II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 18 päivänä lokakuuta 1995,

yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen toimintaan soveltuvaksi, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 mukaisessa menettelyssä

(Asia IV/M.850 — ABB/Daimler-Benz)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(97/25/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 57 artiklan,

ottaa huomioon yrityskeskittymien valvonnasta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 [1] ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon 23 päivänä kesäkuuta 1995 tehdyn komission päätöksen tätä tapausta koskevan menettelyn aloittamisesta,

on antanut asianomaisille yrityksille tilaisuuden ilmaista kantansa komission huomautuksiin,

on kuullut yrityskeskittymiä käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa [2],

sekä katsoo, että

1. Kyseinen 8 päivänä toukokuuta 1995 annettu ilmoitus koskee aikomusta perustaa Zürichissä sijaitsevan Asea Brown Boveri AG:n (jäljempänä "ABB") ja Daimler-Benz Aktiengesellschaftin (jäljempänä "Daimler-Benz") ABB Daimler-Benz Transportation -niminen yhteisyritys, johon emoyhtiöt haluavat sisällyttää raidetekniikan alan maailmanlaajuiset toimintonsa.

2. Komissio on 31 päivänä toukokuuta 1995 tehdyllä päätöksellä yrityskeskittymien valvonnasta annetun asetuksen (EY) N:o 4064/89, jäljempänä "sulautumisasetus", 7 artiklan 2 kohdan ja 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti lykännyt keskittymän toteuttamista, kunnes se tekee asiassa lopullisen päätöksen.

3. Ilmoituksen tutkittuaan komissio totesi, että hanke kuuluu sulautumisasetuksen soveltamisalaan ja sen soveltuvuutta yhteismarkkinoille on syytä vakavasti harkita. Komissio on tämän vuoksi 23 päivänä kesäkuuta 1995 tehdyllä päätöksellä aloittanut sulautumisasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen menettelyn.

4. Saksan liittotasavalta ilmoitti komissiolle 2 päivänä kesäkuuta 1995 päivätyllä kirjeellä sulautumisase-

[1] EYVL N:o L 395, 30.12.1989, s. 1 (korjaus: EYVL N:o L 257, 21.9.1990, s. 13).
[2] EYVL N:o C 13, 14.1.1997

tuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti, että keskittymä uhkaa luoda sellaisen määräävän aseman tai vahvistaa sellaista määräävää asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu olennaisesti estyy Saksan liittotasavallan seitsemällä markkina-alueella, jotka kulloinkin muodostavat 9 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut erilliset maantieteelliset markkinat. Komissio lähetti 7 päivänä elokuuta 1995 sulautumisasetuksen 18 artiklan mukaisesti ilmoituksen jatkaakseen asian selvittämistä. Keskittymään osallistuvia yrityksiä kuultiin 6 päivänä syyskuuta 1995. Komissio kuuli AEG Austrian ja Kiepe Electricin (Wien) työntekijöiden edustajia 28 päivänä syyskuuta 1995. Neuvoa-antava komitea käsitteli tämän päätöksen luonnosta 4 päivänä lokakuuta 1995.

I. OSAPUOLET

5. ABB on holdingyhtiö, joka omistaa osakeosuuksia ennen kaikkea tuotteiden, laitteiden ja järjestelmien suunnitteluun, kehittämiseen, valmistukseen, myyntiin ja huoltoon liittyvässä toiminnassa sähkön tuottamisen, siirtämisen ja jakelun alalla sekä teollisuudessa, rakennustekniikassa ja raideliikenteessä.

6. Daimler-Benz on myös holdingyhtiö, joka toimii liitännäisyritystensä kautta seuraavilla toimialoilla:

— Mercedes-Benz AG: henkilöautojen ja hyötyajoneuvojen valmistus ja myynti,

— AEG AG: automaatiotekniikkaan liittyvien laitteiden ja järjestelmien, raidejärjestelmien, sähköteknisten laitteiden ja komponenttien, mikroelektroniikan ja dieselmoottoreiden valmistus ja myynti,

— Daimler-Benz Aerospace AG (DASA): ilmailun, avaruusmatkailun, puolustusteknologian, lääketeknologian, voimansiirron, tutka-, radio- ja anturijärjestelmien ja sähköisten energiajärjestelmien valmistus ja myynti, ja

— Daimler-Benz InterServices (debis) AG: informaatiojärjestelmiin liittyvät palvelut, rahoitus, vakuutus ja markkinointi.

II. KESKITTYMÄ

7. Hanke on sulautumisasetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu keskittymä.

a. *Yhteinen valvonta*

Daimler-Benz ja ABB valvovat yhdessä ABB Daimler-Benz Transportation yhteisyritystä. Sekä ABB:llä että Daimler-Benzillä on 50 prosentin osuus yhteisyrityksestä. Tämän osakkuuden mukaisesti myös emoyhtiöiden valvontaoikeudet ovat samanvertaiset.

b. *Itsenäisesti toimiva yritys*

Yhteisyritys saa aikanaan hoidettavakseen kaikki itsenäisen taloudellisen yksikön tehtävät eikä ainoastaan kaikkia tai lähes kaikkia emoyhtiötä avustavia tehtäviä. ABB ja Daimler-Benz yhdistävät raidetekniikan alan maailmanlaajuiset toimintonsa. Näin yrityksen käytettävissä on riittävästi pääomaa, jotta se voi toimia itsenäisesti markkinoilla. Ilmoituksesta käy kuitenkin ilmi, että yhteisyritys hankkii tulevaisuudessa tiettyjä elektronisia ja mekaanisia komponentteja emoyhtiöiltään. Alihankinnan osuuden ollessa vähäinen suhteessa osapuolten kokonaisliikevaihtoennusteeseen tämä ei kuitenkin muuta arviota.

c. *Ei koordinointiriskiä*

Yhteisyritys ei pyri saamaan aikaan toisistaan riippumattomien yritysten kilpailukäyttäytymisen koordinointia, joka on omiaan rajoittamaan kilpailua Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan mukaisella tavalla. Emoyhtiöt yhdistävät raidetekniikan alan maailmanlaajuiset toimintonsa yhteisyritykseen. Raidetekniikan alan investointi- ja voimavaraedellytykset huomioon ottaen ei ole syytä olettaa, että ne itse toimisivat kyseisillä markkinoilla vielä tulevaisuudessa.

III. YHTEISÖNLAAJUINEN MERKITYS

8. Daimler-Benzin ja ABB:n maailmanlaajuinen kokonaisliikevaihto on yli 5 miljardia ecua. Daimler-Benzin maailmanlaajuinen kokonaisliikevaihto on yli 50 miljardia ecua ja ABB:n liikevaihto yli 20 miljardia ecua. Kummallakin yrityksellä on yhteisön alueelta kertynyt yli 250 miljoonan ecun kokonaisliikevaihto. Daimler-Benzin yhteisön alueelta kertynyt kokonaisliikevaihto on yli 30 miljardia ecua ja ABB:n liikevaihto yli 10 miljardia ecua. Keskittymään osallistuvien yritysten omasta yhteisön alueelta kertyneestä kokonaisliikevaihdosta yli kaksi kolmasosaa ei ole kertynyt yhdestä ja samasta jäsenvaltiosta. Keskittymällä on näin ollen sulautumisasetuksessa tarkoitettu yhteisönlaajuinen merkitys.

