

STRESZCZENIE DECYZJI KOMISJI**z dnia 21 grudnia 2020 r.****uznającej koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa M.9730 – FCA/PSA)***(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 9109)***(jedyne tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

(2021/C 423/10)

W dniu 21 grudnia 2020 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw ⁽¹⁾, a w szczególności art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w autentycznej wersji językowej sprawy w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod adresem: http://ec.europa.eu/competition/elojade/iseff/index.cfm?clear=1&policy_area_id=2

I. STRONY I DZIAŁANIE

- (1) W dniu 8 maja 2020 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”), Komisja otrzymała zgłoszenie zaproponowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa Peugeot S.A. („PSA”, Francja) oraz Fiat Chrysler Automobiles N.V. („FCA”, Niderlandy), kontrolowane przez EXOR N.V., połączyłyby się w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (2) PSA prowadzi na całym świecie działalność w zakresie produkcji, dostaw i dystrybucji samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów użytkowych pod markami Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall i DS. Za pośrednictwem swojej spółki zależnej Faurecia S.A. („Faurecia”) działa także w zakresie produkcji i dostaw różnych komponentów samochodowych. PSA oferuje również usługi pomocnicze, takie jak rozwiązania dotyczące finansowania zakupu jego markowych pojazdów silnikowych, a także usługi i rozwiązania w zakresie mobilności.
- (3) FCA prowadzi na całym świecie działalność w zakresie produkcji, dostaw i dystrybucji samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych pod markami Fiat, Chrysler, Jeep, Alfa Romeo, Lancia, Abarth, Dodge, Ram i Fiat Professional. Ponadto FCA jest właścicielem przedsiębiorstwa produkującego komponenty odlewane wykorzystywane w przemyśle motoryzacyjnym Teksid S.p.A. („Teksid”), przedsiębiorstwa produkującego komponenty i moduły z tworzyw sztucznych Plastic Components and Modules Automotive S.p.A. („PCMA”) oraz przedsiębiorstwa zajmującego się automatyką przemysłową Comau S.p.A. („Comau”). FCA zapewnia również rozwiązania w zakresie finansowania w celu wspierania sprzedaży swoich markowych pojazdów.
- (4) PSA i FCA określa się w niniejszej decyzji jako „strony zgłaszające” lub „strony” „proponowanej transakcji”.
- (5) Zgodnie z porozumieniem dotyczącym połączenia podpisanym w dniu 17 grudnia 2019 r. w dniu zawarcia wszystkie wyemitowane i istniejące akcje PSA i FCA zostaną wymienione na akcje nowo utworzonego podmiotu z siedzibą w Niderlandach, zgodnie z kursem wymiany uzgodnionym pomiędzy stronami. Porozumienie dotyczące połączenia zmieniono w dniu 14 września 2020 r. Zmiany te miały charakter gospodarczy w świetle skutków pandemii COVID-19, ale nie wpłynęły na strukturę ani zakres połączenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

II. PROCEDURA

- (6) W dniu 17 czerwca 2020 r. Komisja stwierdziła, że proponowana transakcja wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności z rynkiem wewnętrznym oraz Porozumieniem EOG i przyjęła decyzję w celu wszczęcia postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. W dniu 30 czerwca 2020 r. strony zgłaszające przedstawiły na piśmie swoje uwagi do decyzji na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c).
- (7) W dniu 3 lipca 2020 r. okres przeglądu połączenia przedłużono o 15 dni roboczych na wniosek stron zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (8) W dniu 20 lipca 2020 r. Komisja przyjęła decyzję na podstawie art. 11 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, w której zawiesiła termin przyjęcia ostatecznej decyzji w tej sprawie. To zawieszenie terminu wygasło w dniu 28 września 2020 r.
- (9) W dniu 28 września 2020 r. Komisja rozpoczęła badanie rynku dotyczące zobowiązań przedstawionych przez strony zgłaszające w dniu 25 września 2020 r. w celu rozwiązania wstępnych zastrzeżeń w zakresie konkurencji zidentyfikowanych przez Komisję oraz po przeprowadzeniu szczegółowych rozmów. W dniu 27 października 2020 r. strony zgłaszające formalnie przedłożyły ostateczną wersję zobowiązań („ostateczne zobowiązania”).

III. STRESZCZENIE OCENY

- (10) Działalność stron pokrywa się głównie w dwóch obszarach: (i) produkcja i sprzedaż, sprzedaż hurtowa i detaliczna samochodów osobowych oraz (ii) produkcja i sprzedaż, sprzedaż hurtowa i detaliczna lekkich pojazdów użytkowych. Ponadto za pośrednictwem spółek zależnych FCA – Teksid, PCMA i Comau – oraz spółki zależnej PSA – Faurecia – obie strony produkują i sprzedają różne samochodowe części zamienne, komponenty i rozwiązania, ale działalności te w dużej mierze wzajemnie się uzupełniają. Co więcej działalność ta jest wertykalnie powiązana z produkcją samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów użytkowych. Obie strony świadczą również usługi w zakresie finansowania w branży motoryzacyjnej i usługi powiązane. Pokrywające się elementy podsumowano poniżej.

