

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 maart 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de uit de zaak-Alstom-Siemens
te trekken lering**

(ingediend door de heer Jean-Jacques Flahaux)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 mars 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à tirer les leçons
de l'affaire Alstom-Siemens**

(déposée par M. Jean-Jacques Flahaux)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

De Europese Commissie heeft op 6 februari 2019 een veto uitgesproken over de fusie tussen twee Europese spoorweggiganten, het Franse *Alstom* en het Duitse *Siemens Mobility*. De Commissie heeft de toenadering tussen die beide Europese spoorweggiganten tegengehouden, teneinde in de Europese spoorwegsector de mededinging te vrijwaren. Naar aanleiding van dat besluit hebben Duitsland en Frankrijk beslist om op 19 februari 2019 gezamenlijke voorstellen te doen om de mededingingsregels in Europa bij te sturen.

Zoals wordt bepaald bij artikel 2 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen ("de Europese concentratieverordening"), is het de taak van de Europese Commissie om concentraties die de daadwerkelijke mededinging op de gemeenschappelijke markt significant zouden belemmeren, met name als gevolg van de versterking van een machtspositie, onverenigbaar te verklaren. Zulks strekt ertoe de ontwikkeling van de vraag naar en het aanbod van de betrokken producten en diensten te garanderen, te zorgen voor technische en economische vooruitgang alsook de belangen van de consument te beschermen. Het wordt zodoende onder meer mogelijk geen belemmering voor de mededinging tot stand te brengen.

De aanvankelijke gezamenlijke doelstelling van de fusie tussen *Alstom* en *Siemens Mobility*, die op 26 september 2017 werd aangekondigd, was een vooraanstaand Europees spoorwegbedrijf op te richten, dat het zou kunnen opnemen tegen bijvoorbeeld de Chinese overheidsgroep CRRC.

De omzet van Alstom bedroeg in 2018 ongeveer 8 miljard euro; die van Siemens was in 2016 ongeveer 7,825 miljard euro. Samen is dat ongeveer 16 miljard euro voor de beide Europese fabrikanten. De Chinese concurrent CRRC heeft in 2016 een omzet van 24 miljard euro gegenereerd. Bovendien heeft CRRC 30 % van de mondiale spoorwegmarkt in handen, waardoor die onderneming een reële concurrentiedreiging vormt voor de beide Europese fabrikanten.

Dat fusieproject was onder meer bedoeld om het voor Siemens en Alstom mogelijk te maken hun activiteiten inzake vervoermaterieel en -diensten te bundelen in een nieuwe onderneming die uitsluitend onder de controle van Siemens zou staan, teneinde te kunnen concurreren met de Chinese gigant.

DÉVELOPPEMENTS

Le 6 février 2019, la Commission européenne met-tait son veto à la fusion entre les deux géants du rail européen, le français *Alstom* et l'allemand *Siemens Mobility*. En effet, la Commission a bloqué le rapprochement entre ces deux géants du rail européen afin de protéger la concurrence dans le secteur ferroviaire européen. À la suite de cette décision, l'Allemagne et la France ont décidé de formuler des propositions communes le 19 février 2019 dans le but de réviser les règles de la concurrence en Europe.

La Commission européenne a pour mission de déclarer incompatible toute concentration qui entraverait de manière significative une concurrence effective dans le marché commun, notamment du fait du renforcement d'une position dominante, comme le dispose l'article 2 du Règlement (CE) N° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises ("le règlement européen sur les concentrations"). Cela vise à garantir l'évolution de l'offre et de la demande des produits et services concernés, les intérêts des consommateurs, l'évolution du progrès technique et économique, permettant notamment de ne pas constituer un obstacle à la concurrence.

L'objectif initial commun de regroupement entre *Alstom* et *Siemens Mobility*, annoncé le 26 septembre 2017, était de créer un champion européen du ferroviaire, capable de rivaliser, par exemple, avec le groupe public chinois CRRC.

En ce qui concerne les chiffres d'affaires respectifs, *Alstom* se situe aux alentours de 8 milliards d'euros en 2018 et *Siemens* aux alentours de 7,825 milliards d'euros en 2016, soit un total d'environ 16 milliards d'euros pour les deux constructeurs européens. Le concurrent chinois CRRC possède, quant à lui, un chiffre d'affaire de 24 milliards d'euros en 2016. Qui plus est, CRRC détient 30 % du marché ferroviaire mondial, faisant de lui une véritable menace concurrentielle pour les deux constructeurs européens.