IV. SULAUTUMISASETUKSEN 2 ARTIKLAN MUKAINEN ARVIOINTI

A. ASIAN KANNALTA MERKITYKSELLISET TUOTEMARKKINAT

9. Periaatteessa keskittymän hankkeita koskevat tuotemarkkinat voidaan jakaa neljälle tasolle:

Taso I:

Raidetekniikka yleensä

Taso II:

"Liikkuvan kaluston" ja "kiinteän kaluston" erottaminen toisistaan

Taso III:

Tarkempi jako tuoteryhmiin:

— "liikkuva kalusto" kaukojuniin, seutuliikenteen juniin ja lähiliikenteen juniin ja järjestelmiin

— "kiinteä kalusto" sähkö- ja merkinantolaitteisiin ja muihin

Taso IV:

Tuoteryhmien tarkempi jako yksittäisiin tuotealaryhmiin:

— kaukoliikenteen kulkuneuvot sähkövetureihin, dieselvetureihin, kaukoliikenteen kokonaisiin juniin, matkustajajunien vaunuihin ja tavaravaunuihin,

— seutuliikenteen kulkuneuvot sähkömoottorilla varustettuihin vetureihin ja dieselmoottorilla varustettuihin vetureihin,

— lähiliikenteen kulkuneuvot ja järjestelmät raitiovaunuihin (mukaan lukien lähiliikennejunat ja johdinautojen sähköiset osat), maanalaisiin kulkuneuvoihin ja henkilölähiliikenteen kokonaisjärjestelmiin,

— sähkö- ja merkinantolaitteet kosketusjohtimiin, sähköradan voimanjakeluun mukaan lukien voimajohto- ja kauko-ohjaustekniikka sekä ohjaus- ja turvajärjestelmiin

— muut kiskokulkuneuvojen kunnossapitoon ja nykyaikaistamiseen (kulkuneuvotyypistä riippumatta), matkustajien tiedotusjärjestelmiin ja lipunmyyntiin.

10. Osapuolet pitävät ensisijaisena lähtökohtana yksiä raidetekniikan kokonaismarkkinoita.

11. Saksan liittotasavallan kartellivirasto katsoo, että raidetekniikka jaetaan ensinnäkin kahteen osa-alueeseen: "liikkuvaan kalustoon" ja "kiinteään kalustoon". "Liikkuva kalusto" jaetaan edelleen itsenäisiin vetureihin, henkilöliikenteen veturittomiin kulkuneuvoihin ja tavaravaunuihin. Kysymys sähkö- ja dieselveturien erottelun tarpeellisuudesta jäi avoimeksi. Henkilöliikenteen kulkuneuvot jaetaan kauko-, seutu- ja keskikaupunkien lähiliikenteeseen. Kaukoliikenteessä virasto erottaa toisistaan veturit, kokonaisten junien veturit ja matkustajajunien vaunut. Viraston mukaan myös seutu- ja lähiliikennettä on pidettävä erillisinä markkinoina. Seutuliikenteessä kartellivirasto erottaa sähkömoottorilla varustetut veturit dieselmoottoreilla varustetuista. Lähiliikenteessä erotetaan raitiovaunut, maanalaiset ja automaattiohjatut liikennejärjestelmät (AGT, niin sanottu People Mover). "Kiinteän kaluston" osalta kartellivirasto pitää asianmukaisena jakoa toisaalta kosketusjohtimiin ja voimanjakeluun ja toisaalta merkinanto- ja turvajärjestelmiin.

12. Raidetekniikan alalla toimivien osapuolten ja näiden tuotteiden saksalaisten tilaajien kyselyn tuloksista käy ilmi tasojen III ja IV painottuminen. Suuret saksalaiset tilaajat pitävät selvästi tämän asian kannalta merkittävimpänä tasoa IV, kun taas kilpailijat korostavat sekä tasoa III että tasoa IV.

13. Merkittävien tuotemarkkinoiden rajoittamisen perustana on komission pysyvän käytännön mukaan kyseisten tuotteiden toiminnallinen vaihdettavuus tiettyä käyttötarkoitusta ajatellen tilaajan näkökulmasta. Ratkaisevia ovat tuotteiden ominaisuudet, hinnat ja aiottu käyttötarkoitus.

14. Näiden arviointiperusteiden perusteella koko raidetekniikan alan tarkastelu ainoastaan yksien tuotemarkkinoiden osalta ei ole asianmukaista. On kuitenkin ilmeistä, että "liikkuva kalusto" ja "kiinteä kalusto" on sovitettava yhteen. Silti ei ole olemassa perusteita, joiden vuoksi molempia olisi hankittava yhdessä tai saman tarjoajan toimesta, eivätkä tuotteet täytä käyttötarkoituksensa, ominaisuuksien ja hintansa puolesta samoja tilaajien tarpeita. Tuotteet eroavat luonteeltaan vielä selvemmin. Niiden kokonaishankinta tulee kysymykseen ainoastaan täysin uutta liikennejärjestelmää perustettaessa.

Tämä ei ensinnäkään ole Euroopassa pääasiallinen liiketoiminnan muoto. Toiseksi tässäkään tapauksessa osahankinta ei ole mahdoton, joten oletus itsenäisistä kokonaisjärjestelmämarkkinoista ei ole tarpeen. Komissio kannatti 26 päivänä toukokuuta 1992 tehdyssä päätöksessä (asia IV/M.221 ABB/BREL) raidetekniikan alan jakamista vähintään "liikkuvaan kalustoon" ja "kiinteään kalustoon" ja sen lisäksi esitti tarkempaa jakoa. "Liikkuvaan kalustoon" ja "kiinteään kalustoon" kuuluu hyvin erilaisia tuotteita.

15. Esimerkiksi "liikkuvaan kalustoon" luetut kaukojunat, seutuliikenteen kulkuneuvot sekä lähiliikenteen kulkuneuvot ja järjestelmät palvelevat kiskoliikennettä eripituisilla matkoilla erilaisin vaatimuksin ja niitä kysyvät yleensä eri tilaajat. Niinpä kansalliset raideliikenneyhtiöt hankkivat kaukojunat, ja kunnalliset liikenneyhtiöt hankkivat lähiliikenteen kulkuneuvot. On kuitenkin mahdollista, että tarjoajat, jotka toimivat yhdellä näistä kolmesta osa-alueesta, näin saamansa asiantuntemuksensa ansiosta pystyvät tarjoamaan myös kahden muun osa-alueen tuotteita. Näiden kolmen osa-alueen erilaiset tekniset vaatimukset aiheuttavat kuitenkin aluksi erityisiä kehittämiskustannuksia, jotka voivat alkuvaiheessa rajoittaa tarjontaa.

16. Myös "kiinteään kalustoon" kuuluvat tuotealat ovat ominaisuuksiensa, hintojensa ja käyttötarkoitustensa osalta hyvin erilaisia. Yhteistä niille on ainoastaan se, että ne ovat raideliikennejärjestelmän osia. Lisäksi sähkö- ja merkinantolaitteisiin kuuluvat tuotteet, siis kosketusjohtimet, sähköradan voimanjakelu mukaan lukien voimajohto- ja kauko-ohjaustekniikka sekä ohjaus- ja turvajärjestelmät, tyydyttävät joka suhteessa toisenlaisia tilaajien tarpeita kuin kiskokulkuneuvojen kunnossapito ja nykyaikaistaminen, matkustajien tiedotusjärjestelmät ja lipunmyynti.

17. Näiden tuoteryhmien tarkempi erottelu on tuotemarkkinoiden rajaamista koskevien arviointiperusteiden mukainen. Matkustajajunien vaunut ja tavaravaunut tyydyttävät tilaajan näkökulmasta selvästi erilaisia tarpeita kuin kaukoliikenteen veturit ja kokonaiset junat. Ensin mainituissa tuotteissa, jotka on ensisijaisesti luettava mekaanisen raidetekniikan alaan, ei ole veturia, vaan ne kulkevat ainoastaan veturiin liitettyinä. Jälkimmäiset kulkevat omalla voimallaan. Niiden tarkoitus on kuitenkin muodostaa matkustajavaunujen tai tavaravaunujen kanssa kokonainen juna. Matkustajavaunujen ja tavaravaunujen hankinta on mahdollista tehdä riippumatta veturin hankinnasta. Sama koskee kääntäen veturien hankintaa. Kaukoliikenteen kokonaiset junat muodostavat puolestaan oman junakokonaisuutensa, joka on erotettava yksittäisistä matkustajavaunuista ja vetureista. Erilaisten veturityyppien osalta on olemassa merkittäviä perusteita erottaa sähkömoottorit ja dieselmoottorit toisistaan. Sähköistämättömillä radoilla voidaan käyttää ainoastaan dieselmoottorilla varustettuja kiskokulkuneuvoja, kun taas sähköistetyillä radoilla voidaan taloudellisuusnäkökohtien vuoksi perustella sähkömoottorilla varustettujen kiskokulkuneuvojen käyttöä. Myös raitiovaunut, maanalaiset kulkuneuvot ja henkilölähiliikenteen kokonaisjärjestelmät eroavat toisistaan. Sähkö- ja merkinantolaitteet voidaan jakaa kosketusjohtimiin, sähköradan voimanjakeluun sekä ohjaus- ja turvajärjestelmiin, joista kullakin on omat tarkoituksensa. Kiskokulkuneuvojen kunnossapidolla ja nykyaikaistamisella, matkustajien tiedotusjärjestelmillä ja lipunmyynnillä on erilaisia tehtäviä.

