

Amtsblatt der Europäischen Union

C 300



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen 5. September 2019

62. Jahrgang

Inhalt

IV Informationen

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2019/C 300/01	Euro-Wechselkurs	1
2019/C 300/02	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen aus seiner Sitzung vom 9. April 2019 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache AT.40049 — MasterCard II — Bericht- erstatter: Finnland	2
2019/C 300/03	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — Sache AT.40049 — Mastercard II	3
2019/C 300/04	Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 29. April 2019 in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Artikel 53 DES EWR- Abkommens (Sache AT.40049 — MasterCard II) (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 3033)	6
2019/C 300/05	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus seiner Sitzung vom 31. Januar 2019 zum vorläufigen Beschlussentwurf in der Sache M.8677 — Siemens/ Alstom	10
2019/C 300/06	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten (M.8677 — Siemens/Alstom)	12
2019/C 300/07	Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 6. Februar 2019 zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen (Sache M.8677 — Siemens/Alstom) (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 921) ⁽¹⁾	14

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

V Bekanntmachungen

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2019/C 300/08	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.9490 — VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall ⁽¹⁾	21
---------------	---	----

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

4. September 2019

(2019/C 300/01)

1 Euro =

Währung			Kurs	Währung			Kurs
USD	US-Dollar		1,1018	CAD	Kanadischer Dollar		1,4679
JPY	Japanischer Yen		117,03	HKD	Hongkong-Dollar		8,6389
DKK	Dänische Krone		7,4584	NZD	Neuseeländischer Dollar		1,7343
GBP	Pfund Sterling		0,90255	SGD	Singapur-Dollar		1,5270
SEK	Schwedische Krone		10,7530	KRW	Südkoreanischer Won		1 327,96
CHF	Schweizer Franken		1,0848	ZAR	Südafrikanischer Rand		16,3729
ISK	Isländische Krone		139,30	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan		7,8808
NOK	Norwegische Krone		9,9838	HRK	Kroatische Kuna		7,4045
BGN	Bulgarischer Lew		1,9558	IDR	Indonesische Rupiah		15 593,22
CZK	Tschechische Krone		25,834	MYR	Malaysischer Ringgit		4,6273
HUF	Ungarischer Forint		328,94	PHP	Philippinischer Peso		57,205
PLN	Polnischer Zloty		4,3395	RUB	Russischer Rubel		73,1531
RON	Rumänischer Leu		4,7290	THB	Thailändischer Baht		33,732
TRY	Türkische Lira		6,2482	BRL	Brasilianischer Real		4,5603
AUD	Australischer Dollar		1,6225	MXN	Mexikanischer Peso		21,8430
				INR	Indische Rupie		79,3890

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen aus seiner Sitzung vom 9. April 2019 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache AT.40049 — MasterCard II

Berichterstatter: Finnland

(2019/C 300/02)

1. Der Beratende Ausschuss teilt die Bedenken der Kommission, die sie in ihrem dem Beratenden Ausschuss nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) und Artikel 53 des EWR-Abkommens am 26.3.2019 übermittelten Beschlussentwurf zum Ausdruck gebracht hat.
 2. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das Verfahren gegen Mastercard im Wege eines Beschlusses nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates abgeschlossen werden kann.
 3. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die von Mastercard angebotenen Verpflichtungen geeignet, erforderlich und angemessen sind und für rechtsverbindlich erklärt werden sollten.
 4. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass unbeschadet des Artikels 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 angesichts der von Mastercard angebotenen Verpflichtungen für ein Vorgehen der Kommission gegen Mastercard kein Anlass mehr besteht.
 5. Der Beratende Ausschuss empfiehlt die Veröffentlichung seiner Stellungnahme im *Amtsblatt der Europäischen Union*.
-

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten ⁽¹⁾**Sache AT.40049 — Mastercard II**

(2019/C 300/03)

Einleitung

- (1) Der vorliegende Bericht wird im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Verpflichtungsbeschlusses nach Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates ⁽²⁾ (im Folgenden „Beschlussentwurf“), der an Mastercard Incorporated, Mastercard International Incorporated und Mastercard Europe SA (zusammen „Mastercard“) gerichtet ist, vorgelegt.
- (2) Der Beschlussentwurf betrifft einen der beiden Aspekte des Bezahlkartensystems von Mastercard ⁽³⁾, die unter die Wettbewerbssache AT.40049 fallen, nämlich die Bestimmungen von Mastercard für „interregionale“ multilaterale Interbankenentgelte („MIF“ ⁽⁴⁾), die auf kartengebundene interregionale Transaktionen Anwendung finden, die mit Debit- und Kreditkarten nicht im EWR niedergelassener Emittenten in Verkaufsstellen im EWR getätigt werden ⁽⁵⁾.
- (3) Der andere Aspekt der Wettbewerbssache AT.40049 wurde mit dem Beschluss C (2019) 241 final der Kommission vom 22. Januar 2019 behandelt, der die zuvor geltenden Bestimmungen von Mastercard in Bezug auf „grenzübergreifendes Acquiring“ im Mastercard-System betrifft ⁽⁶⁾.

Verfahren für interregionale MIF*Untersuchungsphase*

- (4) Am 9. April 2013 leitete die Kommission ein Verfahren gegen Mastercard in der Sache AT.40049 ein.
- (5) Von April 2013 bis Dezember 2014 richtete die Kommission mehrere Auskunftsverlangen an Mastercard.
- (6) Im April und Mai 2014 richtete die Kommission Auskunftsverlangen an mehr als 40 Acquirer in Bezug auf ihre Tätigkeiten in zehn EWR-Ländern ⁽⁷⁾. Die verwendeten Fragebögen sowie die Antworten darauf wurden zusammen in der Sache AT.40049 als „Acquiring-Erhebung“ bezeichnet. Im Mai 2014 sandte die Kommission Fragebögen an 33 Acquirer, die Margendaten erhalten wollten, die sie im Rahmen der „Zahlungskosten-Studie“ („Cost of Payments Study“) der GD Wettbewerb (AT.40194 ⁽⁸⁾) nicht erlangt hatten. Auf diese Fragebögen wurde zusammen mit den Antworten darauf in der Sache AT.40049 als „Kostenstudie-Erhebung“ Bezug genommen.
- (7) Am 9. Juli 2015 nahm die Kommission eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an (nachstehend „die Mitteilung der Beschwerdepunkte“), die beide Aspekte des Falls AT.40049 abdeckte. Die Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde am 13. Juli 2015 Mastercard übermittelt.

Akteneinsicht ⁽⁹⁾

- (8) Am 24. Juli bzw. 3. August 2015 erhielt Mastercard durch zwei verschiedene CD-ROMs Akteneinsicht in den nicht vertraulichen Teil der Untersuchungsakte in der Sache AT.40049.

⁽¹⁾ Nach den Artikeln 16 und 17 des Beschlusses 2011/695/EU des Präsidenten der Europäischen Kommission vom 13. Oktober 2011 über Funktion und Mandat des Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (Abl. L 275 vom 20.10.2011, S. 29) (im Folgenden „Beschluss 2011/695/EU“).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln (Abl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1) (im Folgenden „Verordnung (EG) Nr. 1/2003“).

⁽³⁾ Bei einem „Vier-Parteien“-Zahlungssystem wie dem Mastercard-System sind bei jedem Kauf mit einer Zahlungskarte neben dem Eigentümer/Lizenzgeber des Systems folgende Parteien involviert: 1) der Karteninhaber; 2) das Finanzinstitut, das diese Karte ausgestellt hat („Emittent“); 3) der „Händler“ und 4) das Finanzinstitut, das für den Händler Dienstleistungen erbringt, die es ihm ermöglichen, die Karte als ein Mittel zur Abwicklung der betreffenden Transaktion zu akzeptieren („Acquirer“).

⁽⁴⁾ Multilaterale Interbankenentgelte („MIF“) werden bei Kartenzahlungen, die in einem Zahlungssystem wie dem Mastercard-System abgewickelt werden, in der Regel vom Acquirer an den Emittenten entrichtet, wenn der Emittent und der Acquirer keine andere Interbankenentgeltregelung für den jeweiligen Kartentyp oder die jeweilige Art von Transaktionen bilateral vereinbart haben. MIF werden in der Regel in Form eines Prozentsatzes des Nennwerts der damit verbundenen Kartenzahlung berechnet.

⁽⁵⁾ Siehe Fußnoten 3 und 4 für kurze Erläuterungen der Begriffe „MIF“, „Händler“ und „Emittent“.

⁽⁶⁾ Zum Verfahren, das zu diesem Beschluss führte, siehe den Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten vom 18. Januar 2019 in der Sache AT.40049 Mastercard II (Abl. C 185 vom 29.5.2019, S. 8).

⁽⁷⁾ Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, die Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Spanien und das Vereinigte Königreich.

⁽⁸⁾ Umfrage unter Händlern über die Bearbeitungskosten von Bar- und Kartenzahlungen, deren endgültige Ergebnisse von der GD Wettbewerb am 18. März 2015 veröffentlicht wurden (http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/dgcomp_final_report_en.pdf).

⁽⁹⁾ Die Randnummern (8) bis (18) dieses Berichts enthalten mehr Einzelheiten als die entsprechenden Randnummern 6 bis 10 des in der obigen Fußnote 6 genannten Abschlussberichts. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Informationen, die die einschlägigen Mastercard-Anfragen an den Anhörungsbeauftragten hinsichtlich eines zusätzlichen Zugangs und längeren Zeitraums betrafen, sich stärker auf die MIF als die früheren grenzübergreifenden Acquiring-Vorschriften bezogen.