L'objectif poursuivi par ce projet de fusion visait notamment de permettre à *Siemens* et à *Alstom* de mettre en commun leurs activités en matière de matériel et de services de transport dans une nouvelle société exclusivement contrôlée par *Siemens* afin de pouvoir rivaliser avec le géant chinois.

Van de vijftig grootste ondernemingen ter wereld zijn er 10 Europese, 21 Amerikaanse en 11 Chinese. Wat de technologiebedrijven betreft, heeft Europa geen topbedrijven, terwijl de Verenigde Staten en China er respectievelijk 11 en 9 hebben.

Een ander belangrijk aspect is dat de wereldwijde economische impact van artificiële intelligentie zich voor 70 % in Noord-Amerika en China zal voordoen. Velen stellen derhalve dat in de Europese Unie gevestigde ondernemingen niet de nodige omvang zullen hebben om het te kunnen opnemen tegen concurrenten die wereldwijd actief zijn.

CRRC is al in belangrijke mate wereldwijd actief met projecten in meer dan honderd landen, wat overeenkomt met 83 % van de landen of regio's met spoorwegen. De meeste van die projecten hebben betrekking op dieselwagons en -locomotieven, maar de groep heeft ook contracten binnengehaald voor elektrische locomotieven en stadsvervoerssystemen.

Het Europese mededingingsrecht werd in 1957 uitgewerkt bij de totstandbrenging van de interne markt. Wij bevinden ons nu in een nieuw tijdperk, dat van de globalisering, waarin de Europese ondernemingen in Europa én elders in de wereld concurreren met Amerikaanse, Aziatische en andere giganten.

Moeten we niet vooruitlopen op de marktontwikkelingen, en dus zorgen voor Europese giganten die opgewassen zijn tegen een mondialisering waarbij meedogenloze concurrentie de regel is?

De Europese Commissie heeft op grond van de hieronder aangegeven motieven een negatief juridisch advies uitgebracht over de voorgenomen fusie tussen *Alstom* en *Siemens*.

1° De fusie zou afbreuk doen aan de mededinging op de Europese markt in de sectoren seingevingssystemen, metro's, hogesnelheidstreinen en rollend materieel, omdat de partijen onvoldoende corrigerende maatregelen hebben genomen om die pijnpunten weg te werken.

2° Dat samengaan zou leiden tot prijsverhogingen voor de seingevingssystemen die de veiligheid van de reizigers waarborgen, en voor de toekomstige generaties zeerhogesnelheidstreinen.

3° Dat samengaan zou de mededinging op die beide gebieden fors doen afnemen, waardoor de klanten, met name de spoorwegondernemingen en

Parmi les cinquante plus grandes entreprises mondiales, 10 sont européennes pour 21 américaines et 11 chinoises. Concernant les entreprises technologiques, alors que les États-Unis ont 11 entreprises et la Chine 9, l'Europe en compte 0.

Il faut, par ailleurs, noter que 70 % de l'impact économique mondial concernant l'intelligence artificielle sera concentrée en Amérique du Nord et en Chine. Beaucoup soutiennent, par conséquent, que les entreprises basées dans l'UE n'auraient pas la taille nécessaire pour rivaliser avec leurs concurrents mondiaux.

CRRC a déjà une présence mondiale considérable avec des projets dans plus de 100 pays, ce qui représente 83 % des pays ou régions possédant des chemins de fer. La plupart de ces projets concernent des voitures et locomotives diesel, mais le groupe a également remporté des contrats pour des locomotives électriques et des systèmes de transports urbains.

Le droit européen de la concurrence a été créé en 1957 dans le contexte de la création du marché unique. Désormais, nous sommes dans une nouvelle ère, celle de la mondialisation où les entreprises européennes sont en concurrence à la fois en Europe mais aussi dans le reste du monde avec des géants américains, asiatiques, etc.

Ne faut-il pas anticiper les évolutions du marché et constituer les géants européens à la mesure d'une mondialisation féroce concurrentielle?

