Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

DECISÃO DA COMISSÃO

de 3 de Abril de 2001

que declara a compatibilidade de uma concentração com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE

(Processo COMP/M.2139 — Bombardier/ADtranz)

[notificada com o número C(2001) 1032]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2002/191/CE)

(JO L 69 de 12.3.2002, p. 50)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Decisão 2005/907/CE da Comissão de 13 de Julho de 2005	L 329	35	16.12.2005

▼B

DECISÃO DA COMISSÃO

de 3 de Abril de 2001

que declara a compatibilidade de uma concentração com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE

(Processo COMP/M.2139 — Bombardier/ADtranz)

[notificada com o número C(2001) 1032]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2002/191/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (a seguir denominado «o Acordo EEE» e, nomeadamente, o seu artigo 57.º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas [1] (a seguir denominado «o regulamento das concentrações»), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 [2], e nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 8.º,

Tendo em conta a decisão da Comissão, de 6 de Dezembro de 2000, de dar início a um processo neste caso,

Tendo em conta o parecer do Comité Consultivo em matéria de concentrações de empresas [3],

Considerando o seguinte:

(1) Em 20 de Outubro de 2000, a Comissão recebeu uma notificação nos termos do artigo 4.º do regulamento das concentrações de um projecto de concentração, através das qual a Bombardier Inc. (a seguir designada «Bombardier») adquirirá o controlo exclusivo da empresa DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (a seguir denominada «ADtranz») e fundirão as suas actividades a nível mundial.

(2) Por decisão de 6 de Dezembro de 2000, a Comissão verificou que a operação notificada suscitava sérias dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado comum. Por conseguinte, a Comissão deu início a um procedimento neste caso nos termos do n.º 1, alínea c), do artigo 6.º do regulamento das concentrações.

I. AS PARTES

(3) A Bombardier é uma empresa canadiana que exerce actividades de concepção, desenvolvimento, fabrico e comercialização nos sectores da aeronáutica, do equipamento de transporte ferroviário e produtos recreativos. Para além disso, a empresa oferece serviços associados aos seus produtos e às suas actividades de base e encontra-se igualmente presente, através de filiais, nos sectores dos serviços financeiros e do desenvolvimento imobiliário. A Bombardier explora fábricas situadas principalmente na América do Norte e na Europa Ocidental. Realiza mais de 90 % das suas receitas fora do Canadá.

(4) A ADtranz, filial a 100 % da DaimlerChrysler AG, desenvolve actividades no fabrico e distribuição de veículos ferroviários. As

[1] JO L 395 de 30.12.1989, p. 1; versão rectificada no JO L 257 de 21.9.1990, p. 13.

[2] JO L 180 de 9.7.1997, p. 1; versão rectificada no JO L 40 de 13.2.1998, p. 17.

[3] JO C 63 de 12.3.2002.

▼B

suas actividades actuais abrangem o fabrico e a venda de material rolante bem como instalações fixas e equipamentos de sinalização. Mesmo antes da presente operação e independentemente desta, a empresa tinha decidido reorientar a sua actividades no material rolante. Por conseguinte, a ADtranz concluiu com o grupo britânico Balfour Beatty um acordo através do qual se compromete a ceder a esta última as suas actividades no domínio das instalações fixas, sob reserva da autorizaço do *Office of Faire Trading.* Para além disso, a ADtranz tenciona igualmente alienar as suas actividades no domínio da sinalização, apesar de não ter ainda encontrado qualquer comprador.

II. **A CONCENTRAÇÃO**

(5) A Bombardier tenciona adquirir o controlo exclusivo da ADtranz através da aquisição e transferência da totalidade das acções da empresa, que são detidas actualmente na sua totalidade pela DaimlerChrylser AG. Por conseguinte, a operação notificada constitui uma concentração na acepção do 1.º 1, alínea b), do artigo 3.º do regulamento das concentrações.

III. **DIMENSÃO COMUNITÁRIA**

(6) As empresas em causa realizam em conjunto um volume de negócios total a nível mundial superior a 5 mil milhões de euros ([1]) (a Bombardier: 8,598 mil milhões de euros durante o seu exercício financeiro que encerrou em 31 Janeiro de 2000; a ADtranz: 3,560 mil milhões de euros durante o seu exercício financeiro encerrado em 31 de Dezembro de 1999). Cada uma das empresas realiza na Comunidade um volume de negócios superior a 250 milhões de euros (Bombardier: [mais de 250 milhões]* (*) de euros durante o seu exercício financeiro encerrado em 31 de Janeiro de 2000; a ADtranz: [mais de 250 milhões]* de euros durante o seu exercício financeiro encerrado em 31 de Dezembro de 1999), mas não realizam mais de dois terços do seu volume de negócios total na Comunidade num único Estado-Membro. A operação notificada reveste-se por conseguinte de uma dimensão comunitária na acepção do n.º 2 do artigo 1.º do regulamento das concentrações, não constituindo no entanto um caso de cooperação na acepção do artigo 57.º do Acordo EEE.

IV. **APRECIAÇÃO EM TERMOS DE CONCORRÊNCIA**

A. *OS MERCADOS DO PRODUTO RELEVANTES*

(7) Na sua decisão no processo IV/M.580 — ABB/Daimler-Benz ([2]), a Comissão categorizou o mercado das tecnologias ferroviárias nos cinco grupos de produtos seguintes: comboios de linha principal, comboios regionais, comboios locais, sistemas de sinalização e de comando ao longo das vias e outros. Estes grupos de produtos eram ainda subdivididos, nomeadamente, em locomotivas eléctricas e a *diesel*, em automotoras eléctricas e automotoras a *diesel* (EMU e DMU), carruagens de passageiros e carruagens de mercadorias, eléctricos e metros, componentes, peças sobressalentes e manutenção, etc. Estas subdivisões constituíam os mercados do produto relevantes. Embora o estudo do mercado efetuado neste processo tenha confirmado que a categorização efectuada no processo ABB/Daimler-Benz

([1]) Volume de negócios calculado em conformidade com o n.º 1 do artigo 5.º do regulamento das concentrações e com a comunicação da Comissão relativa ao cálculo do volume de negócios (JO C 66 de 2.3.1998, p. 25).

(*) Partes deste texto foram reformuladas a fim de garantir a não divulgação de informações confidenciais; essas partes estão inseridas dentro de parênteses rectos e marcadas com um asterisco.

([2]) Decisão 97/25/CE da Comissão de 18 de Outubro de 1995 (JO L 11 de 14.1.1997, p. 1), considerando 9.

▼B

continuava em grande parte a ser válida, demonstrou, no entanto, que deviam ser tomadas em consideração certas subdivisões suplementares. Por conseguinte, concluiu-se que os mercados do produto relevantes eram os seguintes:

— comboios de alta velocidade,

— automotoras eléctricas («EMU») e automotoras a *diesel* («DMU») para o transporte interurbano (a seguir denominadas «comboios interurbanos» ou «comboios de linha principal»),

— EMU e DMU para transporte regional (a seguir denominados também «comboios regionais»),

— carruagens de passageiros,

— eléctricos e veículos ligeiros sobre carris (seguidamente também denominados «LRV»),

— metros,

— sistema aeroportuário de transporte automático de passageiros («APM»),

— serviços pesados de manutenção,

— serviços ligeiros de manutenção, e

— renovação de veículos ferroviários.

(8) Os comboios de alta velocidade, tais como o TGV ([1]) francês da Alstom ou o ICE ([2]) alemão são automotoras altamente integradas ou comboios puxados a locomotivas, que se destinam a percorrer longas distâncias a velocidades superiores a 250 km/h em vias clássicas. Em muitos casos, contudo, são utilizadas vias especiais, o que permite percursos a velocidades muito elevadas (normalmente entre 270 km/h e 300 km/h).

(9) As automotoras para o transporte interurbano são conjuntos de carruagens em que os elementos de tracção são plenamente integrados, isto é, as carruagens de passageiros e as locomotivas são combinadas. Esses conjuntos não podem ser separados mas podem ser acoplados a fim de aumentar a sua capacidade. Destinam-se às ligações de longa distância entre centros urbanos em vias clássicas, atingindo velocidades entre 160 km/h e 250 km/h, e podem utilizar a tecnologia pendular. Existem dois tipos básicos de automotoras para o transporte interurbano, nomeadamente, as automotoras eléctricas («EMU») e as automotoras a *diesel* («DMU»). No que diz respeito a estes dois tipos de automotoras, as actividades das partes sobrepõem-se e a sua quota de mercado combinada não varia significativamente. Por conseguinte, a questão de saber se existem dois mercados do produto distintos para as EMU e as DMU para o transporte interurbano pode ser deixada em aberto neste caso.

(10) Os comboios regionais são igualmente automotoras, mas circulam a uma velocidade que não ultrapassa os 160 km/h. Podem incluir um ou vários elementos. Tal como no caso dos comboios interurbanos ([3]), a questão de saber se existem dois mercados do produto distintos para as EMU e as DMU para o transporte regional pode ser deixada em aberto. As partes sugerem no entanto uma subdivisão complementar deste mercado em três segmentos, segundo o número de lugares: os comboios com menos de 100 lugares, os comboios de 100 a 170 lugares e os comboios suburbanos com mais de 170 lugares. No entanto, uma clara maioria de respostas ao estudo de mercado efectuado pela Comissão não concordava com esta definição de mercado. Em especial, muitos clientes responderam que não encomen-

([1]) Train à grande vitesse (comboio de alta velocidade).
([2]) Intercity Express
([3]) Ver o considerando anterior.

▼B

davam veículos segundo esta segmentação, que era considerada arbitrária, uma vez que é prática comum combinar camboios durante as horas de ponta ou encomendar comboios que possuam lugares com menos espaço de intervalo. É conveniente notar que, segundo as respostas de alguns clientes, poder-se-ia prever uma segmentação entre carruagens com um e dois níveis. Não é necessário no entanto aprofundar esta questão, uma vez que não tem qualquer impacto sobre a apreciação da concentração em termos de concorrência.

(11) Foi sugerido por terceiros que a distinção efectuada entre os comboios de linha principal e os comboios regionais não é rígida, uma vez que não existe uma definição reconhecida pelo sector. Embora os dois mercados do produto se sobreponham numa certa medida pelos menos em relação a determinados produtos, várias características justificam que se estabeleça uma distinção. No que diz respeito aos comboios regionais, a velocidade máxima não é uma consideração primordial, tendo em conta a frequência das paragens neste tipo de ligações. Parece existir um certo consenso pelo menos na Alemanha de que os comboios regionais circulam a velocidades que atingem no máximo 160 km/h. A capacidade é mais importante do que o conforto no que diz respeito aos comboios regionais. Estas exigências reflectem-se no perfil técnico do produto, por exemplo, os sistemas de propulsão são concebidos para uma velocidade de funcionamento menos elevada e a disposição interior centra-se na funcionalidade. Por conseguinte, do ponto de vista da procura, os dois produtos são diferentes. No que se refere à oferta, é conveniente notar que todos os grandes operadores do mercado se encontram presentes nos dois mercados, e que apenas pequenos operadores, tais como a Stadler e a Jenbacher, operam apenas no mercado dos comboios regionais. Estas duas empresas só poderiam mudar para o mercado dos comboios de linha principal através de custos de adaptação significativos. Por conseguinte, a distinção entre comboios de grandes linhas e comboios regionais continua a ser válida para efeitos da presente decisão.

(12) As carruagens de passageiros incluem todos os veículos sobre carris não automotores principalmente destinados ao transporte de linha principal e igualmente, num menor medida, ao transporte regional de passageiros, puxadas por qualquer tipo de locomotiva. As carruagens não possuem qualquer sistema de propulsão, o que torna a sua adaptação aos diferentes contextos nacionais mais fácil e a sua produção exige um nível tecnológico sensivelmente menos elevado do que em relação aos outros tipos de material rolante.