- (9) Mit Schreiben vom 7. und 17. August 2015 beantragte Mastercard einen zusätzlichen Zugang insbesondere zu der „Acquiring-Erhebung“ und der „Kostenstudie-Erhebung“. Auch beantragte Mastercard Zugang zu bestimmten Dokumenten, die von einem Beratungsunternehmen erstellt worden waren, das die GD Wettbewerb bei der „Zahlungskosten-Studie“ unterstützt hatte (im Folgenden „Consulting-Unterlagen“). Im September 2015 sprach Mastercard Probleme hinsichtlich des Umfangs der Schwärzung von Daten auf den ersten beiden CD-ROMs sowie der Organisation und Katalogisierung des über diese CD-ROMs zugänglichen Teils der Untersuchungsakte an.
- (10) Die GD Wettbewerb bearbeitete diese Anträge von Mastercard. Insbesondere hat die GD Wettbewerb ein Datenraumverfahren organisiert, bei dem bestimmte externe Berater von Mastercard in einem Datenraum Zugang zu Informationen hatten, die im Rahmen der „Acquiring-Erhebung“, der „Kostenstudie-Erhebung“ und der „Zahlungskosten-Studie“ erlangt wurden, wenn auch in anonymisierter Form („Datenraumverfahren“). Die GD Wettbewerb klärte auch bestimmte Katalogisierungsfragen im Zusammenhang mit den auf den beiden ersten CD-ROMs enthaltenen Daten und stellte am 28. September 2015 eine dritte CD-ROM zur Verfügung, die im ursprünglichen Spreadsheet-Format Daten der „Zahlungskosten-Studie“ enthielt, die auf den früheren CD-ROMs eingescannt worden waren. Nachdem die GD Wettbewerb zunächst den Zugang zu Consulting-Unterlagen abgelehnt hatte, stimmte sie in der Folge ihrer Aufnahme im Datenraumverfahren zu.
- (11) Die externen Mastercard-Berater hatten im Februar und März 2016 für 15 Arbeitstage Zugang zum Datenraum. Wie im Datenraumverfahren vorgesehen, erstellten sie einen Bericht für Mastercard (im Folgenden „Datenraumbericht“). Die GD Wettbewerb überprüfte diesen Bericht im Entwurfsstadium und gab am 18. März 2016 eine vorläufige geschwärzte Fassung des Datenraumberichts frei. In dem entsprechenden Anschreiben erläuterte die GD Wettbewerb, warum sie relativ umfangreiche Schwärzungen von Angaben eines bestimmten Abschnitts des Datenraumberichts (im Folgenden „geschwärzte Angabe“) vorgenommen hatte. Die GD Wettbewerb erklärte außerdem, dass sie die Zustimmung relevanter Informationsanbieter zur Aufnahme bestimmter Zitate und anderer Informationen, die in dem endgültigen Datenraumbericht enthalten sind, einholen müsse (im Folgenden „ausstehende Passagen“).
- (12) Am 23. März 2016 erhob Mastercard mir gegenüber Einspruch gegen die Weigerung der GD Wettbewerb, die geschwärzte Angabe in die freigegebene Version des Datenraumberichts aufzunehmen. Mastercard hat die Angelegenheit der ausstehenden Passagen mir gegenüber nicht angesprochen.
- (13) In meinem Beschluss vom 6. April 2016 teilte ich nicht die Auffassung der GD Wettbewerb, dass die geschwärzte Angabe als Geschäftsgeheimnis oder sonstige vertrauliche Information anzusehen sei. Mastercard war es nicht möglich, auf der Grundlage des entsprechenden Abschnitts des Datenraumberichts die zugrunde liegenden vertraulichen Informationen zu ermitteln. Ich teilte auch nicht die im Schreiben der GD Wettbewerb vom 18. März 2016 vertretene Auffassung, dass es sich bei der geschwärzten Angabe um „sonstige vertrauliche Informationen“ handelte, da Mastercard nach der Beendigung des Verfahrens in der Sache AT.40049 die geschwärzte Angabe ansonsten bei nationalen Schadensersatzklagen verwenden könnte, und somit möglicherweise in einer Weise, die im Widerspruch zu den Interessen aller Händler steht, die unter Umständen Daten zur „Zahlungskosten-Studie“ beigetragen haben, die bei solchen Schadensersatzklagen herangezogen werden könnten. Ich war der Auffassung, dass nach Beendigung des Kartellverfahrens durch die Kommission weder die Verordnung Nr. 773/2004⁽¹⁰⁾ noch die Richtlinie über Schadensersatzklagen⁽¹¹⁾ die Verwendung von Informationen wie der geschwärzten Angabe, die im Zuge des Aktenzugangs in diesen Verfahren eingeholt wurden, zu Verteidigungszwecken in nationalen Verfahren zur Anwendung von Artikel 101 AEUV ausschlossen.
- (14) Am 7. April 2016 stellte die GD Wettbewerb Mastercard den vollständigen Wortlaut des Abschnitts des Datenraumberichts zur Verfügung, der die geschwärzte Angabe enthielt. Die GD Wettbewerb veröffentlichte die ausstehenden Passagen sukzessiv, sodass Mastercard bis zum 22. April 2016 vollständigen Zugang zum Datenraumbericht erlangte.

Frist für die Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte⁽¹²⁾

- (15) Im dem der Mitteilung der der Beschwerdepunkte beigefügten Anschreiben wurden Mastercard acht Wochen gewährt, um schriftlich auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte zu antworten. In seinem Schreiben vom 7. August 2015, in dem Mastercard um zusätzlichen Aktenzugang bat, stellte Mastercard fest, dass die Frist noch nicht begonnen habe. In einem Schreiben vom 10. September 2015, in dem das Datenraumverfahren vorgeschlagen wurde, legte die GD Wettbewerb eine Frist für die schriftliche Erwiderung von Mastercard auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte („Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte“) fest, die 20 Arbeitstage nach dem ersten Tag des Zugangs zum Datenraum auslaufen würde. Im Anschluss an die Ausführungen von Mastercard im Datenraumverfahren änderte die GD Wettbewerb diese Frist, sodass sie 25 Arbeitstage nach dem ersten Tag des Zugangs zum Datenraum betrug. Bei der Freigabe der vorläufigen und geschwärzten Fassung des Datenraumberichts vom 18. März 2016 verlängerte die GD Wettbewerb die Frist für die Antwort auf die Beschwerdepunkte auf den 8. April 2016.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 773/2004 der Kommission vom 7. April 2004 über die Durchführung von Verfahren auf der Grundlage der Artikel 81 und 82 EGV durch die Kommission (ABL L 123 vom 27.4.2004, S. 18) in ihrer geänderten Fassung.

⁽¹¹⁾ Richtlinie 2014/104/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. November 2014 über bestimmte Vorschriften für Schadensersatzklagen nach nationalem Recht wegen Zuwiderhandlungen gegen wettbewerbsrechtliche Bestimmungen der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union (ABL L 349 vom 5.12.2014, S. 1).

⁽¹²⁾ Siehe oben Fußnote 9.

- (16) In seinem Schreiben vom 23. März 2016 an mich beantragte Mastercard eine Verlängerung dieser Frist mit der Begründung, dass es nicht möglich sei, die dann unzugängliche geschwärzte Angabe aus der Erwiderung auf die Beschwerdepunkte als Ganzes auszusondern.
- (17) Mit Beschluss vom 6. April 2016 habe ich die Frist für die Übermittlung der Erwiderung auf die Beschwerdepunkte verlängert, sodass die Frist zwei Wochen nach dem Tag fiel, an dem die GD Wettbewerb die geschwärzte Angabe Mastercard zur Verfügung stellte. Ich habe erklärt, dass es für mich unangemessen gewesen wäre, diese Frist von der Bereitstellung der ausstehenden Passagen abhängig zu machen, da Unsicherheit darüber herrsche, ob und wenn ja, wann sie bereitgestellt würden.
- (18) Mastercard übermittelte seine schriftliche Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte am 21. April 2016 unter Einhaltung der von mir gesetzten Frist. Nachdem die GD Wettbewerb am 22. April 2016 den letzten Teil der ausstehenden Passagen freigegeben hatte, ergänzte Mastercard seine Erwiderung und legte am 6. Mai 2016 eine aktualisierte Version davon vor.

Betroffene Dritte

- (19) Ich ließ Visa Europe am 4. August 2015 als betroffenen Dritten in der Sache AT.40049 zu.
- (20) Am 29. Januar 2016 ließ ich Visa Inc. und Visa International Service Association als betroffenen Dritten zu. Sie hatten einen entsprechenden Antrag gestellt und waren zusammen vertreten.
- (21) Am 19. Mai 2016 ließ ich ein Finanzinstitut als betroffenen Dritten zu und erklärte in meinem Zulassungsbeschluss, warum der Antrag des Instituts auf Teilnahme an einer mündlichen Anhörung zu spät gekommen sei, um ihn zulassen zu können.

Mündliche Anhörung

- (22) Mastercard trug seine Argumente in einer mündlichen Anhörung am 31. Mai 2016 vor. Die beiden betroffenen Dritten, die das Visa-Kartenzahlungssystem ⁽¹³⁾ vertraten, nahmen an der Anhörung teil.

Verfahren für Verpflichtungszusagen

- (23) Am 26. November 2018 übermittelte Mastercard der Kommission gemäß Artikel 9 der Verordnung Nr. 1/2003 Verpflichtungen.
- (24) Am 5. Dezember 2018 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung nach Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 mit einer Zusammenfassung der Sache und der angebotenen Verpflichtungen ⁽¹⁴⁾, in der dazu aufgefordert wurde, innerhalb eines Monats zu den angebotenen Verpflichtungen Stellung zu nehmen. Am 29. Januar 2019 unterrichtete die Kommission Mastercard über die im Anschluss an diese Bekanntmachung eingegangenen Stellungnahmen Dritter.

Abschließende Bemerkungen

- (25) Dem Beschlussentwurf zufolge besteht angesichts der angebotenen Verpflichtungen für die Kommission kein Anlass zum Tätigwerden mehr, weshalb das Verfahren unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 einzustellen ist.
- (26) Nach meinem Dafürhalten haben alle Beteiligten in dieser Sache ihre Verfahrensrechte wirksam ausüben können.

Brüssel, 11. April 2019

Wouter WILS

⁽¹³⁾ Siehe oben Randnummern (19) und (20)

⁽¹⁴⁾ Mitteilung der Kommission nach Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates in der Sache AT.40049 — Mastercard II (ABl. C 438 vom 5.12.2018, S. 11).

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission**vom 29. April 2019****in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
und Artikel 53 DES EWR-Abkommens****(Sache AT.40049 — MasterCard II)***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 3033)***(Nur der englische Text ist verbindlich)***(2019/C 300/04)*

Am 29. April 2019 hat die Kommission einen Beschluss in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Artikel 53 des EWR-Abkommens erlassen. Nach Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates ⁽¹⁾ veröffentlicht die Kommission im Folgenden die Namen der Parteien und den wesentlichen Inhalt des Beschlusses, einschließlich der verhängten Sanktionen, wobei sie dem berechtigten Interesse der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung trägt.