Concernant le projet de fusion entre *Alstom* et *Siemens*, la Commission européenne a rendu un avis juridique négatif pour les raisons suivantes:

1° Cette fusion aurait porté atteinte à la concurrence sur les marchés des systèmes de signalisation ferroviaire, des métros, des trains à grande vitesse et du matériel ferroviaire roulant sur le marché européen, les parties n'ayant, à cet égard, pas pris suffisamment de mesures correctives pour remédier à ces problèmes.

2° Cette concentration aurait entraîné une hausse de prix pour les systèmes de signalisation qui assurent la sécurité des passagers et pour les futures générations de trains à très grande vitesse.

3° Elle aurait réduit de manière significative la concurrence dans ces deux domaines, restreignant ainsi le choix des clients, notamment les opérateurs ferroviaires

de spoorweginfrastructuurbeheerders, minder keuze zouden hebben qua leveranciers en producten.

4° Voorts heeft de Europese Commissie verschillende klachten ontvangen van klanten, concurrenten, beroepsverenigingen en vakbonden.

5° De Commissie heeft ook negatieve opmerkingen ontvangen van diverse nationale mededingingsautoriteiten in de Europese Economische Ruimte (EER).

6° Bovendien zou de voorgestelde fusie een rem kunnen zijn op technologische innovatie en ontwikkeling bij de overige Europese concurrenten. Nieuwe investeringen in treinen zijn echter uitermate belangrijk voor de overgang naar een mobiliteit met minder impact op het klimaat en die voor het milieu duurzamer is.

7° In verband met de seingevingssystemen heeft het onderzoek van de Europese Commissie aangetoond dat de Chinese leveranciers thans niet actief zijn op in de EER, dat zij tot dusver zelfs niet hebben geprobeerd deel te nemen aan aanbestedingen en dat het derhalve nog heel lang zal duren vooraleer ze voor de Europese infrastructuurbeheerders geloofwaardige leveranciers zullen worden.

8° Wat de zeerhogesnelheidstreinen betreft, acht de Europese Commissie het hoogst onwaarschijnlijk dat de markttoetreding van China binnen afzienbare tijd voor een concurrentieprobleem zou zorgen voor de bij de geplande fusie betrokken partijen.

De weigering van de Europese Commissie inzake toenadering tussen *Alstom* en *Siemens* geeft stof tot nadenken in verband met het concurrentievermogen van de Europese ondernemingen ten opzichte van de buitenlandse giganten, met name uit China. De huidige regels van het Europees mededingingsrecht dienen het intra-Europese belang, maar indien de ondernemingen van de 28 lidstaten de concurrentie moeten aangaan met grotere niet-Europese concerns, kunnen die mededingingsregels paradoxaal genoeg de Europese ondernemingen verzwakken.

De Europese Unie mag zich in deze leiderschapswedloop in geen geval afzijdig houden. Als de Unie de ambitie heeft aan het einde van deze eeuw in de top drie te blijven, moet ze het over een andere boeg gooien. Een volwaardige rol op het wereldtoneel behouden moet de enige echte prioriteit zijn. Het recht en de procedures van de Europese Unie moeten daarbij dienen als instrumenten om die doelstellingen te halen.

et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, en matière de fournisseurs et de produits.

4° D'autre part, la Commission européenne a reçu plusieurs plaintes émanant de clients, de concurrents, d'associations professionnelles et de syndicats.

5° La Commission a aussi reçu des observations négatives de plusieurs autorités nationales de la concurrence dans l'Espace économique européen (EEE).

6° En outre, ce projet de fusion risquait de réduire l'innovation et le développement en ce qui concerne la technologie apportée par les autres concurrents européens. De nouveaux investissements dans les trains sont pourtant essentiels à la transition vers une mobilité ayant moins d'impact sur le climat et plus durable sur le plan environnemental.

7° En ce qui concerne les systèmes de signalisation, l'enquête de la Commission européenne a confirmé que les fournisseurs chinois ne sont pas présents dans l'EEE aujourd'hui, qu'ils n'ont à ce jour même pas tenté de participer à des appels d'offres et que, par conséquent, ils ne deviendront pas des fournisseurs crédibles pour les gestionnaires d'infrastructure européens avant très longtemps.