(13) Quanto aos eléctricos e veículos ligeiros sobre carris, as partes sugeriram uma distinção entre eléctricos com piso baixo e eléctricos com piso elevado. As respostas obtidas pela Comissão no âmbito do seu estudo de mercado indicaram, do ponto de vista da procura, uma clara tendência das empresas de transportes públicos urbanos para privilegiar os eléctricos com piso baixo, sendo os eléctricos com piso elevado progressivamente substituídos por eléctricos com piso baixo quando chegam ao termo do seu ciclo de vida. Para além disso, a utilização de eléctricos com piso baixo necessita geralmente de investimentos em infra-estruturas adaptadas a este tipo de veículos, tais como cais que permitam o acesso nivelado às viaturas. Tecnicamente, não seria impossível passar de uma sistema para o outro e, na realidade, algumas empresas de eléctricos utilizam os dois sistemas nas mesmas vias. Os operadores hesitarão no entanto a voltar aos eléctricos com piso elevado após terem introduzido veículos com piso baixo, uma vez que o custo dos cais especialmente adaptados para estes últimos seria perdido, da mesma forma que a «mais-valia» que constitui a melhoria do conforto associado ao melhor acesso. Além disso, os eléctricos com piso baixo constituem frequentemente para os operadores a melhor solução para se conformarem às disposições específicas ou às políticas

▼B

locais destinadas a facilitar o acesso de pessoas com deficiências aos transportes em comum. Do ponto de vista da oferta, por outro lado, as respostas ao inquérito realizado junto do mercado pela Comissão apontaram claramente para a substituibilidade entre os eléctricos com piso elevado e os eléctricos com piso baixo. Estes dois segmentos não parecem por conseguinte constituir mercados de produto distintos.

(14) Os metros são veículos eléctricos equipados com rodas de aço ou pneus, que servem para o transporte de passageiros nos centros urbanos e circulam em vias sempre reservadas exclusivamente para este fim e geralmente subterrâneas. Os metros são em princípio mais pesados e mais robustos do que os veículos ligeiros sobre carris, principalmente devido à sua maior capacidade e às exigências associadas à importância dos fluxos de passageiros que entram e que saem nas horas de ponta. São construídos de forma a poderem acelerar e abrandar rapidamente, sendo a distância que separa as estações geralmente reduzida.

(15) Os sistemas aeroportuários de transporte automático de passageiros («APM») são veículos completamente automatizados que fazem parte de sistemas integrados de transportes de passageiros entre os aviões e os terminais ou entre os diferentes terminais de um mesmo aeroporto. Como os tempos de percurso são curtos e os passageiros podem transportar bagagens, a rapidez do embarque e do desembarque é crucial, o que explica que estes veículos sejam equipados com portas largas e disponham de poucos lugares sentados. Para além disso, como os trajectos são em geral relativamente simples, os seus sistemas de orientação são também muito menos sofisticados do que os dos transportes guiados automatizados («Automated Guided Transports»).

(16) No que diz respeito à manutenção e à renovação, os resultados do estudo de mercado sugerem que devia ser estabelecida uma distinção entre «serviços ligeiros de manutenção», «serviços pesados de manutenção» e «renovação». Os serviços de manutenção ligeira abrangem as reparações correntes, as substituições de peças e os controlos de segurança efectuados regularmente. Os serviços de manutenção pesada, pelo contrário, abrangem as intervenções mais importantes bem como a reparação dos veículos ferroviários, trabalhos que são executados nas oficinas centrais, de forma menos regular e menos frequente, e que duram vários dias ou várias semanas. Finalmente, a renovação inclui a modernização e a adaptação completa do material rolante. Em inúmeros casos, apenas permanece inalterada a estrutura dos veículos ferroviários. Todos os três tipos de serviços exigem equipamento, competências e tecnologias diferentes, devendo por conseguinte ser considerados mercados distintos.

B. *OS MERCADOS GEOGRÁFICOS RELEVANTES*

Mercados nacionais dos comboios regionais, eléctricos e veículos ligeiros sobre carris, e metros

(17) No processo ABB/Daimler-Benz de 1995, os mercados geográficos relevantes dos veículos ferroviários foram considerados nacionais pelos menos nos Estados-Membros que dispunham de uma grande indústria ferroviária nacional capaz de satisfazer a procura ([1]). Em processos mais recentes [COMP/ /M.2069 — Alstom/Fiat Ferroviaria ([2]) de 2000 e COMP/M.1446 — DaimlerChrysler/ADtranz ([3]) de 1999], a questão foi deixada em aberto. A Comissão, após ter realizado um estudo

([1]) Decisão da Comissão 97/25/CE de 18 de Outubro de 1995, considerandos 41 e 42.
([2]) Decisão da Comissão de 18 de Setembro de 2000, considerando 18.
([3]) Decisão da Comissão de 15 de Março de 1999 (JO C 97 de 9.4.1999, p. 7), considerando 10.

▼B

aprofundado do mercado, chegou à conclusão de que as características do mercado tinham, em grande medida, permanecido inalteradas desde o processo ABB/Daimler-Benz.

(18) A Bombardier alega que o mercado do material rolante deve ser considerado um mercado europeu, tendo a indústria ferroviária europeia evoluído consideravelmente no sentido da europeização desde a decisão ABB/Daimler-Benz. As razões invocadas pela Bombardier são as seguinte: as regras comunitárias relativas aos contratos públicos são agora igualmente aplicáveis às compras de comboios e diminuíram a prática que consistia em atribuir os contratos importantes aos «campeões» nacionais. Os fabricantes entram por conseguinte em concorrência em relação a contratos em toda a Europa e mesmo fora do EEE. Um número crescente de países da União Europeia, entre os quais a Reino Unido, a Espanha, Portugal e a Finlândia atribuíram já contratos a empresas de outros países e, mesmo em Estados-Membros (tais como a Alemanha, a França e a Itália), em que os contratos continuam a ser atribuídos a empresas estabelecidas localmente ou a consórcios de que faz parte uma empresa local, fabricantes de outros Estados-Membros ou de países terceiros participam nos concursos. Para além disso, a abertura à concorrência à escala europeia deve ser vista no contexto da normalização de acrescida dos equipamentos e das infra-estruturas ferroviárias na Europa. Os grandes operadores do mercado tendem a propor «plataformas» de produtos destinadas a dar resposta a todas as necessidades dos clientes a partir de um número restrito de produtos de base em vez de conceber e fabricar produtos «sob medida» em relação a cada projecto. Tal tem por efeito, segundo a Bombardier, reduzir os obstáculos à entrada no mercado e facilitar a colocação em concorrência à escala europeia.

(19) O estudo realizado pela Comissão confirmou no entanto que, pelo menos relativamente aos Estados-Membros que dispõem de uma indústria ferroviária nacional forte, os mercados devem ser ainda considerados amplamente nacionais. Se tomarmos como exemplo a Alemanha, não apenas as encomendas de veículos ferroviários foram atribuídas quase exclusivamente a contratantes ou a fornecedores principais estabelecidos na Alemanha, como o número de fornecedores verdadeiramente estrangeiros que participam nos concursos foi insignificante, apesar das regras da União Europeia relativas aos contratos públicos e da tendência para a normalização. Os únicos concorrentes estrangeiros importantes a terem penetrado no mercado alemão foram a empresa francesa Alstom e a empresa canadiana Bombardier. Deveram no entanto o seu sucesso em grande parte à formação de consórcios com operadores alemães numa primeira fase e, seguidamente, à aquisição da empresa alemã Linke Hoffmann Busch GmbH, Salzgitter (a seguir denominada «LHB» no caso da Alstom, e da Talbot e Deutsche Waggonbau (a seguir denominada «DWA» [1] no caso da Bombardier. Deste modo, os casos da Alstom e da própria Bombardier confirmam por seu lado a definição de mercado como nacional no caso da Alemanha.

(20) O ponto de vista da Comisão foi apoiado pela maior parte dos concorrentes e clientes das partes. Em especial, a diversidade da especificações em matéria de infra-estruturas que subsiste entre os Estados-Membros foi citada como o principal obstáculo à europeização destes mercados. Assim, apesar da aplicação das regras da União Europeia relativas aos contratos públicos, afigura-se que o verdadeiro obstáculo à existência de concorrência à escala europeia se continua a dever às normas nacionais diferentes em matéria de infra-estruturas ferroviárias.

[1] Ver decisão da Comissão de 29 de Janeiro de 1998 no processo IV/M.1064 — Bombardier/DWA (JO C 49 de 14.2.1998, p. 13).

▼B

(21) Nem as partes nem os resultados do estudo de mercado forneceram elementos de prova seguros que indiquem que uma abertura dos mercados nacionais se efectuará no período de cinco anos previsto pela Comissão no processo ABB/Daimler--Benz, devido à especificidade do sector das tecnologias ferroviárias ([1]). Relativamente a este aspecto, é conveniente recordar que as razões invocadas na altura contra a tese da existência de um mercado nacional na Alemanha eram numa grande medida as mesmas que as partes alegam no presente processo. Do mesmo modo, os resultados do estudo de mercado concordam com os que tinham sido obtidos no processo ABB/ /Daimler-Benz. Por conseguinte, não existe qualquer razão para pressupor que os fenómenos (em especial a entrada de concorrentes estrangeiros e uma normalização suficiente, por exemplo no quadro do fórum industrial MARIE ([2]), que não produziram quaisquer efeitos significativos durante os últimos cinco anos, dão origem a uma alteração significatia das condições de mercado num futuro próximo.

(22) Relativamente a este aspecto, é importante notra que a própria Bombardier explicou, em documentos estratégicos internos comunicados à Comissão aquando da notificação, que se tinha confrontado no passado com a necessidade de estar presente no local e que tinha por conseguinte seguido a abordagem corrente de comprar fabricantes locais e manter uma ampla rede de instalações de produção locais nos mercados-alvo. A Bombardier exprimiu igualmente o ponto de vista de que a europeização dos mercados nacionais era principalmente entravada pela falta de harmonização das normas técnicas que regem a infra-estrutura existente, e que progredia extremamente devagar e que poderia mesmo nunca vir a ser concluída.

(23) Por conseguinte, a Comissão considera que o mercado dos comboios regionais, eléctricos e veículos ligeiros sobre carris, e metros são ainda de dimensão nacional.

Definição aberta do mercado geográfico dos comboios de alta velocidade, dos comboios interurbanos, das carruagens de passageiros e dos sistemas aeroportuários de transporte automático de passageiros

(24) A falta de harmonização traduz-se por um custo enorme, mesmo para os produtos em relação aos quais se prevê uma tendência para o alargamento dos mercados para além das fronteiras nacionais. Por exemplo, os comboios de alta velocidade em serviço nas redes transeuropeias, tais como o Thalys ou o ICE 3 ([3]), devem dispor de vários conversores para poderem circular em diferentes países. Tal representa, em relação à configuração normal, um sobrecusto que pode atingir 60 %. A questão da definição do mercado geográficos dos comboios de alta velocidade pode contudo permanecer em aberto dado que a apreciação em termos de concorrência não é alterada, independentemente da definição adoptada.

(25) Para além disso, a Comissão estudou o mercado dos comboios interurbanos, das carruagens de passageiros e dos sistemas aeroportuários de transporte automático de passageiros tanto a nível nacional como à escala do EEE. Tal como no caso dos comboios de alta velocidade, a questão da dimensão do mercado geográfico relevante destes produtos pode permanecer em aberto,

([1]) Decisão 97/25/CE de 18 de Outubro de 1995, considerando 43.

([2]) MARIE (Mass Transit Rail Initiative for Europe) é uma iniciativa voluntária criada pela indústria ferroviária e pelos operadores de transportes urbanos sob os auspícios da Comissão Europeia. Destina-se a melhorar a competitividade dos sistemas ferroviários urbanos e a realizar o mercado único através da normalização. Os domínios abrangidos são a harmonização da concepção, a engenharia financeira, os cálculos do custo do ciclo de vida e as condições contratuais.