18. Lisäksi on olemassa perusteita siihen, että kiskokulkuneuvojen mekaaniset osat erotetaan sähköisistä osista. Jälkimmäinen vastaa arviolta 55—60 prosenttia arvosta. Ainoastaan yritykset, joilla on riittävästi asiantuntemusta molemmilta osa-alueilta, kykenevät tarjoamaan oman kulkuneuvojärjestelmän yhteistyökumppaneista riippumatta. Erityisesti pelkästään mekaniikkatuotteiden tarjoajille tästä aiheutuu ongelmia. Voidakseen tarjota tilaajille veturin tai muun sähkökomponenteilla varustetun tuotteen niiden on löydettävä sähköisiä osia valmistava yhteistyökumppani. Tästä ei kuitenkaan seuraa markkinoiden jaottelu, kun otetaan huomioon, että tilaajat yleensä antavat etusijan kokonaisuuden muodostavan kiskokulkuneuvon hankinnalle. Pikemminkin tämä näkökohta oikeuttaa ainoastaan kulloisillakin kokonais-tuotemarkkinoilla saavutettujen osuuksien vastaavan painotuksen. Tämä jaottelu on siten kulloistenkin tuotemarkkinoiden asianmukaisen jäsentelyn kannalta tarpeellinen.

19. Edellä mainituista tuotemarkkinoista puhuttaessa on tehtävä ero tuotteiden valmistusta varten toimitettujen ja tuotteiden tarjoajien itse valmistamien komponenttien välille. Pyrkimyksenä on vähentää kiskokulkuneuvovalmistajien tuotannon tyhjäkäyntiä ja lisätä komponenttien alihankintaa myös kolmansien yritysten kautta. Kiskokulkuneuvon sähköiseen tai mekaaniseen alajärjestelmään asennetta-

vien komponenttien pääurakoitsijan tai aliurakoitsijan kyky tavaran toimitukseen ei kuitenkaan vielä mahdollista osallistumista järjestelmän muodostavan tuotteen markkinoille. Osapuolet viittaavat osuvasti pääurakoitsijoiden kasvavaan merkitykseen kokonaisjärjestelmien osalta, joten alajärjestelmän toimittamismahdollisuus ei vielä liity markkinoille osallistumiseen järjestelmän toimittajien tasolla. Tämä koskee erityisesti komponenttien alihankintaa. Saksalaisten tilaajien keskuudessa tehdyt kyselyt vahvistavat tämän. Vasta kyky tarjota kokonaistuote yksin tai alihankkijoiden kanssa mahdollistaa tuotejärjestelmien markkinoille osallistumisen. Kysytyistä tilaajista 80 prosenttia on ilmoittanut antaneensa pääurakoitsijoille tilauksia kiskokulkuneuvojen kokonaisjärjestelmistä. Vain 4 prosenttia vastasi kieltävästi. Lisäksi 92 prosenttia ostajista vahvisti, että suuntaus antaa urakka yhdelle pääurakoitsijalle on voimistuva.

20. Tiivistäen voidaan todeta, että merkittävät tuotemarkkinat on rajattava edellä esitetyn tason IV mukaisesti. Tämä jaottelu vastaa myös komission toteamaa tilaajien hankintakäyttäytymistä.

21. Tämä yksiselitteinen tulos huomioon ottaen kyseisillä markkinoilla toimivien tarjoajien joustavuutta tuotannonmuutoksiin ei voida yleistää yhtenäisiä markkinoita koskevaksi. Ensiksi kyky tuotannonmuutoksiin on ainoastaan niillä markkinaosapuolilla, joilla on laaja raidetekniikan alan tuotevalikoima ja sen vuoksi vastaava asiantuntemus tuotannonmuutosten alalta. Toiseksi raidetekniikan alan yritykset ovat kooltaan hyvin erilaisia, ja niillä on hyvin erilainen markkina-asema. Ainoastaan eurooppalaiset " kokonaistoimittajat" ovat edustettuina kaikilla markkinoilla. Kysynnän näkökulmasta muut eurooppalaiset toimittajat palvelevat vain tiettyjä tuotemarkkinoita, joihin ne ovat erikoistuneet. Niiden kyky tuotannonmuutoksiin ei ole itsestään selvä, vaan niiden on ensin kehitettävä kyseisillä markkinoilla tarvittavia tuotteita.

B. MAANTIETEELLISESTI MERKITTÄVÄT MARKKINAT

22. Aikaisemmin raidetekniikan markkinat olivat luonteeltaan kansalliset. Syynä tähän olivat kansallisten tarjoajien suosimisen lisäksi muun muassa erityiset kansalliset tuotevaatimukset (esimerkiksi erilaiset verkkojännitteet ja -taajuudet, raideleveydet, turvajärjestelmät), jotka vaikeuttivat raidetekniikan alan tarjoajien toimintaa muissa jäsenvaltioissa. Tämä johti siihen, että kotimaiset yritykset tyydyttivät suurimman osan tilaajien tarpeista. Tämä sisäänostopolitiikka puolestaan edisti raidealan yrittäjien vielä nykyäänkin olemassa olevien erilaisten standardien käyttöönottoa.

23. Sulautumisasetuksen 9 artiklan 7 kohdan mukaan kansallisia markkinoita on pidettävä maantieteellisesti merkittävinä markkinoina erityisesti silloin, kun kilpailun edellytykset tietyssä jäsenvaltiossa ovat riittävän yhdenmukaisia ja erottuvat selvästi läheisten jäsenvaltioiden edellytyksistä. Tällöin on erityisesti otettava huomioon kyseisten tuotteiden ja palvelujen luonne ja ominaisuudet, markkinoillepääsyn esteet, kuluttajien valinnat, merkittävät erot yritysten markkinaosuuksissa sekä olennaiset hintaerot kyseisen alueen ja lähialueiden välillä.

24. Komission tutkimukset ovat vahvistaneet, että aikaisemmin tilaajat suosivat samalla alueella tai samassa jäsenvaltiossa toimivia tarjoajia osaksi niiden läheisen sijainnin vuoksi ja osaksi sen vuoksi, että nämä tarjoajat tunsivat tarkkaan tilaajien vaatimukset. Saksassa raidetekniikan markkinoilla on myös ulkomaalaisia valmistajia. He osallistuvat markkinoille kuitenkin ensisijaisesti Saksassa sijaitsevien tuotantolaitosten kautta. Saksaan kohdistuva tuonti on harvinaista. Tuonnin osuus kiskokulkuneuvojen markkinoista on nykyisin 2—5 prosenttia.

25. Kiskokulkuneuvotilauksia ovat toistaiseksi Saksassa saaneet melkein yksinomaan Saksassa toimivat pääurakoitsijat tai sähköisten ja mekaanisten osien päätoimittajat, joka toimivat joko suoraan toimeksiannosta tai alihankkijoina. Ulkomaalaiset yritykset tulevat yleensä kysymykseen ainoastaan kotimaisten tytäryhtiöidensä kautta. Komissio on saanut tietoonsa koko kiskokulkuneuvoalalta ainoastaan kaksi tapausta, joissa Saksan ulkopuolella toimiva yritys on saanut pääurakoitsijana toimeksiannon kiskokulkuneuvojen rakentamisesta. Kyseessä ovat Kölnin ja Saarbrückenin kaupunkien lähiliikennejunaurakat, jotka sai kanadalainen yritys Bombardier, jonka Euroopan pääkonttori sijaitsee Belgiassa. Sähköisten osien aliurakoitsijana kummassakin sopimuksessa oli Düsseldorfissa toimiva Daimler-Benz/AEG:n tytäryhtiö Kiepe. "Der

Nahverkehr"-nimisen aikakauslehden numerossa 6/94 julkaistussa artikkelissa kerrotaan, että saksalaisten kokonaisosuus Bombardierin saamasta urakasta huolimatta oli silti 71 prosenttia, josta sähköisten osien osuus oli 46 prosenttia ja Saksassa rakennettujen vaunujen osuus 25 prosenttia.