1. EINLEITUNG

- (1) Mit dem Beschluss werden die Verpflichtungen von Mastercard Incorporated, Mastercard International Incorporated und Mastercard Europe SA (zusammen „Mastercard“) gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates (im Folgenden „Verordnung (EG Nr. 1/2003)“) in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) und Artikel 53 des EWR-Abkommens rechtsverbindlich.
- (2) Dieser Beschluss betrifft die Bestimmungen von Mastercard für interregionale multilaterale Interbankenentgelte („MIF“), die für in Verkaufsstellen im EWR getätigte Transaktionen mit Debit- und Kreditkarten nicht im EWR niedergelassener Emittenten erhoben werden.

2. SACHVERHALT**2.1. Verfahren**

- (3) Am 9. April 2013 leitete die Kommission ein Verfahren zum Erlass eines Beschlusses nach Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ein. Am 9. Juli 2015 nahm die Kommission eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an, in der sie ihre wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf die interregionalen MIF von Mastercard darlegte. Bei der Mitteilung der Beschwerdepunkte handelt es sich um eine vorläufige Beurteilung im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003.
- (4) Am 21. April 2016 nahm Mastercard schriftlich zu der Mitteilung der Beschwerdepunkte Stellung. Am 6. Mai 2016 legte Mastercard eine aktualisierte Stellungnahme zur der Mitteilung der Beschwerdepunkte vor. Am 31. Mai 2016 fand eine mündliche Anhörung statt.
- (5) Am 26. November 2018 bot Mastercard der Kommission Verpflichtungen an.
- (6) Am 5. Dezember 2018 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung nach Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 („Bekanntmachung einer Marktuntersuchung nach Artikel 27 Absatz 4“) mit einer Zusammenfassung der Sache und der angebotenen Verpflichtungen, in der betroffene Dritte aufgefordert wurden, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu den angebotenen Verpflichtungen Stellung zu nehmen.
- (7) Am 29. Januar 2019 setzte die Kommission Mastercard von den Bemerkungen in Kenntnis, die sie aufgrund der Veröffentlichung der Bekanntmachung der Marktuntersuchung nach Artikel 27 Absatz 4 von betroffenen Dritten erhalten hatte.

2.2. Die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission

- (8) Mastercard legt Bestimmungen für interregionale Interbankenentgelte fest, die für in Verkaufsstellen im EWR getätigte Transaktionen mit Debit- und Kreditkarten nicht im EWR niedergelassener Emittenten erhoben werden. Bei interregionalen Transaktionen können der Emittent (die Bank des Karteninhabers) und der Acquirer (die Bank des Händlers) die Interbankenentgelte auch bilateral vereinbaren (selbst wenn der Emittent außerhalb und der Händler innerhalb des EWR niedergelassen ist). Mastercard hat jedoch erklärt, dass bilaterale Vereinbarungen einen unbedeutenden Anteil der interregionalen Transaktionen erfassen.

⁽¹⁾ ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

- (9) In der Mitteilung der Beschwerdepunkte vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass Mastercard als Vertreter einer Unternehmensvereinigung durch die kollektive Festsetzung von Interbankenentgelten für kartengebundene interregionale Transaktionen, die in Verkaufsstellen im EWR mit Debit- und Kreditkarten nicht im EWR niedergelassener Emittenten getätigt werden, gegen Artikel 101 Absatz 1 AEUV und Artikel 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens verstoßen hat. Dabei geht es sowohl um Kartentransaktionen in Verkaufsstellen der Händler mit Vorlage der Karte (in Anwesenheit des Karteninhabers) („card present“- oder „CP“-Transaktionen) als auch um Transaktionen ohne Vorlage der Karte (bei denen über Internet, Post oder Telefon die Kartennummer und Authentifizierungsdaten übermittelt werden) („card not present“- oder „CNP“-Transaktionen).
- (10) In der Mitteilung der Beschwerdepunkte vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass es sich bei den Bestimmungen von Mastercard über interregionale Interbankenentgelte um eine Entscheidung einer Unternehmensvereinigung handelt, die eine spürbare Einschränkung des Wettbewerbs auf dem Markt für das Acquiring von Kartenzahlungen im EWR bezweckt und bewirkt.
- (11) In der Mitteilung der Beschwerdepunkte gelangte die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die Bestimmungen von Mastercard über interregionale Interbankenentgelte einer horizontalen Preisfestsetzung gleichkommen. Mit den interregionalen Interbankenentgelten wird ein erheblicher Teil des Preises festgelegt, der Händlern über die Händlergebühr (sog. „Merchant Service Charge“ oder „MSC“) für Acquiring-Leistungen in Rechnung gestellt wird. Die Kommission kam zu dem vorläufigen Schluss, dass die Beschränkung des Preiswettbewerbs im Kern aus den Bestimmungen von Mastercard über interregionale Interbankenentgelte resultiert. Die Kommission kam ebenfalls zu dem vorläufigen Schluss, dass das Ziel der Bestimmungen von Mastercard über interregionale Interbankenentgelte darin besteht, einen Teil des den Händlern in Rechnung gestellten Preises festzulegen und den Wettbewerb zugunsten von Mastercard und seinen Mitgliedern/Lizenznehmern, vor allem den Emittenten, zu beschränken. Solche Preisabsprachen zwischen Wettbewerbern schädigen naturgemäß den Wettbewerb und lassen an sich eine hinreichende Beeinträchtigung des Wettbewerbs erkennen, um als „bezweckte“ Wettbewerbsbeschränkung angesehen zu werden.
- (12) In der Mitteilung der Beschwerdepunkte kam die Kommission ferner zu dem vorläufigen Schluss, dass die Bestimmungen von Mastercard über interregionale Interbankenentgelte eine Einschränkung des Wettbewerbs auf dem Markt für das Acquiring von Kartenzahlungen im EWR bewirken. Der Mitteilung der Beschwerdepunkte der Kommission zufolge gelten die interregionalen Interbankenentgelte von Mastercard unmittelbar für fast alle interregionalen Transaktionen, die in Verkaufsstellen im EWR getätigt werden. Mit diesen Entgelten wird ein wesentlicher Teil des Preises, den die Händler über die Händlergebühr für Acquiring-Leistungen zahlen müssen, festgelegt, wodurch der Spielraum der Acquirer für die Senkung und Differenzierung ihrer Händlergebühren beschränkt wird. Die Acquirer wälzen diese Entgelte auf die Händler ab. Daher wirken sich interregionale Interbankenentgelte unmittelbar auf die Preise aus, indem sie zu höheren Händlergebühren führen.
- (13) In der Mitteilung der Beschwerdepunkte kam die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass der restriktive Zweck und die restriktive Wirkung der Bestimmungen von Mastercard für interregionale multilaterale Interbankenentgelte unter anderem durch folgende Faktoren weiter verschärft werden: der Wettbewerb zwischen den Netzen führt zu hohen Interbankenentgelten (je höher die Mastercard-Interbankenentgelte, desto attraktiver wird die Ausstellung von Mastercard-Karten für einen Emittenten), der mangelnde Abwärtsdruck, den Acquirer auf Interbankenentgelte entfalten, und die fehlende ausgleichende Verhandlungsmacht der Händler, um auf eine etwaige Begrenzung der Interbankenentgelte hinzuwirken. In Bezug auf Acquirer vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass ihnen die Interbankenentgelte gleichgültig zu sein scheinen, da sie für alle Acquirer gleichermaßen gelten, sodass sie die gemeinsamen Kosten für Interbankenentgelte an die Händler weitergeben können.
- (14) In der Mitteilung der Beschwerdepunkte gelangte die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die Bestimmungen von Mastercard über interregionale Interbankenentgelte objektiv nicht notwendig sind.

2.3. Die Verpflichtungen

- (15) Bei den Kernelementen der von Mastercard am 26. November 2018 angebotenen Verpflichtungen handelt es sich um Folgende:
- (16) Mastercard verpflichtet sich, sechs Monate ab dem Zeitpunkt, an dem Mastercard offiziell von diesem Beschluss in Kenntnis gesetzt wurde, die Interbankenentgelte für alle Kartentransaktionen für Privatkunden wie folgt zu begrenzen:
- a) 0,2 % für Interbankenentgelte für interregionale CP-Transaktionen mit Debit IIF^(?); und
 - b) 0,3 % für Interbankenentgelte für interregionale CP-Transaktionen mit Kredit IIF und
 - c) 1,15 % für Interbankenentgelte für interregionale CNP-Transaktionen mit Debit IIF, und
 - d) 1,50 % für interregionale Interbankenentgelte für interregionale CNP-Transaktionen mit Kredit IIF.

(?) Mastercard definiert interregionale Interbankenentgelte als Interbankenentgelte, die grundsätzlich von Mastercard auf interregionale Transaktionen mit Verbraucher-Debit und -Kreditkarten angewandt werden („IIFs“);

- (17) Spätestens zwölf Arbeitstage nach Bekanntgabe dieses Verpflichtungsbeschlusses wird Mastercard jeden Acquirer von interregionalen Transaktionen mit Mastercard-Karten hiervon in Kenntnis setzen und ihn auffordern, seinerseits die ihm angeschlossenen Händler umgehend davon zu unterrichten, dass i) die Verpflichtungen angenommen wurden und ii) während ihrer Geltungsdauer bei allen künftigen interregionalen Transaktionen mit Debit- und Kreditkarten Obergrenzen für die interregionalen Interbankenentgelte gelten.
- (18) Ebenfalls spätestens innerhalb von zwölf Arbeitstagen nach Bekanntgabe dieses Verpflichtungsbeschlusses veröffentlicht Mastercard auf der europäischen Website von Mastercard deutlich sichtbare und leicht zugängliche Informationen über alle interregionalen Interbankenentgelte für interregionale CP- und CNP-Transaktionen mit Debit- und Kreditkarten. Diese Verpflichtung gilt für die gesamte Laufzeit der Verpflichtungen.
- (19) Mastercard wird die Verpflichtungszusagen weder mittelbar noch unmittelbar durch Handlungen oder Unterlassungen umgehen oder zu umgehen versuchen. Insbesondere wird Mastercard ab Bekanntgabe dieses Verpflichtungsbeschlusses von sämtlichen Praktiken Abstand nehmen, die den gleichen Zweck oder die gleiche Wirkung haben wie interregionale Interbankenentgelte. Darunter fallen insbesondere, aber nicht ausschließlich, die Umsetzung von Programmen oder neuen Vorschriften, mittels derer Mastercard von im EWR ansässigen Acquirern erhobene Netz- oder andere Gebühren auf nicht im EWR ansässige Emittenten überträgt.
- (20) Vorbehaltlich seiner Nichtumgehungs-Verpflichtung darf Mastercard geeignete Verbraucherschutzmaßnahmen u. a. im Hinblick auf Betrug, Währungsumrechnung, Erstattungen sowie Zahlungsumkehrungen treffen, um sicherzustellen, dass Verbraucher durch die Änderung der Interbankenentgeltbestimmungen keine Nachteile erleiden.
- (21) Mastercard wird einen Überwachungstreuhänder bestellen, der die Erfüllung der von Mastercard eingegangenen Verpflichtungen überwacht. Die Kommission kann den vorgeschlagenen Treuhänder vor seiner Bestellung billigen oder ablehnen.
- (22) Die Geltungsdauer der Verpflichtungen beträgt fünf Jahre und sechs Monate ab dem Tag der Bekanntgabe dieses Verpflichtungsbeschlusses an Mastercard.