8° En ce qui concerne les trains à très grande vitesse, la Commission européenne estime qu'il est hautement improbable que l'entrée de la Chine sur le marché constitue une contrainte concurrentielle pour les parties à la concentration dans un avenir prévisible.

Ce refus de la Commission européenne concernant le rapprochement des entreprises *Alstom* et *Siemens Mobility* entraîne quelques réflexions quant à la compétitivité des entreprises européennes face aux géants étrangers, notamment chinois. Les règles actuelles du droit européen de la concurrence servent l'intérêt intra-européen. Toutefois, dès lors que les entreprises des 28 États membres doivent faire face à la concurrence de groupes extra-européens plus imposants, ces mêmes règles de concurrence peuvent alors paradoxalement fragiliser ces entreprises européennes.

L'Europe a plus que son mot à dire dans cette course au *leadership*. Si son ambition est de demeurer dans le trio de tête des plus grands à la fin de ce siècle, elle doit changer de logiciel. Sa seule vraie priorité doit être d'assurer toute sa place sur la scène mondiale. Son droit et ses procédures doivent devenir des armes pour atteindre ces objectifs.

Concreet moet er een herziening komen van de huidige regels van het Europees mededingingsrecht om de concentraties te beoordelen, rekening houdend met de wereldwijde concurrentie. Voorts moet een handelsbeleid worden gevoerd dat systematisch gebaseerd is op het concept van wederkerigheid, moet men zich organiseren om de eigen technologieën te beschermen en moet een Europese voorkeur worden ingesteld voor de overheidsaankopen, zoals dat overal ter wereld het geval is.

Het is betreurenswaardig dat Europese industriegiganten thans onder Chinese of Amerikaanse controle komen. We zagen dat al vaker gebeuren, bijvoorbeeld met de energiedivisie van *Alstom*, die voor 12,35 miljard euro werd verkocht aan het Amerikaanse *General Electric*, terwijl *Siemens* een alternatief bod had gedaan, waarbij het bovendien voorstelde een deel van zijn spoorwegactiviteiten af te staan. Dit scenario doet zich vaak voor, om te voorkomen dat er maandenlange onderhandelingen met de Europese Commissie moeten worden gevoerd wanneer sprake is van een mogelijke overname door een andere Europese groep.

Thans moedigt de Europese Unie de Europese voorkeur niet aan. Die zou nochtans kunnen leiden tot grote Europese groepen op wereldschaal, die dan rechtstreeks kunnen concurreren met Chinese en Amerikaanse bedrijven. Er kunnen verschillende mogelijkheden worden overwogen om de Europese mededingingsregels, die thans ter zake een rem vormen, geheel of gedeeltelijk bij te sturen.

Concrètement, il faut revoir les règles actuelles du droit européen de la concurrence pour juger des concentrations en fonction de la concurrence mondiale, conduire une politique commerciale basée systématiquement sur le concept de réciprocité, s'organiser pour protéger ses technologies et instaurer une préférence européenne pour les achats publics, comme c'est le cas partout dans le monde.

Il est dommage qu'aujourd'hui des géants industriels européens passent sous contrôle chinois ou américain. C'est un cas récurrent comme pour la branche énergie d'*Alstom* qui a été vendue à l'américain *General Electric* pour 12,35 milliards d'euros alors même que *Siemens* avait fait une offre alternative en proposant en plus de céder une partie de ses activités ferroviaires. Si ce cas de figure se produit fréquemment, c'est afin d'éviter de tomber dans des négociations de plusieurs mois avec la Commission européenne lorsqu'il s'agirait d'un cas d'un éventuel rachat par un autre groupe européen.

À l'heure actuelle, l'UE ne favorise pas la préférence européenne qui pourrait pourtant garantir l'essor de grands groupes européens à l'échelle mondiale, rivalisant directement avec la Chine et les États-Unis. Plusieurs pistes pourraient alors être envisagées afin de réformer en partie ou en totalité ces règles européennes de la concurrence qui constituent un frein de nos jours.