A. Rynki właściwe

Produkcja i sprzedaż samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów użytkowych

- (11) Komisja zdefiniowała wcześniej odrębne rynki produkcji i dostaw samochodów osobowych z jednej strony oraz pojazdów użytkowych z drugiej strony.
- (12) W odniesieniu do pojazdów użytkowych Komisja uznała, że (i) lekkie pojazdy użytkowe, (ii) średnie samochody ciężarowe oraz (iii) samochody ciężarowe o dużej ładowności stanowią odrębne rynki produktowe. W odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych Komisja pozostawiła otwartą kwestię, czy pojazdy te wymagają dalszej segmentacji na pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony i od 3,5 tony do 6 ton oraz czy z rynku (rynków) lekkich pojazdów użytkowych należy wyłączyć pikapy.
- (13) Na podstawie przeprowadzonej analizy i badania rynku w tej sprawie Komisja doszła do wniosku, że (i) wśród lekkich pojazdów użytkowych o masie do 3,5 tony można wyróżnić małe lekkie pojazdy użytkowe, średnie lekkie pojazdy użytkowe i duże lekkie pojazdy użytkowe (te ostatnie obejmują półprodukty będące lekkimi pojazdami użytkowymi do przeróbki) oraz że (ii) kwestię, czy duże lekkie pojazdy użytkowe (o masie do 3,5 tony) i lekkie pojazdy użytkowe o masie od 3,5 tony do 6 ton należy uważać za część tego samego czy odrębnych rynków produktowych, można pozostawić otwartą. Ponadto do rynków lekkich pojazdów użytkowych nie należą pikapy, samochody dostawcze na bazie samochodu osobowego oraz wersje lekkich pojazdów użytkowych będące samochodami dostawczymi przeznaczonymi dla pasażerów.
- (14) W odniesieniu do samochodów osobowych rozważyła ona odrębne rynki produktowe dla (i) czterokołowców (A), (ii) samochodów małych (B), (iii) samochodów kompaktowych (C), (iv) samochodów rodzinnych (D), (v) samochodów klasy premium, (vi) samochodów luksusowych, (vii) samochodów sportowych, (viii) samochodów typu SUV oraz (ix) pojazdów wielozadaniowych (M), jak również (x) szerszy segment samochodów małych, obejmujący zarówno segmenty A, jak i B. Komisja rozważyła również dalszą segmentację segmentu samochodów typu SUV na: (i) mini (A-SUV), (ii) małe (B-SUV), (iii) średnie (C-SUV), (iv) duże (D-SUV) oraz (v) luksusowe (E-SUV), ale pozostawiła definicję rynku otwartą.

- (15) Na podstawie przeprowadzonej przez Komisję analizy i badania rynku w tej sprawie Komisja uznała, że jej poprzednia segmentacja samochodów osobowych pozostaje właściwa.
- (16) Komisja zbadała również, czy pojazdy niskoemisyjne stanowią odrębny rynek produktowy od pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe oraz czy rynek pojazdów niskoemisyjnych wymaga dalszej segmentacji według (i) technologii (baterijne samochody elektryczne i hybrydowe pojazdy silnikowe) lub (ii) kategorii określonych dla pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe. Komisja uważa, że nie ma potrzeby dalszej segmentacji rynków samochodów osobowych pomiędzy pojazdami niskoemisyjnymi i pojazdami wyposażonymi w silniki spalinowe lub w ramach pojazdów niskoemisyjnych ze względu na rodzaj technologii napędu, ponieważ udział FCA w jakichkolwiek hipotetycznych rynkach pojazdów niskoemisyjnych byłby zerowy (lub bliski zeru w przypadku jakichkolwiek pojazdów wprowadzonych w 2020 r.).
- (17) Komisja uważa, że kwestia dokładnej definicji rynku produktowego może pozostać otwarta, ponieważ proponowana transakcja nie budzi poważnych wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym na którymkolwiek z rynków samochodów osobowych, nawet przy zastosowaniu największej realnej definicji rynku.
- (18) Na podstawie przeprowadzonej analizy i badania rynku Komisja uznała, zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną, że rynki produkcji i dostaw lekkich pojazdów użytkowych oraz samochodów osobowych mają zasięg krajowy. Ponieważ jednak warunki dostaw określa się na poziomie EOG, Komisja uważa, że nie można zignorować konkurencji na tym poziomie. Dlatego też, mimo że ocena będzie dotyczyła głównie poziomu krajowego, uwzględnione zostaną również udziały w rynku obejmującym cały EOG oraz otoczenie konkurencyjne obejmujące cały EOG.

Sprzedaż hurtowa i detaliczna lekkich pojazdów użytkowych i samochodów osobowych

- (19) W poprzednich decyzjach Komisja zdefiniowała rynki produktów sprzedaży hurtowej i sprzedaży detalicznej samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. Chociaż w niektórych precedensach Komisja dokonała rozróżnienia pomiędzy sprzedażą hurtową i detaliczną samochodów osobowych z jednej strony a sprzedażą lekkich pojazdów użytkowych z drugiej, kwestię dokładnej definicji rynku produktowego pozostawiła ostatecznie otwartą. W każdym razie Komisja uznała, że dalsza segmentacja w obrębie samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na podstawie typów pojazdów nie byłaby właściwa. Na potrzeby niniejszej decyzji Komisja postępuje zgodnie ze swoją praktyką.
- (20) W poprzednich decyzjach Komisja pozostawiła otwartą kwestię, czy rynek sprzedaży hurtowej obejmuje cały EOG czy ma zasięg krajowy oraz czy rynki sprzedaży detalicznej należy uznać za obejmujące cały EOG, o zasięgu krajowym czy lokalnym. Na potrzeby niniejszej decyzji Komisja postępuje zgodnie ze swoją praktyką.

Produkcja i sprzedaż komponentów samochodowych

- (21) W poprzednich sprawach dotyczących produkcji i dostaw komponentów samochodowych Komisja rozważała, czy (i) każdy komponent samochodowy stanowi odrębny rynek, czy też (ii) moduły/systemy stanowią właściwe rynki produktowe, a ostatecznie pozostawiła tę kwestię otwartą. Komisja zastosowała tę zasadę również w niniejszej sprawie. Ponieważ strony i ich spółki zależne sprzedają komponenty wyłącznie OEM/OES, w decyzji nie analizowano niezależnego rynku wtórnego.
- (22) W poprzednich decyzjach Komisja uznała, że rynek komponentów samochodowych przeznaczonych na sprzedaż dla OEM/OES obejmuje co najmniej EOG, a w niektórych przypadkach cały świat, ale ostatecznie kwestię dokładnej definicji rynku geograficznego pozostawiła otwartą.