([3]) Terceira geração dos comboios ICE.

▼B

uma vez que a apreciação do ponto de vista de concorrência não se alteraria, independentemente da definição adoptada.

Mercados nacionais dos serviços de manutenção e de renovação

(26) No que diz respeito aos serviços ligeiros de manutenção, aos serviços pesados de manutenção e de renovação, os mercados geográficos relevantes devem ser claramente definidos como nacionais, ou mesmo subnacionais. Os resultados do estudo de mercado confirmaram esta conclusão. Na realidade, a presença no local de prestadores de serviços de manutenção afigura-se indispensável, uma vez que não seria rentável para as empresas ferroviárias transferir o material rolante, unicamente para fins de manutenção, da região em que é explorado para locais mais distantes dada a perda de tempo da exploração, a falta de ganho e os custos de transporte que tal implicaria. Para evitar tais inconvenientes, inúmeras empresas ferroviárias asseguram elas próprias actualmente os serviços de manutenção «internamente», nos seus próprios depósitos. A tendência que se faz sentir entre as empresas ferroviárias em confiar a manutenção aos fornecedores de material rolante, cenário em que uma presença local ou a aquisição de depósitos locais são de uma importância primordial, não deverá alterar esta situação.

Conclusão

(27) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que os mercados geográficos relevantes continuam a ser nacionais em relação aos produtos e aos serviços seguintes: comboios regionais, eléctricos e veículos ligeiros sobre carris, metros, serviços de manutenção e de renovação. Por outro lado, desenha-se uma tendência para a europeização dos mercados em relação aos comboios de alte velocidade, aos comboios interurbanos, aos sistemas aeroportuários de transporte automático de passageiros e às carruagens de passageiros. Quanto a estes últimos produtos, a questão da definição exacta do mercado geográfico relevante pode permanecer em aberto dado que não tem qualquer incidência para a apreciação da presente operação.

C. *CONDIÇÕES GERAIS DO MERCADO*

(28) O mercado das tecnologias ferroviárias na Europa tem como principais características a privatização, a crescente consciencialização dos clientes para os custos, um processo contínuo de integração entre fabricantes, uma tendência para favorecer as «plataformas» de produtos e o facto de os contratos serem geralmente atribuídos com base em concursos.

1. A TENDÊNCIA PARA FAVORECER AS «PLATAFORMAS» DE PRODUTOS

(29) Embora no passado a concepção, o desenvolvimento e o fabrico de produtos ferroviários fossem fruto de uma colaboração estreita entre o fornecedor e o cliente, tendo este último uma influência directa sobre os produtos a fabricar e a selecção das empresas responsáveis pelo seu fabrico (produtos «por medida»), a tendência actual consiste no facto de o fornecedor oferecer os seus próprios produtos de série (ou «plataformas» de produtos), entre os quais o cliente pode escolher. Esta política tem por objectivo servir todos os clientes a partir de um número restrito de plataformas de produtos, em vez de conceber a fabricar veículos originais para cada projecto. Ainda que as exigências técnicas nacionais ou as especificações do cliente sejam diferentes, a política da «plataforma» permite aos fabricantes realizarem economias de escala e de dimensão para as partes do comboio que não têm necessidade de ser «personalizadas».

▼B

(30) A Siemens foi o primeiro fornecedor a introduzir um veículo ligeiro sobre carris de série, em Potsdam, em 1996. A existência de «plataformas» de produtos exerceu nessa altura uma pressão concorrencial significativa. sobre os preços, que se traduziu por uma redução geral dos preços. Desde então, todos os grande fabricantes europeus desenvolveram as suas próprias «plataformas». A Alstom, por exemplo, propõe o Citadis (eléctricos), o Metropolis (metros), os X'Trapolis e Coradia (comboios regionais). A ADtranz lançou as suas «plataformas» Incentro (eléctricos), Movia (metros), Itino (comboios regionais), e Crusaris (comboios interurbanos). A AnsaldoBreda desenvolveu uma plataforma denominada Sirio no sector dos eléctricos. A carteira de produtos da Siemens inclui as plataformas Combino (eléctricos), MOMO (metros) e Desiro (comboios regionais). As linhas de produtos Cityrunner (eléctricos) e Talent (comboios regionais) da Bombardier constituem igualmente plataformas, não propondo no entanto a Bombardier actualmente produtos de série noutros segmentos do mercado.

(31) Alguns clientes, em especial no sector dos eléctricos, mostram-se contudo muito relutantes em comprar produtos de série e continuam a exigir soluções individuais (por medida).

2. OS CLIENTES

(32) A procura de veículos sobre carris não provém apenas de empresas ferroviárias nacionais, mas também de um número crescente de empresas de transporte regionais e locais ou de municípios ou de empresas privadas. Para além destas empresas (a seguir denominadas «operadores ferroviários»), certos clientes privados não fornecem eles próprios serviços de transporte, mas são especializados na locação de veículos sobre carris aos operadores ferroviários ([1]).

(33) A privatização, a restrição dos recursos públicos e as pressões políticas a favor do desenvolvimento de sistemas de transporte ferroviário eficientes levaram os operadores ferroviários a mostrarem-se mais exigentes e mais sensíveis aos custos na sua política de compra de material e a fazer intervir mais eficazmente o seu poder de compra. Assim, os agrupamentos e consórcios de compra tornaram-se mais correntes nos últimos anos, mesmo entre os operadores locais.

(34) Os clientes preocupam-se cada vez mais com os níveis de desempenho do produto, os custos sobre a duração de vida do material e a gestão contratual. A capacidade do fabricante, só ou enquanto chefe de fila de um consórcio, de oferecer o produto completo e de assumir a responsabilidade por ele, tornou-se um dos principais critérios de selecção aplicados pelos compradores de material rolante.

3. OS FABRICANTES

(35) Entre os principais fabricantes europeus de material rolante, apenas quatro empresas produzem actualmente a parte mecânica bem como elementos eléctricos de pulsão de veículos sobre carris. Estes fornecedores que oferecem uma linha completa de produtos («integradores de sistemas») são a ADtranz, a Alstom, a AnsaldoBreda e a Siemens.

(36) Para além destes, várias pequenas empresas se centram no fornecimento de elementos quer mecânicos quer eléctricos dos veículos sobre carris. Os elementos mecânicos são produzidos pelos dois fabricantes espanhóis Construcciones y Auxiliar de Ferrocarrilhes (a seguir denominado «CAF») e a Patentes Talgo (a seguir denominada «Talgo»), bem como o fabricante suíço Stadler Rail AG (a seguir denominado «Stadler»). Estes fornece-

([1]) Estes clientes são igualmente denominados «empresas de locação de material rolante» («rollling stock leasing companies») («ROSCOs»)

▼B

dores são contudo capazes de fornecer comboios completos com motores *diesel* (automotoras a *diesel*).

(37) Os fornecedores de sistemas de propulsão eléctrica são a empresa alemã Kiepe Elektric GmbH & Co. KG, com sede em Düsseldorf (a seguir denominada «Kiepe)» ([1]) e a empresa austríaca ELIN EBG Traction GmbH de Viena (a seguir denominada «ELIN»). No passado, estas empresas podiam formar consórcios com os outros fornecedores para oferecer pacotes completos, mas estes consórcios perderam a sua utilidade durante os últimos anos com o processo de integração da indústria ferroviária e a introdução de plataformas (produtos com marca). Os fornecedores de sistemas de propulsão eléctrica operam assim cada vez mais enquanto fornecedores de componentes para um produto de uma plataforma ou famílias de produtos e não como parceiros em consórcios.

(38) A Bombardier ocupou agora uma posição intermédia entre os integradores dos sistemas e os fabricantes não integrados. Centrou-se principalmente no fornecimento das peças mecânicas do material rolante. A Bombardier fornece automotoras a *diesel* completas e conseguiu apresentar propostas enquanto contratante principal igualmente no que diz respeito a eléctricos, veículos ligeiros sobre carris e comboios regionais com propulsão eléctrica, principalmente na Alemanha e Áustria, graças à sua estreita colaboração com a Kiepe no sector dos eléctricos e com a ELIN no sector dos eléctricos e dos comboios regionais. No contexto desta cooperação, a Kiepe e a ELIN forneciam o sistema de propulsão eléctrica.

4. CONTRATOS SUJEITOS A CONCURSOS: DADOS TOMADOS EM CONSIDERAÇÃO

(39) A fim de determinar o poder do mercado de fabricante de material rolante, é conveniente ter em conta o facto de a maioria dos contratos de compra de veículos ferroviários ser atribuída com base num procedimento de apresentação de propostas através de concursos públicos. Por conseguinte, os dados relativos às quotas de mercado só tomam em consideração a actividade das empresas que obtêm um determinado contrato, mas não indicam quantos concorrentes credíveis participaram efectivamente no procedimento sujeito a concurso e criaram desta forma uma pressão concorrencial.

(40) Além disso, a procura de tecnologias ferroviárias evolui ao longo do tempo. Por conseguinte, a fim de apreciar correctamente o poder das partes no mercado, é necessário tomar em consideração um período relativamente longo. Por esta razão, regra geral, as quotas de mercado analisadas na presente decisão foram calculadas com base nas quotas de mercado médidas em volume das empresas num período de cinco anos (1995-1999). Em alguns casos, quando as tendências do mercado se alteraram acentuadamente neste período de tempo, são tomados em consideração períodos mais curtos a fim de que as quotas de mercado reflictam mais exactamente a situação concorrencial após a operação.

(41) É igualmente conveniente notar que, em inúmeros casos, as empresas apresentam propostas no âmbito de um consórcio. Quando tal acontece, é o contratante principal que é considerado como tendo obtido o contrato para efeitos da presente decisão; contudo, são atribuídas quotas de mercado aos outros membros do consórcio em função da sua participação neste. Além disso, é

([1]) A Kiepe é um fabricante independente de sistemas eléctricos de propulsão, em especial para os eléctricos e os troleibus. A empresa teve de ser cedida pela Daimler-Benz em aplicação da decisão da Comissão de 1995 que autorizou a operação ABB/Benz-Daimler (IV/M.580), a fim de garantir a presença no mercado de um outro fornecedor independente de componentes eléctricas.

▼B

conveniente precisar que esta apresentação não dá necessariamente a medida exacta das força concorrenciais respectivas dos diferentes membros do consórcio, podendo alguns membros ser facilmente substituíveis, enquanto a participação de outros se pode revelar crucial para obter o contrato. Finalmente, no que diz respeito aos projectos em que participam fornecedores secundários (ou seja, a Kiepe e a ELIN), as quotas de mercado são atribuídas exclusivamente ao contratante principal, em geral o fabricante das peças mecânicas do comboio. Sempre que as empresas operam através de uma filial local ([1]), os dados sobre participação no concurso e as quotas de mercado são atribuídos à empresa-mãe.

(42) Apenas os contratos iniciais atribuídos entre 1995 e 1999 ou, se for caso disso, durante períodos mais curtos, foram tomados em consideração. Em contrapartida, as opções exercidas por clientes nesse período não foram tidas em conta, dado que se basearam em contratos anteriormente colocados em concorrência e não reflectem o mesmo contexto concorrencial. Alguns dos contratos iniciais foram, em especial, atribuídos antes do início da privatização das empresas ferroviárias e da transposição para o direito alemão das directivas relativas aos contratos públicos.

D. *MERCADOS AFECTADOS*

(43) A operação de concentração notificada afecta os seguintes mercados:

— comboios de alta velocidade na Alemanha, nos Países Baixos e no Espaço Económico Europeu (EEE),

— automotoras eléctricas para o transporte interurbano na Alemanha e no EEE,

— carruagens de passageiros no EEE,

— comboios regionais na Alemanha,

— eléctricos e veículos ligeiros sobre carris na Áustria, França, Suécia e Alemanha,

— metros na Áustria, e

— serviços pesados de manutenção no Reino Unido.