3. SCHLUSSFOLGERUNG

- (23) Mit den Verpflichtungen werden die Bedenken, die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte geäußert wurden, angemessen berücksichtigt.
- (24) Für jede Art der interregionalen Transaktion (d. h. CP- und CNP-Transaktion mit Debit- und Kreditkarte) scheinen die von Mastercard vorgeschlagenen Obergrenzen für Interbankenentgelte die MIT-Anforderungen nicht eindeutig zu übersteigen⁽³⁾. Aus den in der Verfahrensakte enthaltenen Belegen geht hervor, dass es Händlern bei interregionalen CP-Transaktionen, bei denen die Interbankenentgelte 0,2 % bei Debitkarten und 0,3 % bei Kreditkarten ausmachen, generell gleichgültig sein könnte, ob der Kunde in Bar oder per Karte zahlt. Bei interregionalen CNP-Transaktionen deuten die in der Akte enthaltenen Belege darauf hin, dass es bei einem Interbankenentgelt pro Transaktion von 1,15 % für Debitkarten und von 1,5 % für Kreditkarten für die Händler generell gleichgültig sein könnte, ob sie ihr Geld über eine Nicht-SEPA-Banküberweisung, einen E-Geld-Transfer oder eine Zahlungskarte erhalten.
- (25) Die Verpflichtungen sind daher geeignet, die vorläufigen wettbewerbsrechtlichen Bedenken, die die Kommission ermittelt hat, wirksam auszuräumen, da sie Händlern und letztlich Verbrauchern in Form von Interbankenentgelten, die erheblich unter den derzeit geltenden Sätzen liegen, einen direkten und greifbaren Vorteil verschaffen.
- (26) Die Verpflichtungen enthalten eine weitreichende Nicht-Umgehungsklausel, die Mastercard Handlungen untersagt, die unmittelbar oder mittelbar durch eine Handlung oder Unterlassung den gleichen Zweck oder die gleiche Wirkung wie ein interregionales Interbankenentgelt entfalten würden. Sie steht unter anderem der Einführung von Gebühren entgegen, die rechtlich oder wirtschaftlich interregionalen Interbankenentgelten gleichwertig wären. Dies ähnelt den Mastercard-Verpflichtungen von 2010 und 2014. Wie bei diesen Verpflichtungen fallen auch neue Gebühren oder höhere Gebührenordnungen, die interregionalen Interbankenentgelten entsprechen, unter die Nicht-Umgehungsklausel.
- (27) Die Definitionen in den Verpflichtungen von „kartengestütztes Zahlungsinstrument“/„Card-Based Payment Instrument“ und „Transaktionen unter Vorlage der Karte“/„Card Present Transactions“ schließen Manipulationen aus, bei denen das Kartensystem CP-Transaktionen als CNP-Transaktionen neu definieren kann, da in ihnen eindeutig festgelegt ist, unter welchen Bedingungen CP-Transaktionen stattfinden. Sollte es jedoch zu einer solchen Manipulation kommen, wäre dies als Verstoß gegen die Verpflichtungen und ihre Umgehung anzusehen.

⁽³⁾ Bei der Analyse der Höhe der Interbankenentgelte sollte der Grundsatz der Zahlungsmittelneutralität auf Händlerebene („Merchant Indifference Test“, MIT) berücksichtigt werden, eine ursprünglich in der Fachliteratur entwickelte Methode, die dann von der Kommission weiterentwickelt wurde, um die Wirkung von Interbankenentgelten zu bewerten. Die Kommission verwendet diese Methode als Referenzrahmen oder Ersatzgröße für die Beurteilung der Einhaltung von Artikel 101 Absatz 3 AEUV, um sicherzustellen, dass die Händler von der Kartenakzeptanz profitieren.

- (28) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Geltungsdauer der Verpflichtungen von fünf Jahren und sechs Monaten lang genug ist, um den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte geäußerten Bedenken angemessen Rechnung zu tragen.
 - (29) Angesichts der angebotenen Verpflichtungen besteht für die Kommission kein Anlass zum Tätigwerden mehr, weshalb das Verfahren unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 einzustellen ist.
 - (30) Die Kommission behält sich das Recht vor, Praktiken, die nicht Gegenstand dieses Beschlusses sind, zu untersuchen und ein Verfahren nach Artikel 101 AEUV und Artikel 53 EWR-Abkommen einzuleiten.
-

**Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen
aus seiner Sitzung vom 31. Januar 2019 zum vorläufigen Beschlussentwurf in der Sache M.8677 —
Siemens/Alstom**

(2019/C 300/05)

Zusammenschluss

1. Der Beratende Ausschuss (14 Mitgliedstaaten) teilt die Auffassung der Kommission, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ⁽¹⁾ handelt.
2. Der Beratende Ausschuss (14 Mitgliedstaaten) stimmt mit der Kommission darin überein, dass das angemeldete Vorhaben EU-weite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung hat.

Abgrenzung des Marktes

3. Der Beratende Ausschuss (14 Mitgliedstaaten) stimmt der folgenden von der Kommission vorgenommenen Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte zu:
 - a) Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (einschließlich Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen) oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge gesondert;
 - b) Altsystem-OBU-Projekte;
 - c) ETCS-OBU-Projekte;
 - d) eigenständige Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als sogenanntes Overlay-System);
 - e) Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik (Kombination von streckenseitigen ETCS-ATP-Anlagen und Stellwerken);
 - f) eigenständige Stellwerkprojekte und
 - g) Stellwerksausrüstung.
4. Der Beratende Ausschuss (14 Mitgliedstaaten) stimmt der folgenden von der Kommission vorgenommenen Abgrenzung der räumlich relevanten Märkte zu:
 - a) EWR- oder weltweiter (ohne China, Südkorea und Japan) Markt für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge;
 - b) nationaler Markt für Altsystem-OBU-Projekte;
 - c) EWR-weiter Markt für ETCS-OBU-Projekte;
 - d) EWR-weiter Markt für eigenständige Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als sogenanntes Overlay-System);
 - e) EWR-weiter Markt für Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik;

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“).

- f) nationaler Markt für eigenständige Stellwerkprojekte und
- g) nationaler Markt für Stellwerksausrüstung.

Wettbewerbsrechtliche Würdigung

5. Der Beratende Ausschuss (14 Mitgliedstaaten) teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben zu nichtkoordinierten horizontalen Effekten führen würde, die den wirksamen Wettbewerb auf den folgenden Märkten erheblich behindern würden:
 - a) Hochgeschwindigkeits- (einschließlich Höchstgeschwindigkeitsbereich) oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge im EWR oder weltweit (ohne China, Südkorea und Japan);
 - b) ETCS-OBUS-Projekte im EWR;
 - c) eigenständige Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als Overlay-System) im EWR;
 - d) Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik im EWR;
 - e) Altsystem-OBUS-Projekte in Belgien;
 - f) eigenständige Stellwerkprojekte in Belgien, Griechenland, Kroatien, Portugal, Rumänien, Spanien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich;
 - g) Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich.
6. Der Beratende Ausschuss (14 Mitgliedstaaten) teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben zu nichthorizontalen Effekten führen würde, die den wirksamen Wettbewerb auf den Märkten für eigenständige Stellwerksprojekte im Vereinigten Königreich erheblich behindern würden.

Abhilfemaßnahmen

7. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die von den beteiligten Unternehmen am 25. Januar 2019 übermittelten Verpflichtungsangebote (im Folgenden „Verpflichtungsangebote“) nicht ausreichen, um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission in Bezug auf folgende Märkte auszuräumen:
 - a) Hochgeschwindigkeits- (einschließlich Höchstgeschwindigkeitsbereich) oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge im EWR oder weltweit (ohne China, Südkorea und Japan); 13 Mitgliedstaaten stimmen zu und ein Mitgliedstaat enthält sich der Stimme.
 - b) ETCS-OBUS-Projekte im EWR; 14 Mitgliedstaaten stimmen zu.
 - c) eigenständige Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als Overlay-System) im EWR; 14 Mitgliedstaaten stimmen zu.
 - d) Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik im EWR; 14 Mitgliedstaaten stimmen zu.
 - e) Altsystem-OBUS-Projekte in Belgien; 14 Mitgliedstaaten stimmen zu.
 - f) eigenständige Stellwerkprojekte in Belgien, Griechenland, Kroatien, Portugal, Rumänien, Spanien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich; 14 Mitgliedstaaten stimmen zu.
 - g) Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich. 14 Mitgliedstaaten stimmen zu.
8. Der Beratende Ausschuss (13 Mitgliedstaaten) teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben, unter Berücksichtigung der Verpflichtungsangebote, den wirksamen Wettbewerb im gesamten Binnenmarkt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindern würde. Ein Mitgliedstaat enthält sich der Stimme.
9. Der Beratende Ausschuss (13 Mitgliedstaaten) teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben daher nach Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 8 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung sowie nach Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Binnenmarkt unvereinbar zu erklären ist. Ein Mitgliedstaat enthält sich der Stimme.