Bankowość detaliczna – kredyty na pojazdy silnikowe

- (23) W poprzednich decyzjach Komisja uznała, że (i) w ramach bankowości detalicznej kredyt konsumencki może stanowić odrębny rynek oraz (ii) w ramach kredytu konsumenckiego kredyt udzielany na zakup pojazdów silnikowych i kredyt oferowany na zakup innych produktów konsumenckich mogą stanowić odrębne rynki. W odniesieniu do kredytów udzielanych na pojazdy silnikowe Komisja rozważała rynek ograniczony do działalności innej niż wewnętrzna („rynek handlowy”), z wyłączeniem działalności wewnętrznej, ale ostatecznie kwestię dokładnej definicji rynku produktowego pozostawiła otwartą. W ramach rynku usług finansowania w branży motoryzacyjnej Komisja rozważała ponadto segmentację na rynki: (i) udzielania kredytów na pojazdy silnikowe oraz (ii) usług leasingu dla pojazdów silnikowych (z ewentualną segmentacją na leasing finansowy i operacyjny). Ostatecznie Komisja pozostawiła otwartą kwestię dokładnej definicji rynku produktowego.

- (24) Zgodnie z poprzednimi decyzjami Komisji do celów niniejszej decyzji Komisja uznaje, że rynek geograficzny (i) udzielania kredytów na pojazdy silnikowe ma zasięg krajowy (ii) usług leasingu (finansowego i operacyjnego) ma zasięg krajowy lub szerszy oraz (iii) udzielanie kredytów dealerom samochodowym ma zasięg krajowy.

Udzielanie kredytów MŚP – udzielanie kredytów dealerom samochodowym

- (25) W poprzednich decyzjach Komisja rozważała segmentację rynku bankowości korporacyjnej na podstawie grupy klientów, tzn. pomiędzy (i) usługami bankowymi dla dużych klientów korporacyjnych (ewentualnie segmentowanymi dalej według kategorii produktów) oraz (ii) ewentualnie, usługami bankowymi dla MŚP, jak również w ramach usług bankowych dla MŚP – odrębnym segmentem udzielania kredytów dealerom samochodowym. Na potrzeby niniejszej decyzji Komisja analizuje rynek finansowania w branży motoryzacyjnej na najwęższym realnym rynku, jakim jest rynek udzielania kredytów dealerom samochodowym.
- (26) Zgodnie z poprzednimi decyzjami Komisji do celów niniejszej decyzji Komisja uznaje, że rynek geograficzny (i) udzielania kredytów na pojazdy silnikowe ma zasięg krajowy (ii) usług leasingu (finansowego i operacyjnego) ma zasięg krajowy lub szerszy oraz (iii) udzielanie kredytów dealerom samochodowym ma zasięg krajowy.

B. Ocena konkurencyjności

Rynek produkcji i dostaw lekkich pojazdów użytkowych

- (27) Prowadzona przez strony działalność na rynkach produkcji i dostaw małych lekkich pojazdów użytkowych, średnich lekkich pojazdów użytkowych oraz dużych lekkich pojazdów użytkowych pokrywa się na szczeblu krajowym z szeregiem rynków, na które koncentracja wywiera wpływ.
- (28) Na rynku produkcji i dostaw małych lekkich pojazdów użytkowych rynkami, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Austrii, Belgii, Chorwacji, na Cyprze, w Czechach, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Irlandii, Luksemburgu, na Litwie, na Łotwie, Malcie, w Niemczech, Niderlandach, Norwegii, Polsce, Portugalii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, na Węgrzech, we Włoszech i w Zjednoczonym Królestwie.
- (29) Komisja uważa, że proponowana transakcja budzi poważne wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym na rynkach małych lekkich pojazdów użytkowych w Belgii, Czechach, Grecji, we Francji, Włoszech, na Litwie, w Polsce, Portugalii i na Słowacji, ponieważ może ona w znacznym stopniu zakłócić skuteczną konkurencję na tych rynkach. Na wszystkich powyższych rynkach występują następujące okoliczności: (i) łączny udział stron w rynku jest wysoki lub bardzo wysoki, (ii) wzrost udziału wynikający z proponowanej transakcji nie jest nieznaczący, (iii) FCA i PSA uważa się za szczególnie bliskich konkurentów, (vi) wydaje się, że pozostali konkurenci sami w sobie nie wywierają wystarczającej presji na strony, ponieważ nie są tak bliskimi konkurentami albo ponieważ ich udziały w rynku są niewystarczająco wysokie oraz (vii) jest mało prawdopodobne, że pojawią się nowe podmioty wchodzące na rynek w perspektywie krótko- i średnioterminowej ze względu na stosunkowo wysokie bariery wejścia. Ponadto łączny udział stron w rynku na szczeblu EOG wskazuje na ograniczony charakter ograniczeń pozarynkowych.
- (30) W pozostałych państwach członkowskich EOG proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji. W szczególności w szeregu państw członkowskich EOG (Dania, Estonia, Finlandia, Irlandia, Norwegia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo) wzrost udziału spowodowany proponowaną transakcją jest bardzo ograniczony lub wystąpił szereg czynników łagodzących: fakt, że łączny udział był zawsze poniżej domniemania dominacji wynoszącego 50 %, określonego w wytycznych w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw, istnienie innych silnych konkurentów – z których niektórzy również znajdują się blisko lub szczególnie blisko stron – posiadających renomowane marki na rynkach lekkich pojazdów użytkowych i szerokie sieci usługowe, jak również istnienie wolnych mocy produkcyjnych na rynku. W odniesieniu do niektórych z tych rynków Komisja uznała również, że strony nie są wystarczająco bliskimi konkurentami.
- (31) Na rynku produkcji i dostaw średnich lekkich pojazdów użytkowych rynki, na które koncentracja wywiera wpływ, to: Belgia, Czechy, Irlandia, Grecja, Hiszpania, Francja, Włochy, Luksemburg, Węgry, Niderlandy, Austria, Polska, Portugalia i Słowacja.

