarMob.

Concentrarea se realizează prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii VWFS: filială directă deținută în totalitate de Volkswagen care furnizează finanțare, leasing și servicii bancare și de asigurări pentru distribuitori și clienți, precum și soluții de mobilitate. VWFS oferă soluții de gestionare a parcurilor auto exclusiv prin intermediul filialei sale deținute în totalitate Carmobility GmbH;
- în cazul întreprinderii TÜV SÜD AS: furnizor de servicii tehnice, în special de servicii de inspecție și de certificare a produselor;
- în cazul întreprinderii FC: furnizor de servicii de gestionare a parcurilor auto destinate clienților comerciali, pentru toate mărcile, activ în peste 50 de țări;
- în cazul întreprinderii CarMob: furnizor de servicii de gestionare a parcurilor auto destinate clienților comerciali, pentru toate mărcile, activ numai în Germania.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului <sup>(2)</sup>, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

<sup>(1)</sup> JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

<sup>(2)</sup> JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

Observațiile trebuie să parvină Comisiei Europene în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Trebuie menționată întotdeauna următoarea referință:

M.9490 – VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob

Observațiile pot fi trimise Comisiei prin e-mail, prin fax sau prin poștă. Vă rugăm să utilizați datele de contact de mai jos:

E-mail: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Fax +32 22964301

Adresă poștală:

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

---









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



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**