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten ⁽¹⁾**(M.8677 — Siemens/Alstom)**

(2019/C 300/06)

1. Am 8. Juni 2018 ging bei der Europäischen Kommission (im Folgenden „Kommission“) die Anmeldung eines geplanten Zusammenschlusses ein, durch den die Siemens AG (im Folgenden „Siemens“ oder „Anmelderin“) die alleinige Kontrolle über Alstom SA (im Folgenden „Alstom“) übernehmen würde, mittels Beitrag des Siemens-Mobilitätsgeschäfts zugunsten von Alstom im Gegenzug für neu ausgegebene Alstom-Aktien (im Folgenden „Vorhaben“). Siemens und Alstom werden zusammen als „beteiligte Unternehmen“ bezeichnet.
2. Am 13. Juli 2018 erließ die Kommission einen Beschluss zur Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ⁽²⁾ (im Folgenden „Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c“). In diesem Beschluss erklärte die Kommission, dass das Vorhaben unionsweite Bedeutung hat und somit unter die Fusionskontrollverordnung fällt und dass es Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen gibt.
3. Am 16. Juli 2018 wurde nach Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 erster Satz der Fusionskontrollverordnung eine Verlängerung der Frist für den Erlass des abschließenden Beschlusses um 20 Arbeitstage gewährt.
4. Am 6. August 2018 übermittelten die beteiligten Unternehmen ihre schriftlichen Stellungnahmen zu dem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c, in denen sie der im Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c dargelegten Bewertung der Kommission widersprachen.
5. Am 8. August 2018 erließ die Kommission zwei Beschlüsse nach Artikel 11 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung, nachdem es sowohl Siemens als auch Alstom auf gesonderte Auskunftsverlangen der Kommission hin versäumt hatten, vollständige Informationen zu übermitteln. Mit diesen Beschlüssen wurden die in Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Fusionskontrollverordnung genannten Fristen bis zum 7. August 2018 ausgesetzt. Siemens und Alstom antworteten jeweils am 4. September 2018 auf das entsprechende Auskunftsverlangen, sodass die Aussetzung mit Ablauf dieses Tages endete.
6. Am 29. Oktober 2018 erließ die Kommission nach Artikel 13 Absatz 2 der Durchführungsverordnung zur Fusionskontrollverordnung ⁽³⁾ eine Mitteilung der Beschwerdepunkte, die Siemens am selben Tag zugestellt wurde. Alstom erhielt eine Kopie der Mitteilung der Beschwerdepunkte. In der Mitteilung der Beschwerdepunkte kam die Kommission zu dem vorläufigen Ergebnis, dass das Vorhaben in Bezug auf verschiedene Schienenfahrzeugmärkte, auf Märkte für Signaltechnik im Fern- und Nahverkehr und auf bestimmten Bahnelektrifizierungsmärkten abhängig vom jeweiligen sachlich relevanten Markt weltweit, im EWR und/oder auf bestimmten nationalen Märkten wahrscheinlich zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
7. Nach Annahme der Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde den beteiligten Unternehmen am 29. Oktober 2018 erstmals Akteneinsicht gewährt. Weitere Akteneinsicht wurde, auch auf verschiedene Anträge der beteiligten Unternehmen hin, fortlaufend bis zum 31. Januar 2019 gewährt.
8. Die beteiligten Unternehmen übermittelten am 14. November 2018 ihre Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte. Sie beantragten nicht, ihre Argumente nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung zur Fusionskontrollverordnung in einer mündlichen Anhörung darzulegen.
9. Ich habe zwischen dem 19. Juli und dem 27. November 2018 auf begründeten Antrag 24 Dritte im Sinne des Artikels 5 des Beschlusses 2011/695/EU zugelassen. Dazu gehörten Wettbewerber, Kunden, Lieferanten und Gewerkschaften. 14 davon übermittelten Stellungnahmen zu der Mitteilung der Beschwerdepunkte.
10. Am 12. Dezember 2018 übermittelte die Anmelderin förmlich ein erstes Paket von Verpflichtungsangeboten, die von der Kommission am 17. Dezember 2018 einem Markttest unterzogen wurden. Die Kommission unterrichtete die beteiligten Unternehmen am 21. Dezember 2018 über die vorläufigen Ergebnisse des Markttests und am 4. Januar 2019 über die seit diesem Zeitpunkt eingegangenen weiteren Ergebnisse. Am 9. und 25. Januar 2019 übermittelte die Anmelderin überarbeitete Verpflichtungsangebote.

⁽¹⁾ Nach Artikel 16 und 17 des Beschlusses 2011/695/EU des Präsidenten der Europäischen Kommission vom 13. Oktober 2011 über Funktion und Mandat des Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (ABl. L 275 vom 20.10.2011, S. 29) (im Folgenden „Beschluss 2011/695/EU“).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1) (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 133 vom 30.4.2004, S. 1) (im Folgenden „Durchführungsverordnung zur Fusionskontrollverordnung“).

11. Am 23. Januar 2019 sandte die Kommission ein Sachverhaltsschreiben an die Anmelderin. Die Antwort vom 28. Januar 2019 auf das Sachverhaltsschreiben enthält allgemeine Bemerkungen, in denen geltend gemacht wird, dass den beteiligten Unternehmen nicht genügend Zeit und Kontext zur Verfügung gestanden habe, um ihre Standpunkte wirksam zum Ausdruck zu bringen. Mir sind diesbezüglich keine direkten Anträge oder Beschwerden vonseiten der beteiligten Unternehmen zugegangen. Darüber hinaus stelle ich fest, dass die Antwort auf das Sachverhaltsschreiben ausführliche Argumente zu den einzelnen Abschnitten des Sachverhaltsschreibens enthält, über die auch der Beratende Ausschuss ordnungsgemäß unterrichtet wurde. Meines Erachtens wurde das Recht der beteiligten Unternehmen auf Anhörung in dieser Hinsicht nicht verletzt.
12. In dem Beschlussentwurf kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Verpflichtungsangebote nicht alle festgestellten wettbewerbsrechtlichen Bedenken ausräumen, auch wenn Beschwerdepunkte in Bezug auf bestimmte relevante Märkte nicht aufrechterhalten wurden. Daher wird das Vorhaben im Beschlussentwurf nach Artikel 8 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung für unvereinbar mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen erklärt.
13. Ich habe nach Artikel 16 des Beschlusses 2011/695/EU geprüft, ob in dem Beschlussentwurf nur Beschwerdepunkte behandelt werden, zu denen sich die beteiligten Unternehmen äußern konnten. Ich bin zu dem Ergebnis gelangt, dass dies der Fall ist.
14. Insgesamt vertrete ich die Auffassung, dass die wirksame Wahrnehmung der Verfahrensrechte in diesem Verfahren respektiert wurde.

Brüssel, den 1. Februar 2019

Joos STRAGIER

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission
vom 6. Februar 2019
zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem
EWR-Abkommen
(Sache M.8677 — Siemens/Alstom)
(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 921)
(Nur der englische Text ist verbindlich)
(Text von Bedeutung für den EWR)
(2019/C 300/07)

Am 6. Februar 2019 erließ die Kommission einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽¹⁾, insbesondere Artikel 8 Absatz 3. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses (ggf. in Form einer vorläufigen Fassung) kann in der verbindlichen Sprachfassung der Wettbewerbssache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

- (1) Die Siemens AG (Deutschland, im Folgenden „Siemens“ oder „Anmelderin“) ist eine deutsche Kapitalgesellschaft und die oberste Muttergesellschaft der Siemens-Gruppe mit Sitz in München, die an den Börsen Frankfurt am Main und XETRA notiert ist. Siemens ist in einer Reihe von Industriebereichen tätig. So bietet die Mobilitätssparte des Unternehmens ein breites Portfolio an, zu dem Rollmaterial, Bahnautomatisierungs- und Signaltechniklösungen, Bahnelektrifizierungssysteme, Straßenverkehrstechnik, IT-Lösungen sowie verschiedene Produkte und Dienstleistungen für die Beförderung von Personen und Gütern im Schienen- und Straßenverkehr gehören.
- (2) Alstom SA (Frankreich, im Folgenden „Alstom“) ist ein französisches Unternehmen mit Sitz in der Region Paris, das an der Börse Euronext Paris notiert ist. Alstom ist weltweit mit einer breiten Palette von Fahrzeugen (Hochgeschwindigkeitszüge, U-Bahnen und Straßenbahnen) und personalisierten Dienstleistungen (Instandhaltung und Modernisierung) sowie Angeboten für Fahrgäste und Infrastruktur, digitale Mobilität und Signaltechnik in der Schienenverkehrsindustrie vertreten.

II. DAS VORHABEN

- (3) Am 8. Juni 2018 ist bei der Kommission die förmliche Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“) eingegangen, durch den Siemens die alleinige Kontrolle über Alstom übernehmen würde, mittels Beitrag des Siemens-Mobilitätsgeschäfts zugunsten von Alstom im Gegenzug für neu ausgegebene Alstom-Aktien (im Folgenden „Vorhaben“). Siemens und Alstom werden zusammen als „beteiligte Unternehmen“ bezeichnet.
- (4) Das Vorhaben betrifft die Übernahme der alleinigen Kontrolle von Alstom durch Siemens. Es umfasst die Zusammenlegung des Mobilitätsgeschäfts von Siemens, einschließlich der Sparte Bahnantriebe und damit verbundener Dienstleistungen (im Folgenden „zusammengeschlossenes Unternehmen“), mit Alstom.

III. UNIONSWEITE BEDEUTUNG

- (5) Die beteiligten Unternehmen erzielen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR. Jedes von ihnen hat einen EU-weiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR, erzielt jedoch nicht mehr als zwei Drittel seines EU-weiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat daher unionsweite Bedeutung.