- (32) Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na żadnym z tych rynków. Na większości z nich wzrost udziału spowodowany proponowaną transakcją był bardzo ograniczony lub łączny udział w rynku był stosunkowo niski. Jedynie w Belgii, Grecji, we Włoszech, w Luksemburgu i na Słowacji łączny udział stron był umiarkowany lub stosunkowo wysoki. Jednak nawet jeżeli w niektórych z tych państw strony również były bliskimi konkurentami, Komisja wzięła pod uwagę szereg czynników łagodzących: fakt, że łączny udział był zawsze poniżej domniemania dominacji wynoszącego 50 %, określonego w wytycznych w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw, istnienie innych silnych konkurentów – z których niektórzy również znajdują się blisko lub szczególnie blisko stron – posiadających renomowane marki na rynkach lekkich pojazdów użytkowych i szerokie sieci usługowe, jak również istnienie wolnych mocy produkcyjnych na rynku. Ponadto na szczeblu EOG udziały stron są niższe, a rynek jest mniej skoncentrowany, co sugeruje, że strony mogą napotykać ograniczenia pozarynkowe.
- (33) Na rynku produkcji i dostaw dużych lekkich pojazdów użytkowych rynki, na które koncentracja wywiera wpływ, to: Austria, Belgia, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy i Zjednoczone Królestwo.
- (34) Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na żadnym z tych rynków. Na szeregu z tych rynków wzrost udziału spowodowany proponowaną transakcją był bardzo ograniczony lub łączny udział w rynku był stosunkowo niski (Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Polska, Portugalia, Rumunia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo). W Austrii, Belgii, Chorwacji, Czechach, we Francji, w Grecji, Hiszpanii, Luksemburgu, Norwegii, na Słowacji, w Słowenii, na Węgrzech i we Włoszech łączny udział stron był umiarkowany, a w niektórych przypadkach nawet stosunkowo wysoki. Jednak nawet jeżeli w niektórych z tych państw strony również były bliskimi konkurentami, Komisja wzięła pod uwagę szereg czynników łagodzących: fakt, że z wyjątkiem Słowacji łączny udział był zawsze poniżej domniemania dominacji wynoszącego 50 %, określonego w wytycznych w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw, istnienie innych silnych konkurentów – z których niektórzy również znajdują się blisko lub szczególnie blisko stron – posiadających renomowane marki na rynkach lekkich pojazdów użytkowych i szerokie sieci usługowe, jak również istnienie wolnych mocy produkcyjnych na rynku. W przypadku Słowacji, mimo że łączny udział był bardzo wysoki, Komisja wzięła pod uwagę zmienność udziałów i brak jakichkolwiek problemów w zakresie konkurencji dotyczących tego państwa, wynikających z badania rynku. Ponadto na szczeblu EOG udziały stron są niższe, a rynek jest mniej skoncentrowany i występuje na nim więcej konkurentów niż w przypadku małych lekkich pojazdów użytkowych, co sugeruje, że strony mogą napotykać ograniczenia pozarynkowe.
- (35) Na rynku lekkich pojazdów użytkowych o masie od 3,5 tony do 6 ton występują tylko dwa rynki, na które koncentracja wywiera wpływ: rynek francuski i rynek Zjednoczonego Królestwa, a łączny udział stron w rynku był w obydwu przypadkach niewielki. Na rynku obejmującym zarówno duże lekkie pojazdy użytkowe, jak i lekkie pojazdy użytkowe o masie od 3,5 tony do 6 ton udziały w rynku są znacznie niższe niż na rynku dużych lekkich pojazdów użytkowych. Ponadto sprzedaż lekkich pojazdów użytkowych o masie od 3,5 tony do 6 ton stanowi niewielki odsetek (5 %) łącznej sprzedaży na rynku, co oznacza, że wyniki oceny przeprowadzonej w odniesieniu do dużych lekkich pojazdów użytkowych należy uznać za zasadniczo reprezentatywne dla szerzej rozumianego rynku.

Rynek produkcji i dostaw samochodów osobowych

- (36) Prowadzona przez strony działalność w zakresie produkcji i dostaw samochodów osobowych pokrywa się na szczeblu krajowym z szeregiem rynków, na które koncentracja wywiera wpływ.
- (37) Na rynku produkcji i dostaw samochodów segmentu A („czterokołowce”) rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, były rynki w Austrii, Belgii, Bułgarii, Chorwacji, Danii, we Francji, w Grecji, Hiszpanii, Luksemburgu, na Malcie, w Niderlandach, Niemczech, Polsce, Portugalii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, na Węgrzech, we Włoszech i w Zjednoczonym Królestwie. Biorąc jednak pod uwagę możliwy do przewidzenia przyszły rozwój tego rynku, Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na żadnym rynku czterokołowców w EOG.
- (38) Na rynku produkcji i dostaw samochodów segmentu B („samochody małe”) rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Belgii, we Francji, w Grecji, Hiszpanii, Portugalii, we Włoszech i w Zjednoczonym Królestwie. Łączny udział stron w żadnym z rynków tych państw nie przekracza 40 %, a we wszystkich państwach, na które koncentracja wywarła wpływ – z wyjątkiem Włoch – wzrost udziału w rynku spowodowany proponowaną transakcją jest marginalny. Dlatego też Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.