26. Kansallisten yritysten osuus urakoista on erityisen suuri kiskokulkuneuvojen sähköisten osien kohdalla. Osapuoletkaan eivät kyenneet ilmoittamaan komissiolle yhtään hanketta, jossa saksalainen tilaaja olisi käyttänyt ulkomaalaista yritystä sähköisen alajärjestelmän pääurakoitsijana tai aliurakoitsijana kiskokulkuneuvon sähköisen osan toimeksiannossa.

27. Tarjoajien perehtyneisyys tilaajien kulloisiinkin erityisvaatimuksiin, erityisesti yleisiin tuotevaatimuksiin kussakin jäsenvaltiossa, on erittäin tärkeä.

28. Komission tutkimukset ovat vahvistaneet, että kansallisia tai alueellisia vaatimuksia sovelletaan nykyisin oman alueen ulkopuolella tapahtuvaan myyntiin raidetekniikan monilla osa-alueilla. Jos tuotteita tarjotaan olemassa olevaan järjestelmään, ne on sovitettava olemassa olevaan perusrakenteeseen, esimerkiksi kyseisessä jäsenvaltiossa käytettävään verkkojännitteeseen. Turvallisuus- ja hyväksymisvaatimuksia koskevat kansalliset asetukset voivat olla teknisenä esteenä. Lisäksi perinteisesti kansallisen ja myös alueellisen alihankintana teettämisen perusteella on olemassa lukuisia vaatimuksia, jotka ovat aikoinaan muotoutuneet urakoitsijoiden toiveista ja ovat edelleen voimassa. Näistä kehittyneet ulkomaalaisia tarjoajia koskevat vaatimukset ovat komission käsityksen mukaan teknisesti toteutettavissa; ne kuitenkin aiheuttavat lisäkustannuksia, jotka estävät markkinoillepääsyn.

29. Urakoita ovat toistaiseksi Saksassa saaneet melkein yksinomaan Saksassa toimivat yritykset. Näiden tarjoajien suuruuden mukanaan tuomat hyödyt vaikeuttavat sellaisten ulkomaisten yritysten kilpailukykyä, jotka eivät ole aikaisemmin menestyneet kilpailussa, ja niillä on siten syrjivä vaikutus. Näin ollen niiden yritysten kannalta, jotka toistaiseksi eivät ole saaneet merkittäviä urakoita Saksassa, markkinoille pääseminen ei ole vähäisten urakoitten osalta taloudellisesti kovin järkevää, jos niiden on tarjonnan aikaansaamiseksi muutettava aiemmin muita maantieteellisiä markkinoita varten valmistettuja tuotteitaan. Tällaiset tekniset muutokset ovat tuottoisia yleensä vain suurempien kappalemäärien osalta.

30. Tekniset vaatimukset hankaloittavat myös "kiinteää kalustoa" valmistavien ulkomaisten yritysten markkinoillepääsyä Saksassa. Saksassa verkkojännite on 15 000 volttia ja verkkotaajuus 16 $^{2}/_{3}$ hertsiä, kun taas Pohjois- ja Itä-Ranskassa, Isossa-Britanniassa, Espanjassa (TAV-linjat) ja Pohjoismaissa vastaavat arvot ovat 25 000 volttia ja 50 hertsiä; Italiassa, Belgiassa ja Espanjassa (leveäraiteiset radat) käytetään 3 000 voltin tasavirtaa ja Alankomaissa sekä Etelä- ja Länsi-Ranskassa 1 500 voltin tasavirtaa. Ulkomaisten yritysten käyttäminen urakoissa on joka tapauksella Saksan kyseisillä markkinoilla harvinaista. Olemassa olevat erot ovat kuitenkin teknisesti voitettavissa. Käytännössä onnistunut markkinoillepääsy on vaikeaa ilman vastaavaa asiantuntemusta ja tarvittavaa kokemusta kulloisistakin verkkojännitteistä. Osapuolten antamien vuosia 1992—1994 koskevien tietojen mukaan osapuolten, Siemensin ja saksalaisen Elpro-yrityksen saamien urakoitten markkinaosuus kosketusjohtimien osalta on 100 prosenttia ([3]) ja voimanjakelun osalta 80 prosenttia ([4]). Sitä vastoin nämä yritykset eivät ole osapuolten antamien tietojen mukaan saaneet kyseisistä tuotteista yhtään toimeksiantoa samana ajankohtana Ranskassa. Italiassa vuosina 1992—1994 näistä yrityksistä ainoastaan ABB on saanut urakoita, joiden osuus on noin 24 prosenttia ([5]). ABB:n vastaava osuus voimanjakelun osalta Italiassa on noin 2 prosenttia ([6]) ja Siemensin 5 prosenttia ([7]).

31. Nykyiset pyrkimykset raidetekniikan teknisten vaatimusten yhteensovittamiseksi koko yhteisön alueella antavat aihetta odottaa tilanteen muuttuvan tulevaisuudessa. Konkreettiset vaikutukset eivät ole vielä näkyvissä, jotta voitaisiin olettaa Euroopan laajuisten yhtenäisten markkinoiden olevan olemassa. Ottaen huomioon nykyisten raideperusrakenteiden vaihtamisen aiheuttamat korkeat taloudelliset kustannukset nykyiset perusrakenteet teknisine eritelmineen ovat voimassa vielä kauan. Sen vuoksi on arveluttavaa, saavuttavatko kansallisten markkinoiden avaamiseen ja eurooppalaisten markkinoiden luomiseen tähtäävät pyrkimykset

([3]) Markkinaosuudet pohjautuvat osapuolten antamiin tietoihin.
([4]) Ks. alaviite 3.
([5]) Ks. alaviite 3.
([6]) Ks. alaviite 3.
([7]) Ks. alaviite 3.

yrityskeskittymien valvonnan kannalta merkityksellisten ennusteajanjaksojen aikana sellaiset mittasuhteet, jotka sallivat maantieteellisten markkinoiden tarkemman rajaamisen.

32. Julkisten sopimusten tekomenettelyjä koskevien direktiivien, erityisesti julkisista hankinnoista 17 päivänä syyskuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 90/531/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 14 päivänä kesäkuuta 1993 annetulla direktiivillä 93/38/ETY, tietyissä jäsen-valtioissa harjoitetun yksityistämispolitiikan, niukkojen julkisten varojen ja tehokkaan raideliikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvän periaatteellisen kilpailupaineen seurauksena on pyrkimyksenä olemassa olevista tuotevaatimuksista huolimatta purkaa kyseisiä kansallisia sopimusmenettelyjä.

33. Lisäksi Euroopan yhteisöjen tavoitteena on raidetekniikan teknisten eritelmien yhden-mukaistaminen ja Euroopan laajuisten raideliikenneverkkojen perustaminen. Jäsenvaltiot velvoitetaan 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY erottamaan toisistaan kuljetustoiminnan ja rautateiden infrastruktuurin hallinnon kirjanpidot. Näin jäsenvaltioiden rautateiden infrastruktuuri voidaan tulevaisuudessa avata myös muiden jäsenvaltioiden valtakunnallisille raideliikenneyrityksille. Epäyhtenäisten merkinantojärjestel-mien ja junaliikenteen valvontajärjestelmien kansainväliselle raideliikenteelle aiheuttamien esteiden poistamiseksi tavoitteena on yhtenäistetty, Euroopan laajuinen automaattinen junaliikenteen valvontajärjestelmä ETCS (European Train Control System) osana liikenteen kehittämiseen pyrkivää EURET-ohjelmaa. Komissio on tehnyt esityksiä yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon rakentamiseksi, jotka neuvosto on hyväksynyt, ja komissio on lisäksi esittänyt lisätoimenpiteitä Euroopan laajuisen verkon ja kansallisten verkkojen yhteensopivuuden luomiseksi. Kaikki kyseiset toimenpiteet myötävaikuttavat raidetekniikan tuotteiden standardoinnin kehittymiseen tulevaisuudessa ja poistavat siten markkinoillepääsyn teknisiä esteitä.