IV. VERFAHREN

- (6) Am 26. September 2017 wurde der Zusammenschluss des Mobilitätsgeschäfts (Bahn) von Siemens mit Alstom angekündigt.
- (7) Am 8. Juni 2018 ging die förmliche Anmeldung des Vorhabens bei der Kommission ein.
- (8) Am 13. Juli 2018 stellte die Kommission fest, dass das Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt gab, und erließ einen Beschluss zur Einleitung einer eingehenden Prüfung. Die Anmelderin übermittelte ihre schriftliche Stellungnahme zum Beschluss der Kommission zur Einleitung einer eingehenden Prüfung am 6. August 2018.
- (9) Am 16. Juli 2018 verlängerte die Kommission mit Zustimmung der beteiligten Unternehmen nach Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung die Frist um 20 Arbeitstage.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

- (10) Am 8. August 2018 erließ die Kommission einen Beschluss nach Artikel 11 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung, mit dem sie die Frist für die Prüfung des Zusammenschlusses aufgrund des Versäumnisses der beteiligten Unternehmen, bestimmte angeforderte Unterlagen zur Verfügung zu stellen, aussetzte. Die Aussetzung dauerte vom 7. August 2018 bis zum 4. September 2018, dem Tag, an dem die angeforderten Unterlagen vorgelegt wurden.
- (11) Am 29. Oktober 2018 nahm die Kommission eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an. Die Anmelderin nahm am 14. November 2018 zu der Mitteilung der Beschwerdepunkte Stellung. Die Anmelderin beantragte keine mündliche Anhörung.
- (12) Am 12. Dezember 2018 übermittelte die Anmelderin Verpflichtungsangebote (im Folgenden „erste Verpflichtungsangebote“). Am 17. Dezember 2018 leitete die Kommission in Bezug auf die am 12. Dezember 2018 übermittelten Verpflichtungsangebote einen Markttest ein.
- (13) Am 9. Januar 2019 übermittelte die Anmelderin eine erste geänderte Fassung der Verpflichtungsangebote (im Folgenden „zweite Verpflichtungsangebote“). Am 25. Januar 2019 übermittelte die Anmelderin eine zweite geänderte Fassung der Verpflichtungsangebote (im Folgenden „endgültige Verpflichtungsangebote“).
- (14) Die Sitzung mit dem Beratenden Ausschuss fand am 31. Januar 2019 statt.

V. RELEVANTE MÄRKTE

a) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge

- (15) Die Kommission ist der Auffassung, dass Züge, die Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h erreichen (im Folgenden „Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“), einen gesonderten sachlich relevanten Markt darstellen. Außerdem belegen sowohl angebots- als auch nachfrageseitige Aspekte (bestätigt durch ein geteiltes branchenweites Verständnis), Verkäufe und technische Anforderungen sowie die Ergebnisse der Marktuntersuchung, dass Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Züge, die eine Geschwindigkeit von 250 km/h bis 299 km/h erreichen) und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge (Züge, die auf speziellen Gleisen Geschwindigkeiten von mindestens 300 km/h erreichen) nicht untereinander substituierbar sind. Höchstgeschwindigkeitszüge stellen daher potenziell einen eigenständigen Markt dar. Da der Zusammenschluss jedoch ungeachtet der genauen Marktabgrenzung Wettbewerbsbedenken aufwirft, werden die Auswirkungen auf der Grundlage beider denkbarer Marktabgrenzungen geprüft. Die Kommission ist der Auffassung, dass Untergliederungen auf der Grundlage der Art des Antriebssystems, der Bauweise oder der Anzahl der Stockwerke nicht relevant sind.
- (16) Nach Ansicht der Kommission ist der räumlich relevante Markt mindestens EWR-weit abzugrenzen und schließt angesichts der gemeinsamen geltenden Vorschriften und dem Fehlen von Marktzutrittsschranken die Schweiz ein. Die Kommission kann nicht ausschließen, dass es sich bei dem räumlich relevanten Markt — unter Ausschluss von China, Japan und Südkorea, da es in diesen Ländern, wie von der Anmelderin erläutert und durch die Marktuntersuchung bestätigt, unüberwindbare Zutrittsschranken gibt — um den Weltmarkt handelt.
- (17) Nach Auffassung der Kommission ist der relevante Markt der Markt für Hochgeschwindigkeitszüge, einschließlich des kleineren Marktes für Höchstgeschwindigkeitszüge im EWR (einschließlich der Schweiz) und weltweit (ohne China, Japan und Südkorea).

b) Hauptbahn-Signaltechnik

- (18) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Hauptbahn-Signaltechnik und die städtische Signaltechnik gesonderte Märkte darstellen. Innerhalb des Bereichs der Signaltechnik stellen Signaltechnikprojekte und Signaltechnikprodukte gesonderte Märkte dar. Darüber hinaus sollte der Bereich Hauptbahn-Signaltechnikprojekte in Teilsysteme (Stellwerke, automatische Zugsicherung (ATP) sowie Systeme für Betrieb und Kontrolle), in Projekte für Altsysteme und Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssysteme (ETCS) sowie in fahrzeugseitige und fahrweg-/streckenseitige Lösungen wie folgt weiter unterteilt werden:
 - a) Altsystem-OBU-Projekte;
 - b) ETCS-OBU-Projekte;
 - c) Projekte für streckenseitige ATP-Altsysteme;
 - d) eigenständige Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als sogenanntes Overlay-System);
 - e) eigenständige Stellwerkprojekte;
 - f) Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik (Kombination von streckenseitigen ETCS-ATP-Anlagen und Stellwerken).
- (19) Die Kommission unterteilt die Märkte nicht weiter nach Projektgröße oder ETCS-Anwendungsstufen (ETCS-Anwendungsstufe 1, ETCS-Anwendungsstufe 2).
- (20) Außerdem stellt der Markt in Bezug auf Signaltechnikprodukte für Stellwerksausrüstung einen gesonderten Markt dar.

- (21) Die Kommission ist der Auffassung, dass der räumlich relevante Markt für ETCS-OBUs-Projekte, für Projekte im Zusammenhang mit streckenseitigen ETCS-ATP-Anlagen (als Overlay-System) und für Projekte im Zusammenhang mit der Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik der EWR ist.
- (22) Nach Ansicht der Kommission handelt es sich bei dem räumlich relevanten Markt für Altsystem-OBUs-Projekte, für eigenständige Stellwerkprojekte und für Stellwerksausrüstung um einen nationalen Markt.

VI. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

a) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge

- (23) Die beiden beteiligten Unternehmen sind Hersteller und Anbieter von Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen.
- (24) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte auf dem Gesamtmarkt für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge im EWR (einschließlich der Schweiz) einen gemeinsamen Marktanteil von [70-80] % und weltweit [60-70] % (ohne China, Japan und Südkorea). Auf dem kleineren Markt für Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge hätte das zusammengeschlossene Unternehmen im EWR (einschließlich der Schweiz) einen gemeinsamen Marktanteil von [70-80] % und von [60-70] % weltweit (ohne China, Japan und Südkorea).
- (25) Die sehr hohen Marktanteile der beteiligten Unternehmen auf dem Gesamtmarkt für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge sowie auf dem kleineren Markt für Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge stellen ein Indiz für das Vorhandensein einer beherrschenden Marktstellung dar. Wettbewerbsrechtliche Bedenken sind umso wahrscheinlicher, als der Zusammenschluss eine Marktkonzentration verstärken wird. Der HHI-Wert nach dem Zusammenschluss liegt somit in allen Segmenten deutlich über 2 000 und der Deltawert weit über 250.

i) Die Wettbewerber der beteiligten Unternehmen

- (26) Im Gegensatz zu den beteiligten Unternehmen erzielen die Wettbewerber keinen oder nur äußerst geringen Absatz von Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen an andere EWR-Kunden als an in ihrem jeweiligen Heimatland ansässige Betreiber. Insbesondere bei Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen ist aufgrund gemeinsamer Angebotsstrategien und Portfoliobeschränkungen die Zahl der tatsächlichen Wettbewerber, denen das zusammengeschlossene Unternehmen nach dem Zusammenschluss gegenübersteht, im Wesentlichen auf zwei Anbieter beschränkt, nämlich Talgo und ein zwischen Bombardier und Hitachi-Ansaldo gebildetes Konsortium. Die CAF hat keine Höchstgeschwindigkeitszüge verkauft.
- (27) Die Anmelderin ist der Auffassung, dass neben im EWR ansässigen Anbietern CRRC, Hyundai Rotem und Kawasaki weltweit Wettbewerbsdruck ausüben. CRRC hat jedoch nie bei einer Ausschreibung im Hoch- oder Höchstgeschwindigkeitsbereich den Zuschlag erhalten. Die Stellung von CRRC auf dem Weltmarkt bleibt unbedeutend und basiert auf einem einzigen Verkauf, nämlich einem indonesischen Eisenbahnauftrag aus dem Jahr 2017, der nicht über ein Ausschreibungsverfahren, sondern infolge von Verhandlungen auf Regierungsebene vergeben wurde. Dementsprechend bleibt CRRC in Ausschreibungen gegen die großen internationalen Anbieter von Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen außerhalb Chinas unerprobt. Im EWR wurde CRRC nicht eingeladen, bei der bevorstehenden HS2-Ausschreibung (Vereinigtes Königreich) ein Angebot einzureichen. Folglich hat CRRC bisher keine Hoch- oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge unter normalen Wettbewerbsbedingungen verkauft und wurde auch nicht dazu eingeladen. Es kann daher nicht die Ansicht vertreten werden, dass CRRC außerhalb Chinas, Japans und Südkoreas auf dem Weltmarkt einen erheblichen Wettbewerbsdruck ausübt.

ii) Wettbewerbsintensität

- (28) Die Kommission ist der Auffassung, dass die beteiligten Unternehmen enge Wettbewerber sind, und zwar auf der Grundlage: i) ihres Produktangebots und ihrer geografischen Präsenz, ii) der Angebotsdatenanalyse und iii) interner Unterlagen der beteiligten Unternehmen.
- (29) Was die geografische Präsenz anbelangt, sind sowohl Siemens als auch Alstom mit Verkäufen an Kunden in Italien (NTV/Alstom), Belgien/Frankreich/Niederlande/Vereinigtes Königreich (Eurostar/Siemens), Finnland (Karelian/Alstom) und Polen (PKP/Alstom) außerhalb Deutschlands und Frankreichs tätig. Außerhalb des EWR sind die beteiligten Unternehmen in Marokko (ONCF/Alstom), den USA (Amtrak/Alstom), Russland (RZD/Siemens) und der Türkei (TCDD/Siemens) tätig.
- (30) Die Teilnehmer der Marktuntersuchung bestätigten, dass die Produktangebote der beteiligten Unternehmen in engem Wettbewerb stehen. Verschiedene Kunden bestätigten, dass die Produktangebote der beteiligten Unternehmen im Höchstgeschwindigkeitsbereich die beste Alternative zueinander darstellen.
- (31) Aus der Analyse der Ausschreibungen, bei denen eines der beiden beteiligten Unternehmen ein Angebot abgegeben hat (2008-2018), geht hervor, dass die beiden beteiligten Unternehmen bei Ausschreibungen für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge die häufigsten Wettbewerber des jeweils anderen Unternehmens sind. Darüber hinaus zeigt die Analyse der Angebotsdaten, dass die Teilnahme an Ausschreibungen im Allgemeinen beschränkt ist, wobei bei den meisten Ausschreibungen für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitszüge im EWR und auf weltweiter Ebene zwei oder weniger Teilnehmer (d. h. Anbieter, die ein Angebot einreichen) gezählt werden.