- (39) Na rynku produkcji i dostaw samochodów segmentu A i B rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ (poza państwami, na które koncentracja wywiera wpływ, wymienionymi powyżej w odniesieniu do rynku obejmującego wyłącznie samochody małe), są rynki: w Bułgarii, Danii, Chorwacji, na Łotwie, na Litwie, w Luksemburgu, na Węgrzech, w Austrii i w Słowenii. Łączny udział stron w żadnym z tych rynków, na które koncentracja wywiera wpływ – z wyjątkiem rynku we Włoszech i na Litwie – nie przekracza 40 %. Ponadto strony nie stanowią względem siebie bliskich konkurentów na tym hipotetycznym rynku, ponieważ prowadzą działalność głównie w różnych segmentach (PSA w segmencie B samochodów osobowych, a FCA w segmencie A samochodów osobowych). Dlatego też Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.
- (40) Na rynku produkcji i dostaw samochodów segmentu C („samochody kompaktowe”) rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Grecji, we Francji, we Włoszech, na Litwie, na Malcie i w Portugalii. Rynek samochodów kompaktowych nie jest silnie skoncentrowany i po połączeniu wciąż działałoby na nim ponad dziesięć przedsiębiorstw stosujących szereg modeli prowadzenia działalności. Ponadto rynek ten jest rynkiem o tendencji spadkowej. Dlatego też Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.
- (41) Na rynku produkcji i dostaw samochodów segmentu D („samochody rodzinne”) rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki we Francji, w Chorwacji i na Malcie. Biorąc pod uwagę niewielki lub znikomy wzrost udziału w rynku wywołany działalnością FCA na tych rynkach oraz inne czynniki łagodzące, Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.
- (42) Na rynku produkcji i dostaw wszystkich samochodów typu SUV rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Belgii, Hiszpanii, Francji, we Włoszech, na Litwie, w Niderlandach i w Portugalii. Biorąc pod uwagę stosunkowo niski lub umiarkowany udział podmiotu powstałego w wyniku połączenia w rynku, obecność szeregu innych konkurentów na każdym z rynków krajowych oraz specyficzne uwarunkowania panujące w niektórych państwach członkowskich, Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na rynku obejmującym wszystkie samochody typu SUV.
- (43) Na rynku produkcji i dostaw samochodów typu SUV należących do segmentu B rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Austrii, Belgii, Chorwacji, Danii, we Francji, w Grecji, Hiszpanii, na Litwie, w Luksemburgu, Niderlandach, Niemczech, Portugalii, Czechach, Słowacji, Słowenii, we Włoszech i w Zjednoczonym Królestwie. Z uwagi na fakt, że – ogólnie rzecz biorąc – uczestnicy rynku postrzegają segment samochodów typu SUV należących do segmentu B jako wysoce konkurencyjny rynek, który charakteryzuje się intensywną konkurencją i na którym działalność prowadzi wiele podmiotów, Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.
- (44) Na rynku produkcji i dostaw samochodów typu SUV należących do segmentu C rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Belgii, Hiszpanii, we Francji, we Włoszech, w Niderlandach i Portugalii. Biorąc pod uwagę fakt, że w ujęciu ogólnym również w tym segmencie odnotowuje się wzrost udziału w rynku, a także fakt, że łączne udziały stron w rynku oraz wzrost ich udziałów w rynku wahają się od niewielkiego do umiarkowanego, Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w istotny sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.
- (45) Na rynku produkcji i dostaw samochodów segmentu M („samochody wielozadaniowe”) rynkami krajowymi, na które koncentracja wywiera wpływ, są rynki w Belgii, Bułgarii, Chorwacji, Danii, Estonii, Finlandii, we Francji, w Grecji, Hiszpanii, Irlandii, Islandii, Luksemburgu, na Litwie, na Łotwie, w Niderlandach, Niemczech, Polsce, Portugalii, Czechach, Słowacji, Słowenii, na Węgrzech, we Włoszech i w Zjednoczonym Królestwie. Ogólnie rzecz biorąc, segment M jest segmentem o tendencji spadkowej (przy czym przewiduje się, że spadek ten utrzyma się w przyszłości głównie z uwagi na fakt, że klienci przechodzą na korzystanie z samochodów typu SUV), strony nie stanowią względem siebie bliskich ani szczególnie bliskich konkurentów, większość respondentów rynkowych nie zgłosiło żadnych uwag w odniesieniu do któregokolwiek z rynków, na które koncentracja wywiera wpływ, a łączny udział stron w rynku jest umiarkowany w przypadku większości państw. W państwach, w których łączny udział w rynku jest większy (Estonia, Grecja, Hiszpania, Chorwacja i Włochy), skala wzrostu udziału w rynku jest niewielka, z wyjątkiem Grecji i Włoch, gdzie zastosowanie mają inne czynniki łagodzące. Dlatego też Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji w żadnym z tych państw członkowskich EOG.