34. Komission tutkimusten mukaan on kuitenkin kyseenalaista, voidaanko lähtökohtana jo pitää eurooppalaisia markkinoita, koska tilaajien käyttäytyminen on vielä leimallisesti kansallista ja olemassa olevat perusedellytykset ovat edelleen voimassa. Niinpä vielä nykyäänkin on tapana suosia kotimaisia tarjoajia, mikä ei selity pelkästään monivuotisten asiakassuhteiden ja kielellisen läheisyyden luomalla yleisellä tuttuudella. Tilaajien kulloistenkin erityis-vaatimusten tuntemus on yhtä merkittävä tekijä.

35. Erityisesti lähiliikenteessä mutta myös seutu- ja kaukoliikenteessä on lisäksi otettava huomioon, että tilaajat pyrkivät supistamaan varaosavarastonsa ja antavat suuremmat huolto-ja korjaustyöt muille yrityksille. Tavarantoimittajan tehtaan tai ainakin varaston maantieteellinen läheisyys on tällöin avuksi.

36. Komissio on pyytänyt osapuolten kilpailijoita arvioimaan tiettyjen muuttujien merkityksen toimeksiantotarjouksen menestymisen kannalta asteikolla 1 (ei tärkeä) – 5 (erittäin tärkeä). Pitkäaikaiset asiakassuhteet saivat keskimääräiseksi arvosanaksi 4,1 ja asiakkaiden vaatimusten tuntemus 4,4. Molemmat arvosanat osoittavat, että aiemmista toimeksiannoista kertynyt tarjoajien kokemus tiettyjen nykyisten tilaajien kanssa voi tuoda mukanaan huomattavan kilpailuedun ja olla myös tulevien toimeksiantojen kannalta merkittävä tekijä. Uusien tarjoajien markkinoillepääsy on näin ollen keskipitkä tai pitkäaikainen tapahtumasarja, jossa markkinoillepääsy on mahdollista vertailutuotteen hankinnan kautta. Siksi yksittäisten tarjoajien mahdollisten ensimmäisten hyvien markkinatulosten olennaiset kilpailuvaikutukset saattavat näkyä vasta keskipitkän tai pitkän ajan kuluttua. Tätä analyysia tukevat alueellisen tai valtakunnallisen tuotannon tärkeyttä koskevat vastaukset. Sen keskimääräinen arvosana oli 4,1. Paikallisen tai valtakunnallisen tuotannon puuttuessa paikallisten tai valtakunnallisten yhteistyökumppaneiden merkitys sai arvosanaksi 4,0.

37. Komissio on tiedustellut myös saksalaisilta raidetekniikan tuotteiden tilaajilta tiettyjen kilpailumuuttujien tärkeyttä toimeksiantomenettelyn kannalta. Olemassa olevat liikesuhteet saivat arvosanan 2,7 ja tarjoajan kokemus tilaajan tarpeista arvosanan 3,6. Paikallinen/alueellinen läheisyys sai keskimääräiseksi arvosanaksi ainoastaan 2,4, kun taas kustannusten arvosanaksi tuli 4,9 ja luotettavuuden arvosanaksi 4,6. Nämä tulokset osoittavat, että tilaajat pitävät erityisesti tarjoajan maantieteellistä läheisyyttä toimeksiantomenettelyn kannalta vähemmän tärkeänä kuin tarjoajat. Tämä voidaan selittää muun muassa sillä, että tarjoajat haluavat pitää kustannukset mahdollisimman alhaisina ja ottavat sen vuoksi huomioon myös kauempana olevat tarjoajat, vaikkakin toimeksiannot myönnetään melkein yksinomaan kansallisella tasolla. Koska tarjouksen tekemisen kustannukset eivät ole

huomattavia, kilpailijoiden arvio toimeksiannon saamisen todennäköisyydestä vaikuttaa huomattavasti niiden toimintaan tarjouksia tehtäessä. Kilpailun kannalta luotettavuusmuuttujan merkitys näkyy lisäksi tarjoajan kokemuksen ja tilaajan tarpeen merkityksen arvioinnin yhteydessiten, että tilaajien jo tuntemilla tarjoajilla, joiden tuotteet ovat olleet tarpeeksi luotettavia, on edullinen asema. Tilaajien tärkein tavoite on tarjota asiakkailleen toimiva liikennejärjestelmä.

38. Saksan ulkopuolella sijaitsevat yritykset ovat toistaiseksi vastanneet hyvin rajoitetusti saksalaisten tilaajien tarjouspyyntöihin. Saksan ulkopuolella sijaitsevat yritykset ovat tehneet enemmän tarjouksia Deutsche Bahn AG:lle kuin kunnallisten liikennelaitosten tarjouskilpailuissa. Tämä vahvistaa komission näkemyksen, jonka mukaan ulkomaisten yritysten pääsy Saksan markkinoille on taloudellisesti mielekästä vasta suurempien toimeksiantojen osalta erityisesti nykyisten tuotevaatimusten vuoksi. Lisäksi toimeksiantojen myöntäminen kansallisille yrityksille lienee kunnallisille liikennelaitoksille ominaista. Joka tapauksessa Deutsche Bahn AG pystyy kunnallisia liikennelaitoksia paljon paremmin tukemaan suurten toimeksiantojen osalta myös ulkomaisia tarjoajia.

39. Saksan markkinatilanne eroaa olennaisesti muiden jäsenvaltioiden kuten Ranskan ja Italian tilanteesta, missä saksalaisten yritysten markkina-asema on huomattavasti pienempi ja sen vuoksi sikäläisten yritysten markkinaosuus on korkea.Vertailu Ranskan ja Italian tilanteen kanssa on tärkeää, koska näissä molemmissa jäsenvaltioissa kuten myös Saksassa on suuri kotimainen raideteollisuus, jolla periaatteessa voisi olla merkitystä myös muissa jäsen-valtioissa. Raidetekniikassa kokonaisuudessaan pelkästään Siemens, ABB, AEG ja DWA saavuttavat Saksassa 70 prosentin ([8]) markkinaosuuden. Suurin osa jäljelle jäävistä tilauksista menee pienemmille saksalaisille toimittajille. Ulkomaisten yritysten osuus on pieni. Mainituilla saksalaisilla yrityksillä taas on Ranskassa vain noin 1 prosentin ([9]) ja Italiassa noin 10 prosentin ([10]) osuus raidetekniikan kokonaismarkkinoista. Ranskalaiset yritykset, erityisesti GEC-Alsthom, ja Bombardier kattavat täysin ylivoimaisesti raidetekniikan tuotteiden kysynnän Ranskassa. Tärkeimmillä italialaisilla yrityksillä ei ole merkittäviä markkinaosuuksia Ranskassa. Italiassa taas useimmat tilaukset menevät italialaisille yrityksille. Ranskalainen GEC-Alsthom ei ole toistaiseksi menestynyt Italiassa.

40. Hinnat toimivat indikaattoreina vain tietyiltä osin. Koska raidetekniikan tuotteiden laatu on merkittävä tekijä ja kyseessä ovat siinä suhteessa hyvin epäyhtenäiset tuotteet, yksittäisten jäsenvaltioiden välinen hintavertailu ei sovellu vertailukelpoisten kilpailun edellytysten selvittämiseen.