(44) As actividades das empresas Bombardier e ADtranz completam-se numa certa medida, centrando-se a primeira essencialmente no fabrico das peças mecânicas para os veículos ferroviários, enquanto a segunda fornece igualmente sistemas de propulsão eléctrica. Por conseguinte, em muitos mercados as actividades das duas partes não se sobrepõem realmente, dado que fazem parte de um consórcio em que a Bombardier fornece a parte mecânica, enquanto a ADtranz é responsável pelas componentes eléctricas. No entanto, verificam-se algumas sobreposições significativas nas actividades das partes, em especial nos mercados dos comboios regionais e dos eléctricos/veículos ligeiros sobre carris, em que as duas partes oferecem os seus próprios produtos de marca, uma vez que a ADtranz fabrica igualmente as peças mecânicas do material rolante.

1. COMBOIOS DE ALTA VELOCIDADE NA ALEMANHA, NOS PAÍSES BAIXOS E NO EEE

(45) No mercado dos comboios de alta velocidade, a Bombardier e a ADtranz são membros do consórcio ICE 3. O chefe de fila do consórcio e contratante principal para o ICE 3 é a Siemens, que representa [… %]* do consórcio. A parte da ADtranz no consórcio é de [… %]*, e a da Bombardier de [… %]*. Foram

([1]) Em especial, a Alstom está presente na Alemanha principalmente através da sua filial LHB; a Bombardier é a empresa-mãe da empresa DWA estabelecida na Alemanha; ver considerando 19.

▼B

efectuadas duas encomendas de comboios de alta velocidade no EEE durante o período de cinco anos compreendido entre 1995--1999, uma pela Deutsche Bahn AG e outra pelos caminhos-de--ferro neerlandeses («NS»). Os dois operadores encomendaram o ICE 3. Como a ADtranz e a Bombardier são ambas membros do consórcio que fornece o ICE 3, não existe uma verdadeira sobreposição de actividades entre as partes, quer nos Países Baixos quer na Alemanha. Se o mercado relevante fosse o EEE, seria aplicável o mesmo raciocínio.

(46) No que respeita à situação concorrencial no sector dos comboios de alta velocidade, é conveniente notar que a prática dos consórcios é aí muito corrente devido a enormes custos de desenvolvimento. Esta afirmação não é unicamente válida para os mercados alemão e neerlandês, examinados no presente processo, mas também para vários outros mercados geográficos na Europa e em países terceiros. Deste modo, o ETR 500 italiano é fornecido por um consórcio composto pela Ansoldo-Breda e pela ADtranz, e o Talgo 350 espanhol pela Talgo/ /Siemens/ADtranz, fabricando a Talgo as carruagens. Os dois líderes europeus do sector, a Alstom e a Siemens, reuniram também os seus esforços para obter um contrato em Taiwan.

(47) A Bombardier fornece as carruagens de passageiros para o ICE 3, e fabrica igualmente — no âmbito de um consórcio com a Alstom — as componentes mecânicas para o TGV. Na sua resposta ao questionário da Comissão, a Alstom declarou que se, na sequência da operação de concentração, a Bombardier tivesse de renunciar à participação nestes projectos, a CAF ou a AnsaldoBreda poderia facilmente tomar o seu lugar para produzir as carruagens de passageiros e outras componentes mecânicas.

(48) Do lado da procura igualmente, o sector é também altamente concentrado, tanto nos mercados nacionais, nomeadamente neerlandês e alemão, como a nível europeu. Os compradores são os operadores nacionais dos caminho de ferro, com excepção do Reino Unido. Na maior parte dos países, existe por conseguinte um único comprador. Estes operadores ferroviários começaram a constituir consórcios de compradores. Assim, em 1989, a SNCB--empresa nacional dos caminhos-de-ferro belga, associou-se às suas homólogas francesa e britânica, a fim de comprar comboios de alta velocidade TGV Eurostar. Foram concluídos acordos semelhantes entre a SNCB e as suas homólogas francesa e neerlandesa para a aquisição, em 1993, de comboios de alta velocidade TGV Thalys.

(49) No Outono de 2000, a Deutsche Bahn e a SNCF, os dois principais compradores de comboios de alta velocidade na Europa, anunciaram publicamente que tencionam apresentar-se num concurso em comum, para a quarta geração de comboios de alta velocidade que possam funcionar na Alemanha, na França e noutros países. É muito provável que seja constituído um novo consórcio, a fim de fornecer estes comboios de quarta geração. A Alstom e a SIEMENS negoceiam actualmente as condições desse consórcia para a construção desse comboio. As partes declaram que tomariam seriamente em consideração o desenvolvimento de um comboio de grande velocidade de quarta geração.

Conclusão

(50) A situação concorrencial na Alemanha, nos Países Baixos e o EEE não se alterará na sequência da operação, uma vez que a Bombardier e a ADtranz fazem já parte ao mesmo consórcio, o ICE 3. A Bombardier forneceu as componentes mecânicas à Alstom para o TGV, mas o estudos de mercado demonstra que poderia ser facilmente substituída por outros fabricantes. É igualmente provável que a entidade resultante da operação de concentração desenvolva o seu proprio comboio de alta velocidade, que poderia aumentar a concorrência. Além disso, do lado da procura, o sector é igualmente concentrado e as

▼B

empresas detêm efectivamente um poder de mercado considerável, que compensa a concentração do lado da oferta. Geralmente, cada país conta apenas com um único comprador, que se encontra por conseguinte em situação de monopsónio, enquanto a nível europeu, os grandes compradores se agrupam no âmbito de consórcios. Por conseguinte, a operação projectada não dá por conseguinte origem à criação nem ao reforço de uma posição dominante no mercado dos comboios de alta velocidade na Alemanha, nos Países Baixos, ou no EEE.

2. COMBOIOS INTERURBANOS (GRANDES LINHAS) NA ALEMANHA E NO EEE

(51) No que se refere aos comboios interurbanos ou grandes linhas, o único mercado nacional em que as actividades das partes se sobrepõem é a Alemanha. Foram aí atribuídos dois contratos entre 1995 e 1999, ambos pela Deutsche Bahn AG. Um foi atribuído à ADtranz e o outro a um consórcio liderado pela Siemens, em que a Bombardier era o fornecedor de compenentes mecânicas. A Siemens declarou na sua resposta à Comissão que, se a Bombardier já não pretender participar em tais projectos após a concentração, poderia facilmente substituir a Bombardier enquanto fornecedor de componentes mecânicas. As partes não entravam por conseguinte em concorrência entre si no mercado alemão, não tendo a Bombardier apresentado uma proposta em seu próprio nome. Após a tomada de controlo da ADtranz pela Bombardier, o número de fornecedores, ou seja, os integradores de sistemas capazes de oferecer comboios interurbanos, não se alterará.

(52) A um nível europeu, foram lançados durante o período relevante (1995-1999), 11 concursos, que representam um volume total de 1 482 carruagens e um valor total de 2,4 mil milhões de euros. Destes 11 concursos, a Alstom ganhou 5 (q que representa mais de 50 % tanto em valor como em volume), a ADtranz 2 e a Bombardier 1. Os restantes três contratos foram atribuídos a consórcios em que a Siemens era o contratante principal em dois casos e a Alstom num caso (num conjuntamente com a CAF). Dado que a Alstom fazia parte de um dos consórcios liderado pela Siemens daí resulta que obteve por conseguinte o contrato ou fazia parte do consórcio vencedor em 7 dos 11 concursos. A Alstom é por conseguinte claramente o líder do mercado.

(53) Tal como aconteceu em relação aos comboios de alta velocidade, este sector é também fortemente concentrado do lado da procura. Na maior parte dos países, o único comprador presente no mercado é a empresa nacional de caminhos-de-ferro, que beneficia por conseguinte de um poder de compensação significativo. A única excepção é o Reino Unido, em que foram lançados três concursos que representaram mais de metade da procura europeia de comboios interurbanos. Contudo, as empresas que convidam à apresentação de propostas são poderosos operadores ferroviários, tais como a First Western Group ou a Connex, que exercem a sua actividade a nível internacional e são apoiadas por empresas de financiamento, elas próprias filiais de grandes bancos multinacionais, tais como o HSBC.

Conclusão

(54) A operação de concentração não alterará significativamente a situação concorrencial no mercado alemão. Se o mercado geográfico relevante fosse e EEE, a entidade resultante da concentração situar-se-ia na segunda posição, muito atrás da Alstom, líder da mercado. A Siemens é considerada por todos os clientes um fornecedor integrado credível. Além disso, as empresas nacionais de caminho-de-ferro, ou os operadores ferroviários, no caso do Reino Unido, exercem um poder de compra considerável. Por conseguinte, a operação projectada não dá por conseguinte origem à criação nem ao reforço de uma posição

▼B

dominante das partes no mercado dos comboios interurbanos na Alemanha ou o EEE.

3. CARRUAGENS DE PASSAGEIROS NO EEE

(55) Neste mercado, as actividades das partes são grande medida complementares. Dado que, nos diferentes Estados-Membros, tanto a Bombardier como a ADtranz, mas não ambas, ganharam um contrato, as suas actividades não se sobrepõem. Este sector só constituirá um mercado afectado, se a totalidade do EEE for considerada um mercado geográfico relevante. Mesmo nesse caso, a ADtranz acrescentaria apenas [0 %-10 %]* à quota de mercado de [30 %-40 %]* que a Bombardier detém a nível europeu. A ADtranz só ganhou um contrato na Áustria. Os concorrentes neste mercado são a Siemens [5 %-15 %]*, a Aolstom [10 %-20 %]*, a AnsaldoBreda [0 %-10 %]*, e a CAF.

(56) Tal como em relação aos comboios de alta velocidade e aos comboios interurbanos, este sector caracteriza-se por um nível de concentração muito elevado do lado da procura. Na maior parte dos países, a empresa nacional de caminhos-de-ferro é com efeito o único comprador presente no mercado. Durante o período de referência 1995-1999, a totalidade das encomendas foi efectuada pelas empresas nacionais de caminho-de-ferro na Áustria, na Bélgica, na Finlândia, na Alemanha, na Grécia, na Itália e na Espanha que têm um poder de mercado considerável. A operação projectada não dá por conseguinte origem à criação nem ao reforço de uma posição dominante das partes no mercado das carruagens no EEE.

4. COMBOIOS REGIONAIS NA ALEMANHA

(57) No mercado dos comboios regionais na Alemanha, a quota de mercado combinada das partes elevar-se-á a [50 %-60 %]* (Bombardier: [20 %-30 %]*, ADtranz: [30 %-40 %]*)- Importa notar que a maior parte da quota de mercado da ADtranz é imputável, essencialmente, às vendas do seu Regioshuttle e à comercialização do Gelenktriebwagen (GTW) da Stadler, de que a ADtranz era responsável até ao final de 2000. Com efeito, durante o período dos últimos três anos (1997-1999) do período de cinco anos (1995-1999) examinado, ou seja, após a introdução do GTW no mercado alemão ([1]), a ADtranz vendeu apenas comboios regionais Regioshuttle e GTW na Alemanha. O segundo maior operador no mercado alemão seria a Siemens [25 %-35 %]*, seguida da Alstom com [10 %-20 %]*. Apenas duas outras empresas, de importância marginal, estão presentes neste mercado, o fabricante suíço Stadler e o produtor austríaco Jenbacher Transportsysteme AG («Jenbacher»); Trata-se no entanto, de empresas não intregradas que, em conjunto, detêm menos de 3 % do mercado (1995-1999) e que não podem, actualmente, ser consideradas concorrentes independentes das partes ([2]).