Sprzedaż hurtowa lekkich pojazdów użytkowych i samochodów osobowych

- (46) Na poziomie hurtowym PSA i FCA prowadzi dystrybucję swoich pojazdów w EOG za pośrednictwem własnych jednostek zależnych, które zajmują się wyłącznie dystrybucją ich pojazdów, albo za pośrednictwem niezależnych importerów. PSA i FCA nie prowadzą dystrybucji pojazdów innych producentów oryginalnego sprzętu. Biorąc pod uwagę fakt, że w wielu państwach członkowskich jedna ze stron lub obydwie strony prowadzą dystrybucję za pośrednictwem niezależnych importerów, ich działalność w obszarze sprzedaży hurtowej pokrywa się w zaledwie 13 państwach członkowskich.
- (47) Ponieważ strony dysponują własnymi sieciami dystrybucji, które nie pokrywają się ze sobą niezależnie od ich udziałów w rynku, proponowana transakcja nie wywrze wpływu na strukturę konkurencyjną rynków hurtowych. Innymi słowy, FCA prowadzi dystrybucję pojazdów FCA wyłącznie do swoich sieci dystrybucji. Jeżeli chodzi o sprzedaż realizowaną w ramach tych sieci, FCA nie konkuruje z PSA, który prowadzi dystrybucję pojazdów PSA wyłącznie do swoich własnych sieci. Można co najwyżej stwierdzić, że strony konkurują ze sobą o udziały w rynku w sytuacji, w której poszukują nowych dealerów samochodowych w określonych obszarach. Dlatego też wszelka utrata konkurencji wynikająca z proponowanej transakcji miałaby znacznie bardziej ograniczony charakter niż wszelka utrata konkurencji na rynkach produkcji i dostaw.
- (48) Jeżeli chodzi o sprzedaż hurtową samych lekkich pojazdów użytkowych, łączny udział stron w rynku nie przekracza 50 % w żadnym państwie członkowskim. W państwach, w których można zaobserwować najwyższy łączny udział Stron w rynku, a także w państwach, w których nastąpił największy wzrost udziału Stron w rynku, po połączeniu nadal działałoby co najmniej czterech konkurentów, z których wszyscy byłiby producentami oryginalnego sprzętu o ugruntowanej pozycji na szczeblu krajowym oraz na szczeblu EOG dysponującymi dostępem do sieci dystrybucji o szerokim zasięgu.
- (49) Jeżeli chodzi o sprzedaż hurtową samych samochodów osobowych, łączny udział stron w rynku nie przekracza 40 % w żadnym państwie członkowskim, a skala wzrostu udziału stron w rynku nie przekracza 10 % w żadnym państwie z wyjątkiem Włoch. We Włoszech po połączeniu na rynku nadal działałoby jednak pięciu konkurentów, z których dwóch dysponowałoby udziałem w rynku na poziomie zbliżonym do skali wzrostu udziału stron w rynku. Również w tym przypadku sieci dystrybucji rynkowej stron nie pokrywają się ze sobą, co oznacza, że utrata konkurencji wynikająca z proponowanej transakcji nie byłaby znacząca.
- (50) Jeżeli chodzi o sprzedaż hurtową samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych ujmowaną łącznie, struktura rynku jest nieco gorsza niż w przypadku samochodów osobowych, ale nie różni się w istotny sposób. W związku z powyższym Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na rynku sprzedaży hurtowej samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, niezależnie od przyjętej definicji rynku.

Sprzedaż detaliczna lekkich pojazdów użytkowych i samochodów osobowych

- (51) Komisja zwraca uwagę na fakt, że obydwie strony dysponują własnymi sieciami dystrybucji, które nie pokrywają się wzajemnie, ponieważ służą wyłącznie dystrybucji pojazdów odpowiednich marek należących do stron. Ponadto konkurujący ze sobą producenci nie będą polegali na sieciach dystrybucji PSA ani FCA ani przed transakcją, ani po dokonaniu transakcji.
- (52) Strony prowadzą dystrybucję swoich pojazdów za pośrednictwem własnych przedstawicielstw handlowych albo za pośrednictwem niezależnych dealerów samochodowych. Skala ich obecności w segmencie sprzedaży detalicznej w EOG jest jednak nieznacząca, ponieważ zdecydowana większość dealerów samochodowych PSA i FCA jest dealerami niezależnymi. Obydwie strony realizują ponadto sprzedaż bezpośrednią na rzecz klientów końcowych.
- (53) Na szczeblu krajowym jedynym rynkiem, na który koncentracja wywiera wpływ, jest rynek sprzedaży detalicznej lekkich pojazdów użytkowych w Portugalii, przy czym Komisja uważa, że w tym przypadku proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na rynku sprzedaży detalicznej lekkich pojazdów użytkowych, biorąc pod uwagę stosunkowo niski łączny udział stron w rynku, bardzo małą skalę wzrostu udziału stron w rynku, a także fakt, że strony nadal będą doświadczały silnej konkurencji zarówno ze strony dealerów samochodowych zajmujących się dystrybucją pojazdów marek należących do innych producentów oryginalnego sprzętu, niezależnie od tego, czy będą oni dealerami niezależnymi, czy też nie, jak i ze strony niezależnych dealerów samochodowych prowadzą dystrybucję pojazdów PSA i FCA.
- (54) Na szczeblu lokalnym następujące lokalne strefy zasięgu skutkują powstaniem rynków, na które koncentracja wywiera wpływ: (i) sprzedaż detaliczna samochodów osobowych w Walencji, Hiszpania; (ii) sprzedaż detaliczna samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w Walencji, Hiszpania; (iii) sprzedaż detaliczna lekkich pojazdów użytkowych w Villeneuve-d'Ascq, Francja; (iv) sprzedaż detaliczna lekkich pojazdów użytkowych w Boulogne-Billancourt, Francja oraz (v) sprzedaż detaliczna lekkich pojazdów użytkowych w Sewilli, Hiszpania.