41. Tiivistäen voidaan pitää lähtökohtana sitä, että merkittävät tuotemarkkinat sellaisissa jäsenvaltioissa, joissa on erittäin paljon omaa raidetekniikan teollisuutta, ovat vielä kansalliset, jos kansallinen raidetekniikan teollisuus tarjoaa vastaavia tuotteita. Erityisesti Saksassa erittäin suuresta kansallisesta raidetekniikan teollisuudesta yhdistyneenä edellä mainittuihin olosuhteisiin seuraa suuret mahdollisuudet pelottaa uudet tulokkaat pois markkinoilta. Ainakin Saksassa näille tuotteille on vielä olemassa kansalliset markkinat, vaikka muuttuneiden perusedellytyksien seurauksena voi mahdollisesti olla markkinoiden avautuminen siirtymäkauden jälkeen. Tämä siirtymäkausi on kuitenkin pitkä nykyisen raideinfrastruktuurin huomioon ottaen. Näiden periaatteellisten huomioiden lisäksi on mainittava erikseen tavaravaunujen ja matkustajien tiedotusjärjestelmien maantieteelliset markkinat. Ottaen huomioon tavaravaunujen valmistuksen edellyttämät vähäiset tekniset vaatimukset ja matkustajien tiedotusjärjestelmien laajat sovellusmahdollisuudet markkinoiden maantieteellistä rajoittumista voidaan pohtia myös näillä alueilla. Tätä kysymystä ei kuitenkaan tarvitse ratkaista, koska vaikka oletetaan markkinoiden olevan maantieteellisesti rajoittuneet eli on olemassa saksalaiset markkinat, keskittymähanke ei ole tässä suhteessa ongelmallinen. Lopuksi on periaatteessa mahdollista, että myös raideliikenteen kokonaishankinta tapahtuu maantieteellisesti rajoittuneilla markkinoilla. Saksassa, joka on keskittymähankkeen painopiste, on jo käyttöön otettuja raitiovaunu- ja maanalaisjärjestelmiä ja täysin uuden järjestelmän käyttöönotto olemassa olevasta infrastruktuurista välittämättä on harvinaista, ottaen etenkin huomioon muut urakat nykyisen järjestelmän parantamiseksi ja täydentämiseksi. Sen vuoksi ainakin raitiovaunujen ja maanalaisen kulkuneuvojen markkinoita on pidettävä kansallisina.

([8]) Ks. alaviite 3.
([9]) Ks. alaviite 3.
([10]) Ks. alaviite 3.

42. Tässä yhteydessä ei voida lähteä siitä, että mahdollinen kilpailu Saksan markkinoista muiden kuin Saksassa sijaitsevien yritysten taholta sallii laajemman maantieteellisten markkinoiden määrittelyn Saksan osalta. Ainakaan tällä hetkellä olemassa olevat piirteet eivät riitä tähän. Komissio käsittelee mahdollista kilpailua kilpailuennusteen puitteissa.

43. Osapuolten käsitystä siitä, että markkinoiden avautumispyrkimykset huomioon ottaen suuntaa-antavaa ennusteajanjaksoa olisi pidennettävä huomattavasti tavanomaisesta kahdesta, kolmesta vuodesta, ei voida hyväksyä. Huolimatta siitä, että ennusteajanjaksolla on merkitystä lähinnä mahdollisen kilpailun arvioinnin eikä niinkään maantieteellisten markkinoiden rajaamisen kannalta, on pidettävä kiinni siitä, että komissio raidetekniikan erikoisluonteen vuoksi tässä tapauksessa asettaa kilpailuanalyysin määräajaksi viisi vuotta. Komissio on tämän vuoksi asettanut kyselyyn osallistuville markkinaosapuolille viiden vuoden määräajan tulevien kehityssuuntien arviointia varten. Kyseisessä tapauksessa tätä määräaikaa ei voida kuitenkaan jatkaa. Tässä yhteydessä on syytä todeta yleisesti, että yrityskeskittymien valvonnan tarkoituksena on estää markkinoita määräävien rakenteiden syntymistä. Ennusteajanjakson liiallinen jatkaminen ei ainoastaan johtaisi annettavan ennusteen suurempaan epävarmuuteen vaan merkitsisi myös määräävän markkina-aseman hyväksymistä pitemmäksi aikaa. Tämä olisi vastoin yrityskeskittymien valvonnan tarkoitusta, joka on kilpailurakenteiden suojelu yhteisön markkinoilla. Lisäksi keskipitkällä aikavälillä hyväksyttyjen määräävien markkina-asemien osalta ovat markkinoiden mahdollisia avautumisia koskevat ennusteet kyseenalaisia. Sitten ei voida enää sulkea pois mahdollisuutta, että määräävässä markkina-asemassa oleva yritys voisi taloudellisten toimenpiteiden kautta käyttää markkina-asemaansa jakaakseen markkinat taloudellisin keinoin, mikä olisi yhteisön markkinoiden avaamispyrkimysten vastaista.

C. KESKITTYMISEN VAIKUTUKSET

I. *Yleistä*

44. Keskittymisen jälkeen ABB Daimler-Benz Transportation on raidetekniikan alalla maailmanlaajuisesti johtava tarjoaja ennen Siemensiä ja GEC-Alsthomia. Myös koko Euroopan talousalueella yhteisyritys todennäköisesti olisi johtava tarjoaja ennen Siemensiä ja GEC-Alsthomia. Euroopan talousalueella tulee olemaan vain kolme yksiselitteistä "kokonais-toimittajaa": ABB/AEG (liikevaihto noin [...] [11] ecua Euroopan talousalueella), Siemens (liikevaihto noin [...] [12] ecua Euroopan talousalueella), GEC-Alsthom (liikevaihto noin [...] [13] ecua Euroopan talousalueella). Tiettyjen tuotteiden, erityisesti raitiovaunujen, maanalaisen vaunujen ja sähkövetureiden markkinoilla, osapuolet saavuttavat yhdessä Siemensin ja GEC-Alsthomin kanssa euroopanlaajuisesti vuosina 1992—1994 runsaasti yli 70 prosentin [14] markkinaosuudet.

45. Erityisesti Saksassa keskittymishanke lisää olennaisesti raidetekniikan keskittymistä. Saksa on ainoa jäsenvaltio, jossa osapuolten liikevaihto-osuudet kasvavat huomattavasti. Noin kaksi kolmasosaa Daimler-Benzin AEG:n kautta yhteisyritykseen tuomasta liikevaihdosta ja noin yksi kolmasosa ABB:n tuomasta liikevaihdosta syntyy Saksassa (noin [...] ecua + noin [...] [15] ecua). Saksassa yhteisyrityksestä ja Siemensistä tulee kaksi suunnilleen yhtä suurta johtavaa tarjoajaa, kun taas GEC-Alsthomilla (noin [...] [16] ecua) on lähinnä tytäryhtiönsä Linke-Hoffmann-Buschin (LHB) kautta paljon vähäisempi markkinaosuus.

46. Myös Skandinavian alueella osapuolet saavuttavat suuret markkinaosuudet. Nämä perustuvat kuitenkin lähinnä ABB:n saamiin tilauksiin. Osapuolten ilmoituksen mukaan ABB:n osuus sähköveturitilauksista vuosina 1992—1994 on Norjassa 73 prosenttia [17]. Kaukoliikenteen kokonaisten junien ja seutuliikenteen sähkövetureiden osalta ABB:n markkinaosuus on Ruotsissa 100 prosenttia [18], seutuliikenteen vetureissa ABB:llä on Tanskassa 67 prosentin [19] ja Norjassa 89 prosentin [20] markkinaosuus. Seutuliikenteen dieselvetureissa ABB:llä on sekä Ruotsissa että Tanskassa 100 prosentin [21] markkinaosuus. Näissä jäsenvaltioissa Daimler-Benz ei saanut yhtään tilausta kyseisenä ajanjaksona. Sähköradan voimanjakelumarkkinoilla ABB:n 50 prosentin [22] ja DaimlerBenzin 0,5 prosentin [23] markkinaosuudet kasvoivat Ruotsissa mutta eivät merkittävästi, ja Daimler-Benzin markkinaosuus Tanskassa oli noin 20 prosenttia [24] ja ABB:n osuus Norjassa 13 prosenttia [25], eivätkä ne

[11] Luottamuksellinen.
[12] Luottamuksellinen.
[13] Luottamuksellinen.
[14] Ks. alaviite 3.
[15] Luottamuksellinen.
[16] Luottamuksellinen.
[17] Ks. alaviite 3.
[18] Ks. alaviite 3.
[19] Ks. alaviite 3.
[20] Ks. alaviite 3.
[21] Ks. alaviite 3.
[22] Ks. alaviite 3.
[23] Ks. alaviite 3.
[24] Ks. alaviite 3.
[25] Ks. alaviite 3.

kasvaneet tänä ajanjaksona. Markkinaosuudet kasvoivat myös Norjassa ohjaus- ja varmuusjärjestelmien osalta (ABB 17 prosenttia ([26]), Daimler-Benz 3 prosenttia ([27])).