(58) Por um lado, já que os mercados em questão mercados sujeitos a concurso, a apreciação em termos de concorrência da concentrâção notificada não pode ser baseada exclusivamente numa análise das quotas de mercado ([3]). Com efeito, os concorrentes principais das partes no mercado alemão, a SIEMENS e a Alstom, continuam a ser proponentes credíveis e activos ([4]). Por outro lado, a concentração notificada reduzirá de quatro (Bombardier, ADtranz, Siemens, e Alstom, ou respectivas filiais) para três (Bombardier/ADtranz, Siemens, e Alstom, ou respectivas filiais), o número de fornecedores independentes de comboios regionais no mercado alemão, situando-se a

([1]) Ver considerandos 63 e 64.
([2]) Ver considerandos 62 a 66.
([3]) Ver igualmente considerandos 39 e 40.
([4]) Quer directamente quer através das suas filiais, quer como proponentes individuais ou membros de consórcios.

▼B

Bombardier/ADtranz largamente à frente. Neste contexto, é conveniente ter em conta os aspectos que se seguem:

(59) Registaram-se 42 concursos, representando no total um volume de 2631 carruagens e um valor de 2,4 mil milhões de euros, durante o período de 1995-1999. A Bombardier e a ADtranz apresentaram cada uma propostas separadas ([1]) num total de 24 contratos examinados pela Comissão, representando um valor de 963 milhões de euros e um volume de 1131 carruagens (43 % do mercado global), enquanto em 12 contratos examinados pela Comissão, representando um valor de 567 milhões de euros e um volume de 607 carruagens (23 % do mercado global), apenas uma das partes participou enquanto proponente. Quatro contratos, lançados pela Deutsche Bahn AG e que representavam um valor de 841 milhões de euros e um volume de 873 carruagens (um terço do mercado global), foram atribuídos a um consórcio que incluía a Bombardier, a ADtranz e o seu concorrente principal, a Siemens. Noutros dois casos examinados pela Comissão, nenhuma da partes apresentou qualquer proposta. As partes, entraram por conseguinte em concorrência entre si para a obtenção de contratos que representavam 43 % do mercado global (1995-1999), ou seja, os contratos relativamente aos quais cada uma das partes apresentou uma proposta separada.

(60) A Siemens faz parte do consórcio BR 424-426 (bem como ADtranz e a Bombardier), que ganhou, em especial, contratos adjudicados pela DB REGIO AG relativamente a 139 comboios (870 carruagens). É responsável pelo equipamento eléctrico destes comboios. Além disso, a SIEMENS comercializa neste mercado dois produtos com marca, o Desiro e o RegioSprinter. Este último é uma automotora a diesel ligeira que, até agora, só foi vendida em pequenas quantidades na Alemanha. De acordo com as partes, a Deutsche Bahn AG recusou-se a comprar o RegioSprinter devido à sua fraca capacidade de resistência ao choque. O Desiro, por outro lado, é um novo produto de série que foi bem acolhido pelo mercado.

(61) A Alstom desenvolveu duas famílias de produtos, denominadas Coradia e X'Trapolis, que são plataformas modulares. Obteve um importante contrato, atribuído pela DB REGIO AG (BR 423), no âmbito de um consórcio com a ADtranz, que fornece a parte eléctrica. A Alstom ganhou também recentemente um número significativo de contratos relativos aos Coradia-Lint 27 e ao 41.

(62) Em 1993, a Jenbacher começou a desenvolver uma automotora a diesel denominada «Integral», que devia suceder ao seu BR 5047. Em 1997, a Jenbacher obteve um contrato para o fornecimento deste produto à Oberlandbahn bávara. Estes 17 comboios foram entregues no início do ano de 1999, o que valeu à Jenbacher uma quota de mercado inferior a 3 %. Contudo, a totalidade destes 17 comboios tiveram de ser conduzidos de novo para o depósito devido a problemas graves de qualidade e não estarão operacionais antes do início de 2001. A Jenbacher procura actualmente um parceiro estratégico e não pode, por esse facto, ser considerada um concorrente poderoso neste mercado.

(63) A quota de mercado detida pela Stadler fora da Suíça é bastante reduzida e não ultrapassava inicialmente 2 % na UE, uma percentagem imputável a dois contratos obtidos na Áustria e na Grécia. O produto da empresa, o Gelenktriebwagen («GTW»), só foi lançado no mercado alemão em 1997 por um consórcio composto pela ADtranz, pela DWA ([2]) e pela Stadler. O GTW representou [10 %-20 %]* do mercado alemão no período de três anos compreendido entre 1997-1999.

([1]) Quer directamente quer através das suas filiais, quer como proponentes individuais ou membros de consórcios.

([2]) A DWA é actualmente uma filial da Bombardier (ver considerando 19).

▼B

(64) Inicialmente a Stadler não produzia nem comercializava ela própria o GTW. Penetrou no mercado alemão concedendo uma licença à DWA, que adaptou o GTW a esse mercado nacional e construiu a maioria das carruagens. A Stadler era então apenas um subcontratante da DWA para o fabrico da parte mecânica. A ADtranz é o fornecedor do equipamento eléctrico e era igualmente responsável da comercialização do GTW.

(65) No início de 2000, a Stadler adquiriu uma participação maioritária nas antigas instalações de produção da ADtranz em Berlim Pankow ([1]), onde tenciona fabricar ela própria o GTW destinado ao mercado alemão. A ADtranz detém ainda uma participação minoritária de um terço na empresa comum, actualmente denominada Stadler Pankow GmbH (a seguir denominada: «Stadler Pankow»). A ADtranz é obrigada, por força do contrato de empresa comum, a assegurar um certo número de horas de fabrico para utilizar a capacidade, que é proporcionalmente superior à sua participação no capital da empresa. Esta obrigação terminará em […]*. A fim de cumprir as suas obrigações, a ADtranz transferiu o fabrico do seu Regioshuttle (RS 1) para a Stadler Pankow. A ADtranz continua no entanto a ser responsável pela comercialização do RS 1, de que continua a ser proprietária.

(66) O acordo inicial concluída entre a ADtranz e a Stadler para a comercialização do GTW terminou em 31 de Dezembro de 2000 e, desde 1 de Janeiro de 2001, a Stadler comercializou o próprio GTW. Contudo, a ADtranz enquanto parceiro […]* na empresa comum Stadler-Pankow, pode ainda influenciar as decisões relativas ao GTW. Por conseguinte, a Stadler não pode actualmente ser considerada um concorrente inteiramente independente da entidade resultante da operação de concentração, enquanto a sua relação estrutural com a ADtranz permanecer inalterada.

(67) Embora a Deutsche Bahn Regio AG seja, na Alemanha, o principal comprador de comboios regionais e detenha um poder de compra compensatório, vários pequenos operadores privados de comboios regionais estão igualmente presentes neste mercado. O processo de privatização deverá prosseguir no futuro. Embora algumas destas empresas mais pequenas pertençam à Connex, uma empresa francesa filial do grupo Vivendi, presente em toda a Europa, tal não acontece com a maior parte delas. Por conseguinte, contrariamente ao mercado dos comboios de alta velocidade ou comboios interurbanos, a procura é muito mais fragmentada neste sector e os compradores não beneficiam do mesmo poder de compra pelo que não se pode excluir o risco de posição dominante das partes no mercado.

Conclusão

(68) Pelas razões supramencionadas, a operação de concentração notificada suscita sérias dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado comum no que diz respeito aos comboios regionais na Alemanha. É susceptível de criar uma posição dominante para das partes nesse mercado.

5. ELÉCTRICOS E VEÍCULOS LIGEIROS SOBRE CARRIS NA ÁUSTRIA NA FRANÇA, NA SUÉCIA E NA ALEMANHA

a) ***Áustria***

(69) Apenas um pequeno número de contratos foi atribuído na Áustria no período 1995-1999. Dos seis contratos examinados pela Comissão, a Bombardier ganhou [menos de seis]*, o que representa um valor de […]* milhões de euros ([40 %-50 %]*

([1]) A Stadler e a ADtranz controlam conjuntamente a empresa comum Stadler Pankow (ver considerando 103).

▼B

do mercado global) e um volume de […]* carruagens ([50 %--60 %]* do mercado global). A Siemens ganhou um contrato, representando um valor de […]* milhões de euros ([40 %-50 %] * do mercado global) e um volume de […]* carruagens ([35 %--45 %]* do mercado global). Um contrato que representava um valor de 16,2 milhões de euros e um volume de 6 carruagens foi atribuído a um consórcio, que incluía a Bombardier, a ADtranz, a ELIN e a Siemens. A quota de mercado da ADtranz na Áustria de [0 %-10 %]* (em valor) baseia-se exclusivamente na sua participação neste consórcio. Não existe, por conseguinte, qualquer sobreposição entre as partes, com excepção da resultante da sua participação nesse consórcio, em que não eram concorrentes.

(70) Nestas circunstâncias, a operação notificada não conduz à criação nem a reforço de uma posição dominante das partes no mercado austríaco dos eléctricos e dos véiculos ligeiros sobre carris. Em primeiro lugar, dado que os mercados em questão estão sujeitos a concursos e que o número de contratos atribuídos é muito reduzido, a apreciação da concentração notificada em termos de concorrência não poderia basear-se unicamente numa análise das quotas de mercado ([1]), dado que estas não reflectem o número de concorrentes credíveis que participaram efectivamente no concurso enquanto proponentes activos. Em segundo lugar, a operação notificada não altera o número de proponentes credíveis presentes no mercado austríaco dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris, uma vez que a ADtranz participou apenas uma única vez num consórcio vencedor e não era nessa ocasião concorrente da Bombardier ou de um dos outros grandes fornecedores. Finalmente, a Siemens mantém a sua posição de concorrente poderoso no mercado austríaco.

b) ***França***

(71) No que diz respeito aos eléctricos e veículos ligeiros sobre carris em França, as partes têm uma quota de mercado combinada de [30 %-40 %]* (Bombardier: [20 %-30 %]*, ADtranz: [10 %--20 %]*), enquanto a quota de mercado da Alstom é (… [55 %--65 %]*). Na sua investigação, a Comissão não encontrou quaisquer elementos de prova de criação de uma posição dominante duopolista por parte da Bombardier/ADtranz e da Alstom no mercado francês. Com efeito, para além dos actuais líderes de mercado (Alstom, Bombardier e ADtranz), três concorrentes desenvolvem actividades enquanto proponentes no mercado francês, nomeadamente a Siemens, a AnsaldoBreda e a CAF. Num total de sete contratos lançados entre 1995 e 1999, a Alstom apresentou seis propostas, a Bombardier cinco, a Siemens cinco, a ADtranz quatro, a AnsaldoBreda três, e a CAF uma ([2]). Apenas em dois dos sete concursos examinados, as partes entraram directamente em concorrência entre si enquanto proponentes. Dada a posição forte da Alstom no mercado francês e a presença de vários proponentes activos, em especial a Siemens, a aquisição da ADtranz pela Bombardier não conduzirá à criação nem ao reforço de uma posição dominante no mercado francês dos eléctricos e dos veículo ligeiros sobre carris.

c) ***Suécia***

(72) No que diz respeito ao mercado sueco dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris, apenas um contrato (lançado pela SL Infrateknik ab, Estocolmo, 1997) foi atribuído no período de cinco anos (1995-1999) examinado pela Comissão; este contrato representou um valor total de apenas 21,9 milhões de euros (doze carruagens). Além disso, a Bombardier e a ADtranz tinham apresentado a sua proposta relativamente a esse contrato

([1]) Ver também considerandos 39 e 40.
([2]) Em 2000, foram apenas celebrados três contratos em França para eléctricos/ /veículos ligeiros, tendo todos sido ganhos pela Alstom.

▼B

enquanto membros de um consórcio único (quotas nesse consórcio: Bombardier [… %]* e ADtranz [… %]*) e, por conseguinte, não eram concorrentes entre si. As suas actividades no mercado sueco não se sobrepõem. O estudo de mercado realizado pela Comissão não revelou quaisquer elementos de prova da criação ou do reforço de uma posição dominante pelas partes na Suécia.

d) ***Alemanha***

(73) Na Alemanha, de longe o principal mercado europeu dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris na Europa, a quota de mercado combinada das partes eleva-se a [50 %-60 %]* (Bombardier: [30 %-40 %]*, ADtran: [20 %-30 %]*), seguido da Siemens ([30 %-40 %]*) e da Alstom ([0 %-10 %]*), sendo cada uma destas percentagens calculada em relação aos cinco anos compreendidos entre 1995 e 1999.