Jean-Jacques FLAHAUX (MR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de “EG-concentratieverordening”);

B. gelet op de moeilijkheid voor de Europese ondernemingen om over te gaan tot fusies;

C. overwegende dat de Europese ondernemingen makkelijker toenadering kunnen zoeken tot buitenlandse ondernemingen;

D. gelet op de intra-Europese en te weinig mondiale visie van de Europese Commissie;

E. overwegende dat de Chinese en de Amerikaanse ondernemingen een grotere omzet genereren dan de Europese ondernemingen;

F. gelet op de wereldwijde expansie van de Chinese ondernemingen;

G. gelet op het verlies aan macht en marktaandeel van de Europese ondernemingen;

H. gelet op de huidige situatie die leidt tot minder financiering voor onderzoek en ontwikkeling, hetgeen in het voordeel is van China;

I. gelet op het Frans-Duitse voorstel van 19 februari 2019 tot hervorming van het Europees mededingingsbeleid dat door de Raad van de Europese Unie op 21 en 22 maart 2019 in Brussel zal worden besproken;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. samen met de Europese lidstaten en de bevoegde Europese instellingen het Europees mededingingsbeleid op een andere leest te schoeien;

2. de “EG-concentratieverordening” van 20 januari 2004 te wijzigen, teneinde er voor de strategische markten een vermoeden van wereldspelers in op te nemen;

3. het mededingingsbeleid bij te sturen om te kunnen anticiperen op de verdere evoluties in de sectoren waarin ondernemingen zullen fuseren;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu le Règlement (CE) N° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (“le règlement européen sur les concentrations”);

B. vu la difficulté pour les entreprises européennes d’entamer des fusions entre elles;

C. vu la plus grande facilité de rapprochement des entreprises européennes avec des entreprises étrangères;

D. vu la vision intra-européenne et pas assez mondiale de la Commission européenne;

E. vu les chiffres d’affaires supérieurs des entreprises chinoises et américaines par rapport aux entreprises européennes;

F. vu l’expansion des entreprises chinoises dans le monde;

G. vu la perte de puissance et en parts de marché des entreprises européennes;

H. vu la situation actuelle entraînant une perte de financement dans la recherche et développement au profit de la Chine;

I. vu la proposition de réforme franco-allemande sur la concurrence européenne du 19 février 2019, qui passe devant le Conseil de l’UE les 21 et 22 mars prochain à Bruxelles;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de repenser la politique européenne de concurrence en relation avec les États membres et les institutions européennes compétentes;

2. de réviser le règlement européen sur les concentrations du 20 janvier 2004 pour y introduire une présomption de taille mondiale pour des marchés stratégiques;

3. de réviser la politique de concurrence afin de pouvoir anticiper les évolutions futures des secteurs où des fusions d’entreprises se dérouleront;

4. de Frans-Duitse voorstellen van 19 februari 2019 te onderzoeken;

5. de juridische haalbaarheid na te gaan van de oprichting van een politieke beroepsinstantie op het niveau van de lidstaten, om beslissingen van de Europese Commissie inzake mededinging aan te vechten;

6. te bepalen in welke gevoelige sectoren toenadering tussen Europese ondernemingen noodzakelijk is (spoorwegen, satellietontwikkeling, artificiële intelligentie enzovoort);

7. de oprichting te bevorderen van Europese ondernemingen die voldoende groot zijn om te kunnen concurreren op de wereldmarkt;

8. de juridische haalbaarheid na te gaan van maatregelen waarbij Europese ondernemingen die meedingen op de intra-Europese markt, zich onder toezicht van de Europese Commissie tijdelijk mogen verenigen, teneinde te kunnen inschrijven bij de openbare aanbestedingen op de extra-Europese markten.

28 februari 2019

4. d'étudier les propositions franco-allemandes du 19 février 2019;

5. d'étudier la faisabilité juridique de la création d'une instance d'appel politique au niveau des États membres face à une décision de la Commission européenne en matière de concurrence;

6. de définir des secteurs sensibles où des rapprochements entre entreprises européennes sont nécessaires (ferroviaire, satellitaire, intelligence artificielle...);

7. de favoriser la création d'entreprises européennes d'une taille suffisante pour être concurrentielles sur le marché mondial;

8. d'étudier la faisabilité juridique de mesures permettant à des entreprises européennes en concurrence sur le marché intra-européen à se regrouper de façon temporaire pour répondre aux appels d'offre sur les marchés extra-européens et ce sous le monitoring de la Commission européenne.

28 février 2019

Jean-Jacques FLAHAUX (MR)