- (55) Niezależnie od przyjętej definicji rynku łączny udział stron w rynku wynosiłby mniej niż 25 % i wzrósłby o mniej niż 5 % we wszystkich strefach zasięgu poza strefą zasięgu Sewilli. W strefie zasięgu Sewilli udział stron w rynku nie przekracza jednak 40 %, a strony nadal będą narażone na silną konkurencję zarówno ze strony dealerów samochodowych zajmujących się dystrybucją pojazdów marek należących do innych producentów oryginalnego sprzętu, zarówno niezależnych jak i podległych tym producentom, jak i ze strony niezależnych dealerów samochodowych zajmujących się dystrybucją pojazdów PSA i FCA nawet w lokalnej strefie zasięgu Sewilli.
- (56) Dlatego też Komisja uważa, że proponowana transakcja nie zakłóciłaby w znaczący sposób skutecznej konkurencji na rynku sprzedaży detalicznej samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, niezależnie od przyjętej definicji rynku.

Komponenty samochodowe

- (57) Komponenty samochodowe stanowią czynnik produkcji wykorzystywany w procesie produkcji pojazdów lekkich (samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych). Komisja nie stwierdziła żadnych problemów w zakresie konkurencji w odniesieniu do przedstawionego poniżej toku rozumowania.
- (58) Podmiot powstały w wyniku połączenia nie miałby możliwości ani nie byłby skłonny podejmować działań mających na celu utrudnianie dostępu do czynników produkcji w EOG, zważywszy na fakt, że (i) Faurecia dysponuje umiarkowanymi udziałami w rynku systemów odchylających, systemów regulacji długości pasów bezpieczeństwa, układów wydechowych oraz części gorących zgodnie z dowolną wiarygodną definicją rynku, (ii) znaczna liczba konkurentów prowadzi działalność na wspomnianych rynkach wyższego szczebla, które mogą zaopatrywać producentów oryginalnego sprzętu w te komponenty oraz (iii) wyniki pierwszego etapu badania rynku wskazują, że na rynkach produkcji systemów odchylających, systemów regulacji długości pasów bezpieczeństwa, układów wydechowych i części gorących występują wolne moce produkcyjne.
- (59) Podmiot powstały w wyniku połączenia nie miałby możliwości ani nie byłby skłonny podejmować działań mających na celu utrudnianie dostępu do czynników produkcji w odniesieniu do usług montażu modułu kokpitu samochodowego i konsoli środkowej w EOG ani w skali globalnej, zważywszy na fakt, że (i) Faurecia konkuruje nie tylko z innymi zewnętrznymi dostawcami usług montażu modułu kokpitu samochodowego i konsoli środkowej, ale również z producentami oryginalnego sprzętu, z których wielu montuje te moduły wewnętrznie, (ii) nawet na rynku sprzedaży szereg wiarygodnych konkurentów prowadzi działalność na rynku wyższego szczebla, który może oferować producentom oryginalnego sprzętu dostęp do usług montażu modułu kokpitu samochodowego i konsoli środkowej oraz (iii) wyniki pierwszego etapu badania rynku wskazują, że na rynku sprzedaży usług montażu modułu kokpitu samochodowego i konsoli środkowej występują wolne moce produkcyjne.
- (60) Ponadto podmiot powstały w wyniku połączenia nie miałby możliwości ani nie byłby skłonny podejmować działań mających na celu utrudnianie dostępu do rynków zbytu jakichkolwiek systemów odchylających, systemów regulacji długości pasów bezpieczeństwa, układów wydechowych, części gorących oraz usług montażu modułu kokpitu samochodowego i konsoli środkowej w EOG ani w skali globalnej, zważywszy na fakt, że (i) znaczna liczba podmiotów prowadzi działalność na rynku produkcji i dostaw samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych niższego szczebla i dokonuje zakupu tych komponentów oraz usług montażu; (ii) proponowana transakcja wywrze ograniczony wpływ na strukturę rynku oraz (iii) zgromadzono dowody świadczące o tym, że producenci oryginalnego sprzętu wolą pozyskiwać komponenty od różnych dostawców.

Usługi finansowania w branży motoryzacyjnej i usługi powiązane

- (61) Na rynkach finansowania w branży motoryzacyjnej strony świadczą usługi w zakresie finansowania w branży motoryzacyjnej i usługi powiązane za pośrednictwem spółek finansowych typu „captive”. Głównym obszarem działalności zależnych spółek finansowych jest udzielanie ich odpowiednim grupom producentów samochodów wsparcia na rzecz zwiększania sprzedaży pojazdów poprzez oferowanie konkurencyjnych programów finansowania za pośrednictwem objętych franczyzą dealerów samochodowych.
- (62) Do powstania rynków, na które koncentracja wywiera wpływ, dochodzi wyłącznie w przypadku udzielania pożyczek podmiotom działającym w sektorze pojazdów silnikowych we Włoszech oraz udzielania pożyczek dealerom samochodowym w Hiszpanii, we Francji, Włoszech i w Niderlandach.
- (63) Biorąc pod uwagę nieznaczny wzrost udziałów stron w rynku pożyczek na rzecz podmiotów działających w sektorze pojazdów silnikowych we Włoszech na zasadzie „wyłącznie sprzedaż inna niż sprzedaż na wewnętrzne potrzeby” oraz ograniczony łączny udział stron w tym rynku, a także stosunkowo niski łączny udział stron w rynku sprzedaży na wewnętrzne potrzeby i sprzedaży innej niż sprzedaż na wewnętrzne potrzeby, proponowana transakcja prawdopodobnie nie wywrze żadnego znaczącego wpływu na konkurencję na rynku pożyczek na rzecz podmiotów działających w sektorze pojazdów silnikowych.