(74) Por um lado, dado que os mercados em questão são mercados sujeitos a concursos, a apreciação concorrencial da operação de concentração notificada não poderá basear-se exclusivamente numa análise das quotas de mercado ([1]). Com efeito, os concorrentes principais das partes no mercado alemão, a Siemens e a Alstom, permanecem proponentes credíveis e activos ([2]).

(75) No que se refere às compras de eléctricos e veículos ligeiros sobre carris na Alemanha, a Comissão verificou, após análise, que a Siemens tinha apresentado propostas em relação a 18 dos 19 projectos abertos à concorrência entre 1995 e 1999, que tinha passado a fase da primeira selecção na maior parte dos casos e que tinha obtido dez contratos; a sua taxa de êxito, foi por conseguinte superior a 50 %.

(76) No que diz respeito à Alstom, esta empresa apresentou nove propostas durante o mesmo período, passou a fase da primeira selecção por três ocasiões e obteve um contrato. É conveniente notar que esta empresa centra desde há pouco a sua actividade na produção de comboios regionais e de eléctricos/veículos ligeiros sobre carris destinados ao mercado alemão, nas instalações de produção da LHB, a sua filial alemã situada em Salzgitter. Poderá desta forma melhorar as hipóteses de ganhar no futuro contratos na Alemanha e aumentar a sua actual quota de mercado.

(77) A Siemens e a Alstom dispõem ambas de uma carteira completa de produtos, que abrange o conjunto da gama de aplicações e pode responder a todas as exigências do cliente: a Siemens foi o primeiro fornecedor a colocar no mercado uma plataforma de produtos; actualmente, a empresa comercializa o Combino, um eléctrico de piso baixo, o CitySprinter, um eléctrico de piso elevado e o GT8-100D/M de dupla alimentação enquanto a Alstom propõe os Citadis 100, 200 e 300, eléctricos de piso baixo, o B-Wagen, um eléctrico de piso elevado e o comboio-eléctrico Citadis 500 de dupla alimentação.

(78) Por outro lado, não há quaisquer dúvidas de que a operação de concentração notificada reduzirá o número dos principais fornecedores de eléctricos e de veículos liegeiros sobre carris activos no mercado alemão de quatro (Bombardier, ADtranz, Siemens, e Alstom, ou respectivas filiais) para três (Bombardier/ADtranz, Siemens, e Alstom, ou respectivas filiais), assumindo a Bombardier/ADtranz com toda a evidência o lugar de líder do mercado. Neste contexto, devem ser tomados em consideração os seguintes aspectos:

(79) Em primeiro lugar, ainda que as carteiras de produtos das partes sejam numa certa medida complementares, a operação notificada

([1]) Ver igualmente os considerandos 39 e 40.
([2]) Quer directamente quer através das suas filiais, quer como proponentes individuais ou membros de consórcios.

▼B

permitirá à nova entidade (Bombardier/ADtranz) posicionar-se melhor no mercado dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris. Por um lado, deve considerar-se que mesmo apesar de os eléctricos de piso elevado, os eléctricos de piso baixo e os comboios-eléctricos pertencerem ao mesmo mercado do produto ([1]), há com efeito que admitir que as actividades das partes neste domínio são numa certa medida complementares: na realidade, a ADtranz comercializa activamente o seu Incentro, um eléctrico de série de piso baixo integral e o seu Variotram, um eléctrico modular de piso integralmente baixo ou em 70 % de comprimento, enquanto a Bombardier comercializa eléctricos de piso baxo (tais como o Cityrunner, o NGT6/8 e o K 4000) bem como eléctricos de piso elevado (K 5000) e os comboios--eléctricos com dupla alimentação eléctrica. Por outro lado, a operação notificada permitirá às partes propor uma gama completa de eléctricos e de veículos ligeiros sobre carris, que abrange os dois segmentos do mercado (piso elevado e piso baixo) e, por conseguinte, reforçar o seu poder concorrencial.

(80) Em segundo lugar, embora admitindo que no passado, as actividades de apresentação de propostas das partes foram numa certa medida complementares, é forçoso admitir que a operação de concentração notificada aumentará as possibilidades da nova entidade de participar em concursos públicos. Com efeito, é conveniente notar que as partes apenas entram em concorrência entre si em aproximadamente metade dos projectos colocados a concurso na Alemanha entre 1995 e 1999. De facto, a Bombardier e a ADtranz apresentaram propostas distintas ([2]) num total de [0 < 10 %]* contratos examinados pela Comissão, representando um valor de […]* milhões de euros ([50 %-60 %]* da totalidade do mercado) e um volume de […]* carruagens [40 %-50 %]*, enquanto apenas uma das partes apresentou propostas em [0 < 10 %]* casos examinados pela Comissão, representando um valor de […]* milhões de euros [30 %-40 %] * e um volume de […]* carruagens [30 %-40 %]*. Em outros dois casos examinados pela Comissão, que totalizam um valor de […]* milhões de euros [10 %-20 %]*, e um volume de […]* carruagens [10 %-20 %]*, a Bombardier e a ADtranz faziam parte do mesmo consórcio e não entravam por conseguinte em concorrência entre si. Contudo, a tomada de controlo da ADtranz dará necessariamente origem a um reforço da posição concorrencial da Bombardier no mercado. Com efeito, o alargamento da carteira de produtos da nova entidade, que abrangerá toda a gama de produtos do sector dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris, permitir-lhe-á participar enquanto proponente em todos os concursos públicos que serão lançados na Alemanha ([3]).

(81) Em terceiro lugar, embora a influência acrescida dos clientes no mercado dos eléctricos possa compensar, numa certa medida, as quotas de mercado relativamente elevadas das partes, o estudo da Comissão demonstrou que o poder de compra não é suficiente para compensar os efeitos da operação de concentração notificada. Por um lado, o poder de negociação dos clientes aumentou na medida em que a prática dos agrupamentos e dos consórcios de compra se tornou mais corrente nos últimos anos. Por exemplo dois operadores ferroviários municipais alemães, a Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH e a Rostocker Straßenbahn AG, lançaram recentemente um concurso conjunto no mercado dos eléctricos ([4]), assim como a Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft AG (MVV-Verkehr A), em colaboração com a Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, Oberrheinische

([1]) Ver considerando 13.
([2]) Quer directamente quer através das suas filiais, quer como proponentes individuais ou membros de consórcios.
([3]) Quanto ao alargamento da carteira de produtos da nova entidade, ver igualmente o ponto anterior.
([4]) O contrato foi atribuído em 1999.

▼B

Eisenbahn AG, Repo-Haardtbahn GmbH e Verkehrsbetriebe Ludwigshaven GmbH ([1]). O estudo de mercado indicou que o número destes consórcios e cooperações deverá aumentar no futuro. Por outro lado, é verdade que uma grande maioiria dos clientes são principalmente empresas ferroviárias locais ou municípios. Por conseguinte, ao contrário do que aconteceu no mercado dos comboios de alta velocidade ou dos comboios interurbanos, no sector dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris, a procura continua a ser muito mais fragmentada e não beneficia de um grau suficiente de poder de compra compensatório para excluir o risco de posição dominante do mercado pelas partes.

(82) Para além disso, os resultados do estudo de mercado demonstram globalmente que os obstáculos remanescentes à entrada no mercado alemão dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris não são negligenciados, devido nomeadamente a preferências dos clientes a favor de fornecedores presentes a nível nacional, mesmo local, e a determinadas exigências de qualidade e especificações técnicas ([2]).

(83) Além disso, a operação de concentração ameaça por em perigo a existência da empresa Kiepe, fornecedor de sistemas de propulsão eléctrica, que se encontra principalmente presente no mercado alemão dos eléctricos. Ainda que a Kiepe se tenha associado no passado a diferentes fornecedores de equipamentos mecânicos, as suas entregas à Bombardier representavam até agora uma parte importante do seu volume de negócios no sector ferroviário. Após ter adquirido a ADtranz, a Bombardier tornar-se-á ela própria um produtor integrado de veículos ferroviários, deixará de depender dos sistemas de propulsão eléctrica de pequenos fornecedores secundários, tais como a Kiepe ou a ELIN, que têm até agora sido parceiros importantes. Por conseguinte, o estudo de mercado realizado pela Comissão revelou preocupações de que estes fornecedores perdessem os seus mercados ou fossem relegados para um sector «nicho». Nesse caso, também deixariam de servir de parceiros a fornecedores de material mecânico não integrados, tais como a Stadler, nem permitiriam o acesso ao mercado de novos candidatos potenciais e não integrados, como CAF ou a Talgo.

Conclusão

(84) Pelas razões supramencionadas, a operação de concentração notificada suscita sérias dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado comum no que diz rispeito aos eléctricos e aos veículos ligeiros sobre carris na Alemanha. É susceptível de criar uma posição dominante das partes neste mercado.

6. METROS NA ÁUSTRIA

(85) Quanto aos metros, o estudo de mercado realizado pelo Comissão revelou que apenas dois contratos foram atribuídos na Áustria no perióodo de 1995-1999. Apenas um destes contratos (metro de Viena, «U-Bahn Typ V-Wagen», 1998), em que a Bombardier e a ADtranz apresentaram propostas concorrentes (por um lado, a Bombardier com a Kiepe como fornecedor secundário; por outro lado a Siemens com a ADtranz e a ELIN na qualidade de fornecedores secundários); o contrato foi atribuído ao consórcio liderado pela Siemens. O outro contrato (metro de Viena, «U--Bahn Typ T», 1997), foi atribuído a um consórcio em que se incluíam a Bombardier, a ADtranz e a Siemens, tendo a Kiepe e a ELIN como fornecedores secundários. No total, as partes representaram [50 %-60 %]* do mercado austríaco (ADtranz [30 %--40 %]*, Bombardier [10 %-20 %]*), sendo os restantes [40 %--50 %]* detidos pela Siemens. Contudo, nas circunstâncias

([1]) O contrato foi atribuído em 1999.
([2]) Ver também considerandos 17 e seguintes.

▼B

supramencionadas, e uma vez que os mercados em questão estão sujeitos a concursos, a apreciação em termos de concorrência dos efeitos da concentração notificada na Áustria não pode ser baseada numa mera análise das quotas de mercado ([1]). Com efeito, a sobreposição das actividades das partes é pouco importante no que diz respeito aos metros na Áustria.

(86) Além disso, o metro de Viena é o único sistema de metro urbano existente na Áustria, e não deverá ser publicado nos próximos anos qualquer outro novo concurso, quer para o actual metro de Viena quer para um novo sistema que seria eventualmente construído numa outra cidade austríaca. No contexto do estudo de mercado, a Comissão não encontrou por conseguinte qualquer elemento que indique que a operação dará origem à criação ou ao reforço de uma posição dominante das partes no mercado austríaco dos metros.

7. SERVIÇOS PESADOS DE MANUTENÇÃO NO REINO UNIDO

(87) No sector dos serviços pesados de manutenção no Reino Unido, a quota de mercado combinada das partes ascendeu a [30 %-40 %] * em 1999 (ADtranz: [20 %-30 %]*, Bombardier: [10 %-20 %] *), seguida da Railcare ([10 %-20 %]*) e da Alstom ([10 %--20 %]*). As empresas ferroviárias locais representavam [20 %--30 %]* do mercado dos serviços pesados de manutenção no Reino Unido. Com base nestes dados, a Bombardier e a ADtranz teriam alcançado uma posição líder no mercado dos serviços pesados de manutenção no Reino Unido após a concentração, dando origem a problemas de concorrência.