47. Osapuolten ilmoituksen mukaan Daimler-Benz/AEG sai lisäksi Norjasta vuonna 1991 8,7 miljoonan ecun suuruisen tilauksen 12 sähkölaitteistosta Oslon Metro T 2000:lle. Daimler-Benz/AEG sai Bergenistä vuosina 1990/1993 yhteensä 1,3 miljoonan ecun suuruiset tilaukset johdinautojen sähkölaitteista. Vuosina 1992—1994 kyseisillä tuotemarkkinoilla *ei saatu yhtään tilausta Norjasta*. ABB/Strommens Verksted toimitti Oslon raitioteille 15 ajoneuvoa vuosina 1989/1990. Osapuolten ilmoituksen mukaan Oslon raitiotiet tekee vuonna 1995 tilauksen yhteensä 32 ajoneuvosta. Tarjoajia ovat ABB, AEG, Siemens, GEC-Alsthom ja Deutsche Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA).

48. Kaiken kaikkiaan ei näytä siltä, että keskittyminen muuttaisi ABB:n jo olemassa olevan markkina-aseman lisäksi olennaisesti kilpailutilannetta Skandinaviassa. Jos Skandinavian ulkopuolelta tuleva yritys kuten Daimler-Benz/AEG on saanut tilauksia Oslosta, ei ole mahdotonta, että myös muut suuret eurooppalaiset tarjoajat menestyisivät vastaavassa tilanteessa.

49. Belgiassa, Ranskassa, Irlannissa, Italiassa, Luxemburgissa, Alankomaissa, Islannissa, Portugalissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa keskittymähanke ei johda markkinaosuuksien kasvuun. Suomessa (AEG:n osuus vain 1 prosentti ([28]) koko raidetekniikasta), Kreikassa (ABB:n osuus vain 2 prosenttia ([29]) koko raidetekniikasta), Itävallassa (AEG:n osuus vain 1 prosentti ([30]) koko raidetekniikasta) ja Espanjassa (AEG:n osuus vain 1 prosentti ([31]) koko raidetekniikasta) markkinaosuudet kasvavat vain hiukan. Näitä valtioita koskevat samat päätelmät kuin Norjaa. Ottaen huomioon erittäin suuren kotimaisen raideteknisen teollisuuden puuttumisen ei esitettyjen perusteluiden jälkeen voida lähteä siitä, että näissä valtioissa olisi sulautumisasetuksen 9 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut kansalliset maantieteelliset viitemarkkinat.

([26]) Ks. alaviite 3.
([27]) Ks. alaviite 3.
([28]) Ks. alaviite 3.
([29]) Ks. alaviite 3.
([30]) Ks. alaviite 3.
([31]) Ks. alaviite 3.

50. Tarkasteltaessa hankkeen soveltumattomuutta yhteismarkkinoille on sen tähden aiheellista kiinnittää ensisijaisesti huomiota vallitsevaan kilpailutilanteeseen Saksassa, joka on olennainen osa yhtenäismarkkinoita. Vain jos keskittymähanke osoittautuu soveltumattomaksi yhteismarkkinoille saksalaisilla viitemarkkinoilla, vastaava tulos on ajateltavissa myös muilla markkinoilla. Jos hanke osoittautuu yhteismarkkinoille soveltuvaksi saksalaisilla viitemarkki-noilla, ei ole ajateltavissa, että se olisi muilla maantieteellisillä markkinoilla soveltumaton yhteismarkkinoille.

II. *Keskittymän vaikutukset kilpailun rakenteeseen Saksan keskeisillä tuotemarkkinoilla*

1. *Raidetekniikan markkinoiden ja kysynnän rakenteen yleisiä tunnuspiirteitä*

51. Kun raidetekniikan tuotteiden suunnittelu, kehitys ja valmistus aiemmin tapahtui tiiviissä yhteistyössä tarjoajien ja tilaajien välillä ja tilaajat saattoivat vaikuttaa suoraan valmistettaviin tuotteisiin ja valita niitä valmistavat yritykset, suuntaus on nyt kohti tarjoajien itsenäisesti tuottamia kokonaisuuksia, joista tilaajat voivat valita. Sen vuoksi yrityksen kilpailullisen vahvuuden kannalta on nyt olennaista kyky tarjota kokonainen tuote joko yksin tai yhteistyössä toisten yritysten kanssa.

52. Raidetekniikan tuotteita tilaavat Saksassa Deutsche Bahn AG, kansallinen rautatieyhtiö, sekä suurehko määrä kunnallisella tasolla toimivia alueellisia ja paikallisia liikennöitsijöitä. Deutsche Bahn AG tarvitsee "kiinteitä laitteita" kauko- ja seutuliikennettä varten sekä vastaavia kiskokulkuneuvoja. Henkilöraidelähiliikenteen on tarkoitus muuttua alueelliseksi 1 päivänä tammikuuta 1996, ja samalla vastuu siihen liittyvine kysynnän rakenteeseen kohdistuvine vaikutuksineen siirtyy liittovaltiolta osavaltioille. Sen jälkeen myös alueelliset liikennöitsijät tilaavat "kiinteitä laitteita" ja vastaavia kiskokulkuneuvoja seutuliikennettä varten. Lähiliikenteen "kiinteitä laitteita" ja vastaavia kiskokulkuneuvoja tilaavat kunnalliset liikennöitsijät.

2. *Tähänastinen tarjoustilanne raidetekniikan markkinoilla Saksassa*

53. Saksassa on tällä hetkellä raidetekniikan alalla kolme "kokonaistoimittajaa". Osapuolten ja Sie-

mensin lisäksi tosin myös GEC-Alsthom toimii tietyillä tuotemarkkinoilla. Toistaiseksi se toimii pääasiassa vain muutama vuosi sitten hankkimansa tytäryhtiön LHB:n kautta, ja puhtaasti koneistojen tarjoajana GECAlsthomilla on vain osa kiskokulkuneuvojen valmistukseen tarvittavasta toimituskyvystä. Myös Bombardierin jokin aika sitten hankkima saksalainen tytäryhtiö Talbot, samoin kuin Bombardier, tarjoaa ainoastaan koneistoja. Muilla suurilla eurooppalaisilla raidetekniikan tarjoajilla ei ole tytäryhtiöitä Saksassa. Sen vuoksi muut ulkomaalaiset yritykset voivat saada mahdollisia markkinaosuuksia Saksassa vain tuonnin kautta, jota ei toistaiseksi kuitenkaan ole esiintynyt merkittävästi. Tosin lähinnä Deutsche Bahn AG:n julistamissa tarjouskilpailuissa on voitu havaita ulkomaalaisten yritysten aloittelevan tarjoustoimintaansa. Ainoa toinen suurehko yritys Saksassa on Deutsche Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA), joka on toistaiseksi ollut koneistotoimittaja eikä siksi ole toiminut kaikilla markkinoilla. Tällä hetkellä DWA pyrkii rakentamaan omaa sähkökapasiteettia. Mainittujen yritysten lisäksi Saksassa on myös muutamia muita tarjoajia, jotka tarjoavat vain tiettyjä raidetekniikan tuotteita ja usein valmistavat itse vain osan näistä tuotteista.