- (32) Aus der Analyse der Teilnahme an Ausschreibungen geht hervor, dass sich die Interaktion der beteiligten Unternehmen in erster Linie auf Ausschreibungen im Höchstgeschwindigkeitsbereich konzentriert, während die Interaktion der beteiligten Unternehmen bei Ausschreibungen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge deutlich weniger häufig ist.
- (33) Die Ausschreibungsanalyse zeigt, dass die beteiligten Unternehmen vor allem bei den Höchstgeschwindigkeitsfahrzeugen untereinander die wettbewerblich nächsten Wettbewerber sind und den größten Wettbewerbsdruck ausüben. Darüber hinaus zeigt die Ausschreibungsanalyse, dass Talgo und das Konsortium Bombardier/Hitachi-Ansaldo auf Alstom Druck als weniger enge Wettbewerber ausüben und praktisch keinen auf Siemens. CAF und Stadler üben keinerlei Wettbewerbsdruck im Bereich der Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge aus.
- (34) Insgesamt bestätigen die internen Unterlagen der beteiligten Unternehmen den Druck, den die beteiligten Unternehmen als enge Wettbewerber vor dem Vorhaben untereinander ausgeübt haben, und den als weniger enge Wettbewerber durch konkurrierende Anbieter ausgeübten Druck.

iii) *Marktzutrittsschranken*

- (35) Im Rahmen der Marktuntersuchung wurden mehrere Schranken für den Zutritt zu den Märkten für Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge ermittelt. Einige von den ermittelten Marktzutrittsschranken betreffen, unabhängig vom Standort, allgemein jede Tätigkeit im Bereich der Hoch- oder Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge. Dazu gehören die Kosten für die Entwicklung von Schienenfahrzeugen und die Anforderung, eine entsprechende Erfolgsbilanz vorweisen zu können, um bei Ausschreibungen als ernsthafter Anbieter aufzutreten. Andere Marktzutrittsschranken sind spezifisch für den EWR und umfassen das europäische Genehmigungsverfahren für Schienenfahrzeuge, das Erfordernis einer EWR-spezifischen Erfolgsbilanz, informelle Lokalisierungsauflagen und die privilegierten Beziehungen zwischen einer Reihe von im EWR ansässigen Anbietern und den nationalen Betreibern in ihren Heimatländern.
- (36) Diese Marktzutrittsschranken wurden vom Unternehmen CRRC anerkannt, das einräumt, derzeit außerhalb Chinas kein ernst zu nehmender Bieter zu sein. Gleiches gilt für andere asiatische Anbieter, die nach Ansicht der beteiligten Unternehmen potenzielle neue Marktteilnehmer sind, derzeit jedoch im EWR nicht tätig sind und keinen Wettbewerbsdruck ausüben.

iv) *Schlussfolgerung*

- (37) Aus den oben dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass das Vorhaben aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte auf dem Markt für Hochgeschwindigkeitszüge, einschließlich des kleineren Marktes für Höchstgeschwindigkeitszüge im EWR (einschließlich der Schweiz) und weltweit (ohne China, Japan und Südkorea), den wirksamen Wettbewerb erheblich behindern wird.

b) **Hauptbahn-Signaltechnik**

i) *ETCS-OBU-Projekte — einseitige horizontale Effekte*

- (38) Das Vorhaben würde in Bezug auf ETCS-OBU-Projekte im EWR aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen.
- (39) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte einen gemeinsamen Marktanteil von [70-80] %, also weit vor seinen Wettbewerbern.
- (40) Die beteiligten Unternehmen sind, wie aus der Analyse der Ausschreibungsdaten für den Zeitraum 2008-2018, den Ansichten der Kunden und den internen Unterlagen der beteiligten Unternehmen hervorgeht, enge Wettbewerber. Die beteiligten Unternehmen sind bei ETCS-OBU wichtige Innovatoren, und durch das Vorhaben würde einer wegfallen. Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte einen Wettbewerbsvorteil, was die Wettbewerber schwächen und den Wettbewerb nach Abschluss des Vorhabens erheblich beschränken würde, da die beteiligten Unternehmen Zugang zu bestehenden Signalsystemen und eine stärkere Position in Bezug auf grenzübergreifende Korridore innehaben. Nach Auffassung der Kommission sind neue Markteintritte in den EWR-Markt, auch von chinesischen Anbietern, in absehbarer Zukunft unwahrscheinlich. Bislang haben chinesische Anbieter für kein ETCS-OBU-Projekt im EWR ein Angebot eingereicht.

ii) *Altsystem-OBU-Projekte in Belgien — einseitige horizontale Effekte*

- (41) Das Vorhaben würde in Bezug auf Altsystem-OBU-Projekte in Belgien aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen.
- (42) Im Zeitraum 2008-2018 war Alstom der einzige Anbieter in Bezug auf Altsystem-OBU-Projekte in Belgien. Siemens ist der einzige andere Anbieter, der in Belgien über ein zugelassenes Stellwerk verfügt. Siemens übt auf der Grundlage dieses zugelassenen Stellwerks Wettbewerbsdruck aus, der nach Abschluss des Vorhabens verloren gehen würde.

iii) *Stellwerkprojekte (eigenständig) — einseitige horizontale Effekte*

- (43) Das Vorhaben würde in Bezug auf eigenständige Stellwerkprojekte in Belgien, Griechenland, Kroatien, Portugal, Rumänien, Spanien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen.

- (44) In Ländern mit betroffenen Märkten, nämlich Kroatien, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich, hätte das zusammengeschlossene Unternehmen hohe gemeinsame Marktanteile (auf der Grundlage des wertmäßigen Auftragseingangs im Zeitraum 2008-2018) von [90-100] % in Kroatien, [50-60] % in Portugal, [40-50] % in Spanien und [70-80] % im Vereinigten Königreich. Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, und die potenzielle Nachfragemacht des Infrastrukturbetreibers wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- (45) Zusätzlich zu den Ländern, in denen es im Zeitraum 2008-2018 tatsächlich Überschneidungen bei den Verkäufen der beteiligten Unternehmen gab, würde das Vorhaben auch zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs in Ländern führen, in denen die beteiligten Unternehmen aufgrund der sehr geringen Zahl von Bietern einen starken Wettbewerbsdruck ausüben, indem sie sich an Ausschreibungen für eigenständige Stellwerke oder Ausschreibungen, die Stellwerke einschließen, beteiligen. Bei diesen Ländern handelt es sich um Griechenland, Rumänien, Belgien und Ungarn. Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, und die potenzielle Nachfragemacht des Infrastrukturbetreibers wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- iv) *Projekte für streckenseitiges ETCS-ATP als Overlay-System — einseitige horizontale Effekte*
- (46) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben in Bezug auf Projekte für streckenseitiges ETCS-ATP als Overlay-System im EWR aufgrund nichtkoordinierter horizontaler Effekte zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (47) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen würde mit einem gemeinsamen Marktanteil von [30-40] %, weit vor den Wettbewerbern, zum Marktführer werden.
- (48) Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, neue Markteintritte (insbesondere von chinesischen Anbietern) sind unwahrscheinlich und die potenzielle Nachfragemacht der Kunden wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- v) *Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik — einseitige horizontale Effekte*
- (49) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben in Bezug auf Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik im EWR zu einer durch nichtkoordinierte horizontale Effekte ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (50) Die Beurteilung der Kommission erfolgte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2008-2018 ermittelten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang). Das zusammengeschlossene Unternehmen würde mit einem gemeinsamen Marktanteil von [50-60] %, weit vor den Wettbewerbern, zum Marktführer werden.
- (51) Die beteiligten Unternehmen sind enge Wettbewerber, neue Markteintritte (insbesondere von chinesischen Anbietern) sind unwahrscheinlich und die potenzielle Nachfragemacht der Kunden wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- vi) *Stellwerksausrüstung — einseitige horizontale Effekte*
- (52) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben zu einer durch nichtkoordinierte horizontale Effekte auf dem Markt für Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (53) Das zusammengeschlossene Unternehmen hätte auf der Grundlage der für den Zeitraum 2015-2017 berechneten Marktanteile (wertmäßiger Auftragseingang) einen gemeinsamen Marktanteil von [90-100] %. Es gäbe nach dem Abschluss des Vorhabens keine leistungsfähigen alternativen Anbieter von für das Vereinigte Königreich spezifischer Stellwerksausrüstung, und die potenzielle Nachfragemacht der Kunden wäre nicht ausreichend, um den durch den Abschluss des Vorhabens bedingten Verlust an Wettbewerb auszugleichen.
- vii) *Vertikale Effekte — Abschottung des britischen Markts für eigenständige Stellwerkprojekte*
- (54) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Vorhaben zu einer durch nichtkoordinierte vertikale Effekte auf dem Markt für eigenständige Stellwerkprojekte im Vereinigten Königreich ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde.
- (55) Nach Auffassung der Kommission wird das zusammengeschlossene Unternehmen nach Abschluss des Vorhabens in der Lage sein und den Anreiz haben, nachgelagerte Wettbewerber im Vereinigten Königreich, mit denen das zusammengeschlossene Unternehmen im Hinblick auf die Belieferung eigenständiger Stellwerksprojekte im Wettbewerb steht, vom Zugang zu Stellwerksausrüstung auszuschließen.
- (56) Erstens wird das zusammengeschlossene Unternehmen in der Lage sein, den Zugang zu Stellwerksausrüstung abzuschotten, indem es die Preise erhöht oder die Möglichkeit der auf dem Markt für eigenständige Stellwerkprojekte aktiven Wettbewerber, bei Ausschreibungen, für die sie auf die Stellwerksprodukte der beteiligten Unternehmen angewiesen sind, konkurrenzfähige Angebote abzugeben, auf andere Weise vereitelt. Dies ist der Fall, da die Stellwerksprodukte der beteiligten Unternehmen eine entscheidende Komponente bei der Belieferung eigenständiger Stellwerksprojekte im Vereinigten Königreich darstellen und das zusammengeschlossene Unternehmen auf dem vorgelagerten Markt für die Lieferung von Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich über erhebliche Marktmacht verfügt.