Udzielanie pożyczek dealerom samochodowym

- (64) Łączny udział stron w rynku (działalność prowadzona na wewnętrzne potrzeby i działalność inna niż działalność prowadzona na wewnętrzne potrzeby ujmowana łącznie) pożyczek na rzecz dealerów samochodowych wynosi [30–40] % (Francja), [40–50] % (Włochy), [20–30] % (Niderlandy) i [20–30] % (Hiszpania), biorąc pod uwagę udziały stron w rynku obejmującym zarówno samochody osobowe, jak i lekkie pojazdy użytkowe.
- (65) Zważywszy, że działalność stron pokrywa się wyłącznie w niewielkim stopniu, w szczególności z uwagi na fakt, że zależne spółki finansowe PSA udzielają większości pożyczek na wewnętrzne potrzeby, proponowana transakcja prawdopodobnie nie wywrze żadnego znaczącego wpływu na konkurencję na rynku pożyczek na rzecz dealerów samochodowych, jeżeli taki rynek byłby brany pod uwagę w przeprowadzanej analizie.

Wniosek

- (66) Na mocy niniejszej decyzji Komisja stwierdza zatem, że proponowana transakcja budzi poważne wątpliwości co do jej zgodności z rynkiem wewnętrznym, jeżeli chodzi o rynki małych lekkich pojazdów użytkowych w Belgii, Czechach, Grecji, we Francji, Włoszech, na Litwie, w Polsce, Portugalii i Słowacji, ponieważ może ona w znacznym stopniu zakłócić skuteczną konkurencję na tych rynkach.
- (67) Jeżeli chodzi o wszystkie pozostałe rynki, Komisja uznaje, że proponowana transakcja nie doprowadzi do istotnego zakłócenia skutecznej konkurencji.

IV. ZOBOWIĄZANIA

- (68) W celu wyeliminowania problemów w zakresie konkurencji na rynku produkcji i sprzedaży małych lekkich pojazdów użytkowych strony przedłożyły ostateczne zobowiązania, w tym pewne zmiany służące uwzględnieniu wyników badania rynku, które opisano poniżej.
- (69) W ostatecznych zobowiązaniach przewidziano dwuczęściowy środek zaradczy. Pierwsza część środka zaradczego obejmuje przedłużenie aktualnie obowiązującej umowy o współpracy między PSA a Toyota Motor Europe („TME”) („środek zaradczy związany ze współpracą z Toyotą”).
- (70) PSA dostarcza obecnie Toyocie modele małych i średnich lekkich pojazdów użytkowych – a także wersje samochodów osobowych „segmentu M” obydwu tych modeli – w celu ich sprzedaży pod marką Toyota. Jeżeli chodzi o małe lekkie pojazdy użytkowe, współpraca w obecnym kształcie zakłada sprzedaż przez PSA na rzecz Toyoty modelu małego lekkiego pojazdu użytkowego objętego marką Toyota (Toyota ProAce City) w celu jego sprzedaży przez Toyotę.
- (71) „Środek zaradczy związany ze współpracą z Toyotą” obejmuje zwiększenie zdolności produkcyjnych w zakresie małych lekkich pojazdów użytkowych zarezerwowanych dla Toyoty na mocy obowiązującej umowy o współpracy oraz obniżenie ceny pojazdów oraz części zamiennych i akcesoriów w związku ze wspomnianym zwiększeniem mocy produkcyjnych.
- (72) Druga część środka zaradczego obejmuje wprowadzenie zmiany w umowach dotyczących naprawy i konserwacji samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów użytkowych obowiązujących między PSA, FCA i ich sieciami stacji obsługi w celu ułatwienia producentom oryginalnego sprzętu będącym osobami trzecimi dostępu do należących do FCA i PSA sieci napraw i konserwacji lekkich pojazdów użytkowych („środek zaradczy związany z siecią stacji obsługi”). Środek zaradczy związany z siecią stacji obsługi ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do stacji obsługi znajdujących się w Belgii, Czechach, Grecji, we Francji, we Włoszech, na Litwie, w Polsce, Portugalii i Słowacji.
- (73) W opinii Komisji ostateczne zobowiązania zapewniają możliwość należytego wyeliminowania zidentyfikowanych problemów w zakresie konkurencji z następujących głównych powodów:
- (74) zastosowanie środka zaradczego pozwoliłoby Toyocie uzyskać udział w rynku w EOG odpowiadający aktualnemu udziałowi FCA w rynku w EOG;
- (75) zniżka zaoferowana Toyocie przez PSA z tytułu zwiększenia mocy produkcyjnych stawia Toyotę w lepszej pozycji przy sprzedaży tych pojazdów na rynku. Procedurę ustalania cen z tytułu zwiększenia mocy produkcyjnych opracowano w taki sposób, aby skutecznie zachęcić Toyotę do sprzedaży tych dodatkowych ilości marginalnych;
- (76) PSA będzie również udzielał Toyocie wyższych zniżek na części i akcesoria naprawcze. Oznacza to, że Toyota może stosować bardziej agresywną politykę cenową przy sprzedaży pojazdów;

- (77) część środka zaradczego dotycząca działań naprawczych ułatwi dostęp do sieci stacji naprawczych i stacji obsługi, dzięki czemu nowe podmioty będą mogły uzyskać dostęp do sieci stacji obsługi łatwiej niż producenci oryginalnego sprzętu o ugruntowanej pozycji dysponujący własnymi sieciami.

V. WNIOSEK

- (78) Z powodów wymienionych powyżej Komisja stwierdza, że – pod warunkiem pełnego wypełnienia ostatecznych zobowiązań przedstawionych przez strony w dniu 27 października 2020 r. – proponowana transakcja nie doprowadzi do istotnego zakłócenia skutecznej konkurencji na rynku wewnętrznym ani na jego znacznej części. W związku z powyższym w projekcie decyzji Komisja uznaje koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG, zgodnie z art. 2 ust. 2 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 Porozumienia EOG.
-