(88) A parte notificante alega contudo que a maior parte do volume de negócios realizado pela Bombardier no segmento dos serviços pesados de manutenção no Reino Unido foi apenas alcançado em resultado da execução de dois contratos, cuja execução se concluiria antes do final de 2000; na fase actual, não existe, segundo a parte notificante, qualquer atraso de encomendas, nem a Bombardier celebrou quaisquer novos contratos que devessem entrar em vigor no sector dos serviços pesados de manutenção, nem a Bombardier tem actualmente capacidades de reserva significativas que lhe permitiriam oferecer num futuro próximo serviços pesados de manutenção.

Conclusão

(89) Tende em conta o que precede, a concentração não dá origem a problemas de concorrência no sector dos serviços pesados de manutenção no Reino Unido. Dado que a actividade da Bombardier no mercado dos serviços pesados de manutenção no Reino Unido diminuirá significativamente a partir do 2001, não haverá qualquer sobreposição significativa nas actividades dos serviços pesados de manutenção das partes a partir desse momento. A Comissão não encontrou qualquer elemento de prova de criação ou reforço de uma posição dominante das partes no Reino Unido.

E. *MERCADO NÃO AFECTADO: SISTEMA AEROPORTUÁRIO DE TRANSPORTE AUTOMÁTICO DE PASSAGEIROS («APM»)*

(90) A ADtranz é o líder mundial no mercado dos APM com uma quota global de 70 %. Os concorrentes principais são a Poma--Otis, uma empresa comum entre a Pomagalski de França e a empresa americana Otis, Matra (Siemens) e Mitsubishi. A ADtranz ganhou apenas novos contratos no EEE no período de 1995-1999 atribuídos pelo aeroporto de Roma. A Bombardier não tem os seus próprios produtos APM. Por conseguinte, não existe qualquer sobreposição entra a ADtranz e a Bombardier.

([1]) Ver também os considerados 39 e 40.

▼B

Quanto à Bombardier, após ter estudado diferentes opções para entrar no mercado, constituiu uma aliança com a Mitsubishi Heavy Industries (a seguir denominada: «MHI») em 1999. A Bombardier comercializa e assegura a integração geral dos sistemas, e a MHI fornece o veículo propriamente dito e o sistema de sinalização. A aliança MHI/Bombardier não se concretizou até ao momento através da apresentação de propostas comuns na Europa no mercado em causa. Esta aliança prepara-se para apresentar uma proposta para aeroporto de Madrid e tenciona integrar um processo de concurso para o projecto do aeroporto Charles de Gaulle, mas a Bombardier e a MHI decidiram pôr termo à sua relação se o projecto de concentração com a ADtranz se concretizar.

(91) A Bombardier retirou-se já do projecto relativo ao aeroporto de Madrid. Por conseguinte, a operação poderia reforçar a posição dominante da ADtranz no mercado europeu dos APM colocando desta forma em risco a entrada de um novo fornecedor de APM no mercado europeu. Contudo, a própria MHI declarou que conseguiu finalizar a proposta para o aeroporto de Madrid com a Sumitomo. Por conseguinte, o projecto de concentração não conduzirá à eliminação de um candidato potencial e não reforçará a posição dominante da ADtranz neste mercado na Europa.

V. **COMPROMISSOS**

(92) A fim de resolver os problemas de concorrência identificados anteriormente nos mercados alemães dos comboios regionais e eléctricos, as partes apresentaram os compromissos que se incluem nos pontos 93 a 100. O texto integral destes compromissos é apresentado no anexo que faz parte integrante da presente decisão.

1. COMPROMISSOS DESTINADOS A REFORÇAR A INDEPENDÊNCIA DA Stadler ([1])

(93) A ADtranz está actualmente a explorar uma empresa comum, a Stadler Pankow, Berlim, com a Stadler ([2]). Esta empresa comum está a ser utilizada pelas duas empresas-mãe como local de produção comum para a montagem dos comboios regionais, como o Regioshuttle da ADtranz (RS) e o Gelenktriebwagen da Stadler (GTW).

(94) A ADtranz detém […]* das acções na empresa comum, enquanto a Stadler detém os restantes […]* das acções. Uma vez que a ADtranz tem o direito de nomear […]* dos cinco membros do conselho de fiscalização da empresa comum e dispõe de um direito de veto relativo ao seu orçamento, a Stadler Pankow é conjuntamente controlada pelas duas empresas-mãe.

(95) As partes propõem retirar-se desta empresa comum e ceder a participação da ADtranz na Stadler Pankow à Stadler.

(96) As partes comprometem-se também a tomar determinadas medidas provisórias destinadas a assegurar que a Stadler Pankow pode continuar as suas actividades comerciais. Estas incluem, nomeadamente, um determinado nível de utilização das suas capacidades (até um certo número de horas de trabalho por ano) até ao final de […]*, ultrapassando desta forma em grande medida as actuais obrigações da ADtranz no âmbito do acordo de empresa comum e o compromisso de fornecer à Stadler, durante um período de transição de […]* anos, certas componentes em condições actuais de mercado, sob reserva de uma adaptação a título da inflação.

([1]) Ver pontos 1, alínea e) a 1, alínea g) dos compromissos, tal como constam do anexo.

([2]) A Stadler e a ADtranz exercem actualmente o controlo em comum da empresa comum Stadler Pankow (ver considerando 103).

▼B

2. COMPROMISSOS DESTINADOS A PRESERVAR UMA CONCORRÊNCIA EFECTIVA NOS MERCADOS ALEMÃES DOS COMBOIOS REGIONAIS E DOS ELÉCTRICOS A VEÍCULOS LIGEIROS SOBRE CARRIS ([1])

(97) Além disso, as partes comprometem-se a conceder licenças exclusivas para a produção e a comercialização, na UE, de duas das suas linhas de produtos, nomeadamente o comboio regional Regioshuttle e o eléctrico Variotram, à Stadler. O Regioshuttle representou aproximadamente [5 %-20 %]* do mercado alemão dos comboios regionais no período de 1995-1999, enquanto o Variotram representou aproximadamente [5 %-20 %]* do mercado alemão dos eléctricos/veículos ligeiros sobre carris nesse mesmo período. Os dois produtos foram vendidos a vários clientes.

3. COMPROMISSOS DESTINADOS A REFORÇAR A INDEPENDÊNCIA DA ELIN ([2])

(98) A Bombardier compromete-se a alienar a sua participação minoritária de [… %]* na empresa ELIN ([3]). A ELIN produz sistemas de propulsão para os veículos sobre carris (comboios regionais e eléctricos) e é até agora um dos fornecedores da Bombardier para o material de propulsão eléctrico, por exemplo para os seus comboios regionais do tipo Talent e dos seus eléctricos do tipo Cityrunner Linz.

(99) Além disso, a Bombardier compromete-se — para além da sua actual cooperação com a ELIN no desenvolvimento dos comboios regionais do tipo Talent — a alargar a sua cooperação com a ELIN aos veículos ligeiros sobre carris do tipo Cityrunner Linz por um período de cinco anos. Foi já concluído um acordo de desenvolvimento conjunto.

4. COMPROMISSOS DESTINADOS A REFORÇAR A INDEPENDÊNCIA DA KIEPE ([4])

(100) Por outro lado, a Bombardier compromete-se a utilizar exclusivamente por um período de […]* anos o equipamento de tracção da empresa Kiepe para os eléctricos com piso elevado do tipo «K 5000» que vende no mercado mundial e os comboios-eléctricos do tipo Saarbrücken Vehicle, que vende na União Europeia. A cooperação exclusiva proposta com a Kiepe é vinculativa apenas para a Bombardier (exclusividade unilateral). Além disso, a Bombardier propõe-se encomendar à Kiepe trabalhos de instalação num montante anual de […]* de marcos alemães durante um período de […]* anos. Foi já concluído um acordo de cooperação.

VI. **APRECIAÇÃO DOS COMPROMISSOS**

(101) Tal como confirmado pelos resultados da avaliação do mercado realizada pela Comissão, estes compromissos podem ser considerados suficientes para solucionar de forma adequada os problemas de concorrência verificados nos mercados alemães dos comboios regionais e dos eléctricos e veículos ligeiros sobre carris, tal como apresentado anteriormente ([5]).

([1]) Ver pontos 1, alínea h) e 1, alínea i) dos compromissos, tal como constam do anexo.
([2]) Ver pontos 1, alínea a) e 1, alínea b) dos compromissos, tal como constam do anexo.
([3]) A Bombardier e a accionista maioritária da ELIN, VA TECH ELIN EBG GmbH, detêm actualmente o controlo conjunto da ELIN (ver considerando 105).
([4]) Ver pontos 1, alínea c) e 1, alínea d) dos compromissos, tal como constam do anexo.
([5]) Ver considerandos 68 e 84.

▼B

(102) Os compromissos propostos garantirão a independência de três dos restantes operadores não integrados nos mercados dos comboios regionais e eléctricos/LRV e aumentar a sua competitividade. Estas empresas são, por um lado, a ELIN e a Kiepe, ambas fornecedoras de sistemas de propulsão eléctrica; e outro lado, a Stadler que fabrica peças mecânicas para os comboios regionais e os eléctrico e veículos ligeiros sobre carris. A Stadler tornar-se-á um fabricante importante de comboios regionais e de eléctricos no mercado alemão, enquanto a Kiepe e a ELIN continuarão a desempenhar um papel importante como fornecedores de sistemas de propulsão eléctrica aos construtores das componentes mecânicas não integrados, nomeadamente a Stadler. Os compromissos propostos pelas partes, permitirão, por conseguinte, compensar o desaparecimento da ADtranz como fabricante de comboios regionais e de eléctricos e veículos ligeiros sobre carris.

1. A SITUAÇÃO DA STADLER, DA ELIN E DA KIEPE

a) ***Stadler***

(103) No que diz respeito à Stadler Pankow, a participação minoritária de [… %]* da ADtranz nessa empresa comum garante-lhe o controlo conjunto, juntamente com o accionista maioritário, Stadler, dado que, por exemplo, o orçamento da empresa comum necessita de ser aprovado por unanimidade por ambos os accionistas. Além disso, a ADtranz tem o direito de nomear […] * dos cinco membros do conselho de fiscalização da empresa comum; portanto, as partes teriam acesso a todas as informações comerciais relevantes no que diz respeito à empresa comum se a concentração fosse aprovada sem condições.

(104) A separação da relação da Stadler com a ADtranz na Stadler Pankow fará desta empresa um produtor independente de comboios regionais. Além disso, a aquisição das licenças dos Regioshuttle e do Variotram, tal como oferecido pelas partes, permitirá à Stadler estabelecer-se enquanto concorrente credível nos mercados alemães dos comboios regionais e dos eléctricos, comercializando numa base autónoma dois produtos que já são bem conhecidos e vendidos na Alemanha. No entanto, serão necessárias certas garantias durante um período de transição. Por esta razão, as partes comprometem-se a garantir um certo nível de utilização das capacidades da Stadler Pankow e a fornecer à Stadler certas componentes nas condições actuais de mercado ([1]).

b) ***ELIN***

(105) No que diz respeito à ELIN, a participação minoritária de [… %] * da DWA, filial da Bombardier nessa empresa concede-lhe o controlo conjunto, conjuntamente com o accionista maioritário, a VA TECH ELIN EBG GmbH, Viena, dado que a DWA tem o direito de vetar certas decisões comerciais estratégicas. Além disso, a Bombardier tem uma opção para a compra dos restantes [… %]* da ELIN desde que a maior parte do volume de negócios da ELIN seja gerado através de projectos com a Bombardier. Além disso, […]* dos quatro membros do conselho de fiscalização da ELIN é nomeado pela DWA; assim, as partes terão acesso a todas as informações comerciais relevantes sobre a ELIN, se a concentração fosse autorizada sem condições.