- (57) Zweitens wird das zusammengeschlossene Unternehmen einen Anreiz haben, den Zugang zu vorgelagerten Signaltechnikprodukten nach Abschluss des Vorhabens abzuschotten, da es für das Unternehmen profitabel wäre.
- (58) Schließlich zeigt das Verhalten der beteiligten Unternehmen in der Vergangenheit, dass sie bereits versucht haben, die Möglichkeit von Wettbewerbern zu vereiteln, Angebote für Hauptbahn-Signaltechnikprojekte im Vereinigten Königreich einzureichen.

viii) *Schlussfolgerung*

- (59) Aus den oben genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass das Vorhaben auf folgenden Märkten zu einer durch horizontale und/oder nichthorizontale nichtkoordinierte Effekte ausgelösten erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs führen würde:
- a) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge, einschließlich des kleineren Marktes für Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge im EWR und weltweit (ohne China, Japan und Südkorea);
 - b) ETCS-OBUS-Projekte im EWR;
 - c) Altsystem-OBUS-Projekte in Belgien;
 - d) eigenständige Stellwerkprojekte in Belgien, Griechenland, Kroatien, Portugal, Rumänien, Spanien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich;
 - e) Projekte für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen (als Overlay-System) im EWR;
 - f) Projekte für die Erneuerung streckenseitiger ETCS-ATP-Signaltechnik im EWR;
 - g) Stellwerksausrüstung im Vereinigten Königreich.

VII. ABHILFEMAßNAHMEN

- (60) Um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen, übermittelten die beteiligten Unternehmen am 12. Dezember 2018 die ersten Verpflichtungsangebote, die von der Kommission am 17. Dezember 2018 einem Markttest unterzogen wurden.
- (61) Am 9. Januar 2019 legten die beteiligten Unternehmen die zweiten Verpflichtungsangebote vor. Am 25. Januar 2019 übermittelten die Parteien weitere Änderungen in den endgültigen Verpflichtungsangeboten. Die zweiten und die endgültigen Verpflichtungsangebote wurden keinem Markttest unterzogen.
- (62) Die ersten, die zweiten und die endgültigen Verpflichtungsangebote umfassten insbesondere Maßnahmen zur Ausräumung der wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission in Bezug auf die Märkte für i) Hoch- und Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge (im Folgenden „Verpflichtungsangebote in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge“) und ii) die Hauptbahn-Signaltechnik (im Folgenden „Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik“).

a) **Verpflichtungsangebote in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge**

i) *Beschreibung*

- (63) Die Verpflichtungsangebote in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitsfahrzeuge bestehen aus zwei alternativen Paketen:
- a) Das Velaro-Paket umfasst i) die Übertragung des Rechts, die dritte Generation der „Velaro Plattform“ von Siemens („Velaro 3G“) zu entwickeln, zu verbessern, herzustellen und zu vermarkten, und ii) einen Technologietransfer der zentralen technologischen Bausteine des „Velaro Novo“-Konzepts von Siemens (im Folgenden „Velaro-Novo-Lizenz“), das dem Käufer unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung gestellt wird; oder
 - b) Das Pendolino-Paket sieht die Veräußerung der Pendolino-Plattform von Alstom („Pendolino-Veräußerung“) vor, die dem Käufer unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung gestellt wird.

ii) *Bewertung*

- (64) Die Kommission ist der Auffassung, dass beide Pakete nicht ausreichen, um die oben dargelegten wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf Höchstgeschwindigkeitszüge auszuräumen:
- a) Das Velaro-Paket umfasst keine Vermögenswerte in den Bereichen Produktion, Fertigung sowie Forschung und Entwicklung. Darüber hinaus ist die Velaro-Novo-Lizenz ebenfalls zu restriktiv in Bezug auf den Umfang (10 Jahre ausschließliche Lizenz im EWR und nichtausschließliche Lizenz weltweit) und enthält wichtige Ausnahmen, die verhindern würden, dass der Käufer wesentlichen Wettbewerbsdruck ausübt;
 - b) Das Pendolino-Paket ist unzureichend, da es sich bei der Pendolino-Plattform um eine Hochgeschwindigkeitsplattform handelt, die nicht geeignet ist, die von der Kommission in Bezug auf den Höchstgeschwindigkeitsbereich geäußerten Bedenken auszuräumen. Sie ist auch aufgrund der geplanten Ausgliederungen, erforderlicher Vereinbarungen mit Dritten und der Rücklizenzierung bestimmter Aspekte begrenzt.

b) Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik**i) Beschreibung**

- (65) Die Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik bestehen aus dem „Verpflichtungsangebot in Bezug auf ETCS-OBUs“ und dem „Verpflichtungsangebot in Bezug auf streckenseitiges ETCS und Stellwerke“.
- (66) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf ETCS-OBUs beinhaltet den Zugang zur ETCS-OBUs-Technologie von Siemens im Wege einer Übertragung der ETCS-OBUs-Softwareanwendung von Siemens, jedoch nur eine Lizenz-/Liefer- und Leistungsvereinbarung für die zugrunde liegende Sicherheitsplattform, die zeitlich auf 4 Jahre begrenzt ist und nach deren Ablauf der Käufer die OBUs-Anwendung auf seine eigene Sicherheitsplattform migrieren müsste. Der Vorschlag umfasst eine Lizenz-, Liefer- und Leistungsvereinbarung, die zusammen mit Class B-STMs, die sich vollständig im Eigentum von Siemens befinden, bereitzustellen ist.
- (67) Der Vorschlag sieht auch eine Übertragung der belgischen OBUs-Anwendung des bestehenden Systems (TBL+) von Siemens, ohne die zugrunde liegende Plattform, und eine Lizenz in Bezug auf Class B-STMs von Siemens vor. In den endgültigen Verpflichtungsangeboten wird die Plattformlizenz von 4 auf 6 Jahre verlängert, um die Migration auf die eigene Plattform des Käufers zu erleichtern, und ist vorgesehen, dass der Käufer im Rahmen einer Liefer- und Leistungsvereinbarung zu ausgehandelten Preisen Anspruch auf die Bereitstellung von Class B-STMs von Alstom hat.
- (68) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf streckenseitiges ETCS und Stellwerke besteht aus einer Mischung aus Eigentumsübertragungen und Lizenzvereinbarungen in Bezug auf Alstom-Technologie, insbesondere:
- a) für streckenseitige ETCS-ATP-Anlagen: Übertragung des Eigentums an den Software-Anwendungen für die ETCS-Anwendungsstufen 1 und 2 von Alstom, eine Lizenz-, Liefer- und Leistungsvereinbarung für die Plattformen, auf denen die Softwareanwendungen laufen, und ein Technologietransfer, bei dem es sich um eine andere Form von Lizenzvereinbarung handelt, für eine dieser Plattformen;
 - b) für Stellwerke: Eine Mischung aus einem Technologietransfer und einer Lizenzvergabe für den Zugang zu der wichtigsten derzeit im EWR installierten Stellwerktechnologie von Alstom. Das zusammengeschlossene Unternehmen behält sich das Recht vor, außerhalb des EWR mit derselben Technologie zu konkurrieren. In Bezug auf bestimmte andere Stellwerktechnologien von Alstom sehen die Verpflichtungsangebote eine Mischung aus Eigentumsübertragung, Technologietransfer und Lizenzvergabe vor.

ii) Bewertung

- (69) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Verpflichtungsangebote in Bezug auf die Hauptbahn-Signaltechnik nicht ausreichen, um die Wettbewerbsbedenken im Hinblick auf die Märkte für die Hauptbahn-Signaltechnik auszuräumen.
- a) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf ETCS-OBUs beinhaltet eine befristete Technologielizenz, die nicht ausreicht, um die Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit des Geschäfts sicherzustellen. Darüber hinaus wird der Käufer für die Bereitstellung von Schnittstellentechnik von dem zusammengeschlossenen Unternehmen abhängen, was seine Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen könnte.
 - b) Das Verpflichtungsangebot in Bezug auf streckenseitiges ETCS und Stellwerke ist aufgrund seiner Komplexität und der Mischung aus Vermögenswerten und Lizenzvereinbarungen unzureichend, die Umsetzungsrisiken mit sich bringen dürften, die die Rentabilität des zu veräußernden Geschäfts beeinträchtigen. Darüber hinaus ist das Paket insofern beschränkt, als die Fertigungs- sowie die Forschungs- und Entwicklungsstandorte, die Pipeline-Technologie und das betreffende Personal ausgenommen sind.

VIII. SCHLUSSFOLGERUNG

- (70) Auf der Grundlage ihrer Analyse und verfügbarer Nachweise gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Vorhaben mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen unvereinbar ist.
-

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache M.9490 — VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob)****Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2019/C 300/08)

1. Am 29. August 2019 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- Volkswagen Financial Services AG („VWFS“ Deutschland), kontrolliert von der Volkswagen AG („Volkswagen“, Deutschland),
- TÜV SÜD Auto Service GmbH („TÜV SÜD AS“, Deutschland), kontrolliert von der TÜV SÜD AG (Deutschland),
- FleetCompany GmbH („FC“, Deutschland), kontrolliert von der TÜV SÜD AS,
- CarMobility GmbH („CarMob“, Deutschland), kontrolliert von VWFS.

VWFS und die TÜV SÜD AS übernehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über die Gesamtheit von FC und CarMob.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- VWFS ist eine hundertprozentige direkte Tochtergesellschaft von Volkswagen, die Händlern und Kunden Finanzierungs-, Leasing-, Bank- und Versicherungs- sowie Mobilitätslösungen anbietet. Lösungen für das Flottenmanagement bietet sie ausschließlich über ihre hundertprozentige Tochtergesellschaft CarMobility GmbH an.
- TÜV SÜD AS bietet technische Dienste, insbesondere Inspektionen und die Zertifizierungen, an.
- FC ist ein markenneutraler Anbieter von Flottenmanagementlösungen für gewerbliche Kunden in mehr als 50 Ländern.
- CarMob ist ein nur in Deutschland tätiger markenneutraler Anbieter von Flottenmanagementlösungen für gewerbliche Kunden.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.9490 — VWFS/TÜV SÜD AS/FC/CarMob

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

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

Fax +32 22964301

Postanschrift:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