(106) Uma vez libertada da relação estrutural que a liga à Bombardier, a ELIN tornarse-á um fornecedor independente de tecnologias de propulsão para os comboios regionais e os eléctricos/veículos ligeiros sobre carris. No entanto, serão necessárias certas garantias para um período de transição a fim de permitir que a

([1]) Para mais informações, ver considerando 96, bem como pontos 1, alínea e) — quarto parágrafo — e 1, alínea g) dos compromissos, tal como constam do anexo.

▼B

ELIN encontre novos parceiros, que substituam a Bombardier, que se tornará verticalmente integrada após a aquisição da ADtranz e, portanto, deixará de depender da ELIN para os sistemas de propulsão eléctrica. Dois acordos comuns de desenvolvimento concluídos entre a Bombardier e a ELIN prevêem a cooperação entre estas duas empresas durante um período de […]* anos. Dizem ambos respeito a projectos no sector dos comboios regionais e no sector dos eléctricos (Talent e Cityrunner Linz), permitindo desta forma que a ELIN se mantenha activa nos dois segmentos do mercado.

c) ***Kiepe***

(107) Quanto à Kiepe, as garantias oferecidas pela Bombardier permitirão tempo suficiente para que a empresa encontre novos parceiros de cooperacão, substituindo a Bombardier, que se tornará verticalmente integrada após a aquisição da ADtranz e, portanto, deixará de depender da Kiepe enquanto fornecedor de sistemas de propulsão eléctrica. O acordo de cooperação concluído com a Bombardier para este período de transição abrange o projecto de eléctricos de piso elevado («K5000») e um projecto de veículo ligeiro sobre carris do tipo eléctrico--comboio (Saarbrücken Vehicle), fornecendo desta forma uma diversidade suficiente à Kiepe, que lhe permita continuar activa nos dois segmentos de mercado. Além disso, o compromisso da Bombardier de encomendar à Kiepe trabalhos de instalação num montante anual de […]* de marcos alemães durante um período de […]* anos confere a esta última uma segurança económica suplementar, bem como o tempo suficiente para encontrar novos parceiros.

d) ***Eventual cooperação entre a Stadler, a ELIN e a Kiepe; abertura do acesso ao mercado***

(108) Dado que os compromissos apresentados manterão a independência dos dois fornecedores de sistemas de propulsão (ELIN e Kiepe), bem como a da Stadler, que fornece apenas as partes mecânicas dos comboios, parece possível a médio prazo uma cooperação entre estas três empresas. Todas mostraram interesse nessa cooperação, em especial a Stadler. Através dessa cooperação seria possível que as três empresas entrassem em concorrência com as partes bem como com a Siemens e a Alstom nos mercados alemães dos comboios regionais e dos eléctricos/veículos ligeiros sobre carris enquanto fornecedores independentes.

(109) Além disso, a ELIN e a Kiepe poderiam permitir que outras empresas, por exemplo as duas empresas espanholas CAF e Talgo, acedessem ao mercado alemão, tal como aconteceu com a Bombardier, quando entrou nesse mesmo mercado em cooperação com a Kiepe. Com efeito, a cooperação com os fornecedores de sistemas de propulsão eléctrica, nomeadamente com a Kiepe no que diz respeito à venda de eléctricos na Alemanha, constituiu um factor crucial que permitiu à Bombardier ganhar rapidamente quotas de mercado consideráveis nesse Estado-Membro durante os seis últimos anos.

2. EFEITOS SOBRE A ESTRUTURA DO MERCADO

Comboios regionais na Alemanha

(110) Os compromissos supramencionados tornarão a Stadler um concorrente importante e viável no mercado alemão. Com efeito, por um lado, as partes cederão o Regioshuttle, uma linha de produtos que representa cerca de [5 %-20 %]* do mercado e é actualmente detida e comercializada pela ADtranz; a Stadler é o potencial comprador da licença do Regioshuttle. Em segundo lugar, após a retirada da empresa comum Stadler Pankow, a ADtranz perderá qualquer influência sobre a actividade da Stadler relativamente ao comboio regional Gelenktriebwagen

▼B

(GTW); a empresa deixou já de comercializar o GTW da Stadler desde 1 de Janeiro de 2001 ([1]). A quota de mercado da ADtranz diminuirá em consequência; desde que o GTW da Stadler foi introduzido na Alemanha em 1997, representou [10 %-20 %]* do mercado alemão dos comboios regionais (1997-1999) ([2]).

(111) A futura quota de mercado da Stadler corresponderá aproximadamente à acutal quota de mercado alcançada pela ADtranz ([30 %--40 %]* em 1995-1999, [40 %-50 %]* no período 1997-1999); este pressuposto é confirmado pelo facto de, nos últimos anos, a ADtranz ter apenas vendido comboios regionais Regioshuttle e GTW na Alemanha. Das três linhas de produtos que a ADtranz comcercializava neste segmento, duas serão agora transferidas para a Stadler. A única linha de produto da ADtranz remanescente, o Itino, não foi ainda vendida até ao momento. Uma vez que do ponto de vista concerrencial é próximo do comboio regional Talent da Bombardier, é provável que as partes deixem de fabricar e comercializar um destes produtos após a concentração.

(112) Tendo em conta o que precede, pode concluir-se que a sobreposição das actividades das partes no que diz respeito aos comboios regionais na Alemanha será eliminada na nova estrutura de mercado.

Eléctricos e veículos ligeiros sobre carris no Alemanha

(113) Do mesmo modo, a quota da ADtranz no mercado dos eléctricos e veículos ligeiros sobre carris na Alemanha diminuirá significativamente de [50 %-60 %]* para [40 %-50 %]* (com base no período de cinco anos entre 1995-1999). Esta diminuição dever--se-á à alienação pelas partes do Variotram, uma linha de produtos que represente aproximadamente [5 %-15 %]* do mercado alemão e é actualmente propriedade da e comercializada pela ADtranz. A quota de mercado de [5 %-15 %]* poderá agora ser atribuída à Stadler, o potencial comprador da licença Variotram.

(114) A concessão da licença do Variotram à Stadler suprimirá assim em cerca de metade a sobreposição das partes no mercado alemão dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris resultante da operação. Garantirá contudo que a Stadler se tornará um concorrente viável neste mercado com potencialidade para substituir a posição competitiva da ADtranz anteriormente à operação. Na realidade, o Variotram é um dos dois eléctricos vendidos pela ADtranz na Alemanha no período de referência 1995-1999. Comparado com o eléctrico NGT, o Variotram é mais moderno e mais avançado a nível técnico. A Stadler estará bem colocada para produzir o Variotram, que necessita da mesma técnica de produção que é a utilizada pela Stadler Pankow para o Regioshuttle. Para além disso, a aquisição da licença relativa ao Variotram permitirá à Stadler diversificar a sua carteira de produtos e estabelecer-se no mercado alemão dos eléctricos. Os fornecedores de sistemas de propulsão eléctrica Kiepe e ELIN, ambos já activos no sector dos eléctricos e dos veículos ligeiros sobre carris, constituiriam bons parceiros para a Stadler.

Conclusão

(115) Os compromissos apresentados pelas partes permitem o estabelecimento de um novo fornecedor independente de comboios regionais e eléctricos/veículos ligeiros sobre carris (Stadler), que

([1]) Ver considerandos 63-66.

([2]) Enquanto a ADtranz participar na empresa comum Stadler Pankow, o projecto GTW pode ser considerado um consórcio, no âmbito do qual a Stadler é o contratante principal, fornecendo a ADtranz o sistema de propulsão e sendo a Stadler Pankow a instalação comum de produção; a quota de mercado correspondente deverá ser repartida entre a Stadler e a ADtranz. Quando a ADtranz se retirar da Stadler Pankow, tal como prevêem os compromissos, a quota de mercado total imputável ao GTW terá de ser apenas atribuída à Stadler.

▼B

retomará numa grande medida a posição que a ADtranz ocupa actualmente no mercado. Para além disso, os compromissos garantirão que dois fornecedores independentes de sistemas de propulsão eléctrica (Kiepe e ELIN) permaneçam activos nos dois mercados, o que permitirá a formação de futuros consórcios com a Stadler e outros fornecedores mecânicos não integrados. A Comissão chegou à conclusão de que, com base nos compromissos propostos pela partes, a operação de concentração notificada não conduzirá a uma posição dominante das partes no mercado alemão dos comboios regionais e dos eléctricos/veículos ligeiros sobre carris.

VII. **CONDIÇÕES E OBRIGAÇÕES**

(116) Nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 8.º do Regulamento das Concentrações, a Comissão pode acompanhar a sua decisão de condições e obrigações destinadas a garantir que as empresas em causa respeitem os compromissos assumidos perante a Comissão com vista a tornarem a concentração compatível com o mercado comum. Deve ser estabelecida uma distinção entre condições e obrigações. A realização de cada medida que deu origem à alteração estrutural pretendida do mercado constitui uma condição, enquanto as diferentes etapas necessárias para alcançar esse resultado são em geral obrigações impostas às partes. Se uma das condições não for cumprida, a decisão da Comissão que declara a concentração compatível com o mercado comum torna-se nula; se as empresas envolvidas não respeitarem uma obrigação, e Comissão pode revogar a sua decisão de autorização, em aplicação do n.º 5, alínea b), no artigo 8.º, do Regulamento das concentrações e as partes podem igualmente ser sujeitas a coimas e sanções pecuniárias compulsórias tal como previsto no n.º 2, alínea a), do artigo 14.º e no n.º 2, alínea a), do artigo 15.º do Regulamento das concentrações.

(117) Tendo em conta o que precede, a decisão da Comissão no caso em apreço deve ser sujeita à condição de que sejam plenamente respeitados todos os compromissos que envolvam alienações, independentemente de serem participações minoritárias em empreseas terceiras ou linhas de produtos, incluindo a concessão de licenças relativas a linhas de produtos, uma vez que são essas alienações que darão origem à alteração estrutural do mercado. O mesmo acontece em relação às obrigações em matéria de cooperação e de fornecimento que as partes se comprometem a assumir face a terceiros, destinando-se essas obrigações a garantir o êxito das alienações. Por outro lado, as disposições dos compromissos que dizem respeito ao mandatário que as partes devem nomear constituem obrigações para estas, uma vez que se destinam a implementar a alteração estrutural do mercado.

VIII. **CONCLUSÃO**

(118) Pelas razões supramencionadas e sob reserva do pleno cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes, a Comissão considera que a concentração prevista não dá origem à criação nem ao reforço de uma posição dominante em resultado da qual uma concorrência efectiva seria significativamente entravada no mercado comum ou numa parte substancial deste. Por conseguinte a concentração é declarada compatível com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE nos termos do n.º 2 do artigo 2.º e do n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento das concentrações e do artigo 57.º do Acordo EEE, desde que sejam plenamente cumpridos os compromissos constantes do anexo.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A operação notificada através da qual a Bombardier Inc. adquire, na acepção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento das concentra-

▼B

ções, o controlo exclusivo da empresa DaimlerChrysler Rail Systems >GmbH é declarada compatível com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE.

▼M1

Artigo 2.º

O artigo 1.º está sujeito ao pleno cumprimento das condições estabelecidas na alínea a), primeiro parágrafo, do ponto 1, nas alíneas c), d) e e), primeiro e quarto parágrafos, do ponto 1 e nas alíneas f), g), h) e i) do ponto 1 do anexo.

▼B

Artigo 3.º

O artigo 1.º está sujeito ao pleno cumprimento das obrigações estabelecidas nos pontos 1, alínea a) — segundo parágrafo —, 1, alínea e) — segundo e terceiro parágrafos —, e pontos 2 a 8 do anexo.

Artigo 4.º

É destinatária da presente decisão:

Bombardier Inc.
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Canada H3B 1Y8

▼B

ANEXO

Processo n.º COMP/M.2139 — Bombardier/ADtranz

Compromissos

O texto completo em inglês dos compromissos referidos nos artigos 2.º e 3.º pode ser consultado no seguinte endereço internet da Comissão: http://europa.eu.int/ /comm/competition/index_en.html