3. *Keskittymän vaikutukset tarjonnan rakenteeseen Saksassa*

a) **Yleinen arvio**

54. Keskittymän jälkeen Saksassa on vain kaksi "kokonaistoimittajaa", ABB/Daimler-Benz ja Siemens.

55. Selvitettäessä yritysten markkinavahvuuksia on otettava huomioon, että raidetekniikan tuotteiden ja palveluiden kysyntä on ajallisesti epäsäännöllistä. Sen vuoksi osapuolten markkinavahvuuksien arvioinnin on perustuttava pitempään ajanjaksoon. Osapuolet ovat ehdottaneet, että markkinaosuudet arvioidaan viimeisten kolmen vuoden (eli vuosien 1992—1994) keskiarvon perusteella. Tämä tuntuu asianmukaiselta. Osuudet lasketaan saatujen tilausten perusteella, koska ne ovat eri tarjoajien välisen tänä ajanjaksona käydyn kilpailun välitön tulos.

56. Ajanjakson 1992—1994 perusteella keskittymään osallistujien markkinaosuudet ovat ongelmattomia seuraavilla seitsemällä yhteensä 15 tuotemarkkinasta ([32]):

— dieselveturit (0 %, markkinoilla Saksassa ja Euroopan talousalueella ei suurta merkitystä)

— matkustajajunien vaunut (noin 14 % Saksassa, Euroopan talousalueella noin 3 %)

— tavaravaunut (noin 14 % Saksassa, Euroopan talousalueella noin 9 %)

— henkilölähiliikenteen kokonaisjärjestelmät (0 %)

— ohjaus- ja turvajärjestelmät (noin 1 % Saksassa, Euroopan talousalueella noin 10 %)

— kiskokulkuneuvojen kunnossapito ja nykyaikaistaminen (noin 4 % Saksassa, Euroopan talousalueella noin 7 %)

— matkustajien tiedotusjärjestelmät ja lipunmyynti (muodostaa noin 55 % Daimler-Benzin liikevaihdosta Saksassa ja Euroopan talousalueella, mutta ei markkinaosuuden kasvua, äärimmäisen pienet markkinat ja mahdollista kilpailua muiden, suurempien, tietokonejärjestelmistä kokemusta omaavien yritysten taholta).

57. Daimler-Benzin ja ABB:n toiminta yhdessä Siemensin toiminnan kanssa johtaa erittäin suuriin markkinaosuuksiin seuraavilla markkinoilla Saksassa: sähköveturit, kaukoliikenteen kokonaiset junat, seutuliikenteen sähkö- ja dieselveturit, raitiovaunut, maanalaisen kulkuneuvot, sähköradan kosketusjohtimet ja voimanjakelu, jälkimmäinen mukaan lukien voimajohto- ja kauko-ohjaustekniikka. Keskittymän jälkeen osapuolilla on kahdeksan tuotteen markkinoilla nykyistä huomattavasti suuremmat markkinaosuudet (summittainen arvio osapuolten antamien saatuihin tilauksiin pohjautuvien tietojen perusteella) ([33]):

	ABB+DB	*Yhteensä*
— sähköveturit	37 %+17 %	54 %
— kaukoliikenteen kokonaiset junat	5 %+26 %	31 %
— seutuliikenteen sähköveturit	18 %+26 %	44 %
— seutuliikenteen dieselveturit	0 %+49 %	49 %
— raitiovaunut	15 %+29 %	44 %
— maanalaisen kulkuneuvot	42 %+22 %	64 %
— kosketusjohtimet	30 %+31 %	61 %
— voimanjakelu	6 %+26 %	32 %

([32]) Ks. alaviite 3.

([33]) Ks. alaviite 3.

58. Huolimatta osapuolten usein erittäin vahvasta asemasta Saksan markkinoilla kyse ei kuitenkaan ole määräävästä markkina-asemasta, koska myös Siemens toimii tarjoajana näillä markkinoilla, ja sillä on niillä huomattavat markkinaosuudet.

59. Mainituilla tuotemarkkinoilla osapuolilla ja Siemensillä on yhteensä seuraavat markkinaosuudet (osapuolten antamien saatuihin tilauksiin pohjautuvien tietojen perusteella) ([34]):

	ABB+DB+Siemens
— sähköveturit	54 %+46 %=100 %
— kaukoliikenteen kokonaiset junat	31 %+46 %= 77 %
— seutuliikenteen sähköveturit	44 %+25 %= 69 %
— seutuliikenteen dieselveturit	49 %+23 %= 72 %
— raitiovaunut	44 %+41 %= 85 %
— maanalaisen kulkuneuvot	64 %+19 %= 83 %
— kosketusjohtimet	61 %+33 %= 94 %
— voimanjakelu	32 %+35 %= 67 %

60. Osapuolten ilmoittamat markkinaosuudet vastaavat pääasiassa komission selvityksissään toteamia yritysten markkinavahvuuksia. Ottaen huomioon Siemensin kilpailullinen vahvuus keskeisessä teknologiassa, yrityksen perehtyneisyys Saksan markkinoihin ja sen taloudellinen vahvuus ei voida olettaa, että osapuolet onnistuvat saamaan Siemensin suhteen määräävän markkina-aseman kyseisillä markkinoilla.

61. Kilpailullisen analyysin kannalta on lisäksi merkittävää se, että kiskokulkuneuvojen sähköisten ja elektronisten osien markkinoilla osapuolten ja Siemensin yhteenlasketut markkinaosuudet ovat vielä edellä esitettyjä osuuksia huomattavasti suuremmat. Osapuolten jäljelle jäävät tärkeimmät kilpailijat Saksassa tarjoavat toistaiseksi kiskokulkuneuvojen koneistoja, joten ne ovat riippuvaisia yhteistoiminnasta sähkö- ja elektroniikka-alan hallitsevan yrityksen kanssa voidakseen vastata kiskokulkuneuvojärjestelmää koskevaan tarjouspyyntöön riittävällä tarjouksella. Tällaisia mahdollisia yhteistyökumppaneita ovat ensisijassa vain osapuolet ja Siemens.

62. Osapuolten ilmoittamien markkinaosuuksien perusteella osapuolia ja Siemensiä lukuun ottamatta tällä hetkellä ei ole yhtään yritystä, jonka kokonaismerkitys Saksan markkinoilla lähestyisi osapuolten merkitystä. Tarkastelluilla kahdeksalla markkinalla osapuolet yhdessä ja Siemens ovat markkinaosuuksiltaan suurimmat yritykset. Niiden perässä tulevat seuraavat kilpailijat:

— sähköveturimarkkinoilla urakoita ei ole annettu muille yrityksille

— kaukoliikenteen kokonaisten junien markkinoilla DWA 18 prosentin ([35]) markkina-osuudellaan

— seutuliikenteen sähköveturien markkinoilla DWA 17 prosentin ([36]) ja LHB 14 prosentin ([37]) markkinaosuuksillaan

— seutuliikenteen dieselveturien markkinoilla LHB 19 prosentin ([38]) markkinaosuudellaan

— raitiovaunumarkkinoilla LHB 8 prosentin ([39]) markkinaosuudellaan

— maanalaisen kulkuneuvojen markkinoilla LHB 11 prosentin ([40]) markkinaosuudellaan

— kosketusjohdinmarkkinoilla Elpro 6 prosentin ([41]) markkinaosuudellaan

— voimanjakelumarkkinoilla Elpro 13 prosentin ([42]) markkinaosuudellaan.

LHB:n saamista tilauksista osa on ajalta ennen kuin GEC-Alsthom osti sen ja siksi ne kuuluvat vain osittain GEC-Alsthomille.

b) **Vaikutukset määräävän markkina-aseman syntymisen tai vahvistumisen kannalta**

(1) Yleinen arvio

63. Osapuolten ja Siemensin suuret yhteiset markkinaosuudet Saksassa tekevät kaikkien kahdeksan tuotteen markkinoilla tarpeelliseksi tarkistaa, onko syntymässä määräävässä markkina-asemassa oleva duopoli tai onko olemassa oleva oligopoli vahvistumassa. Vaikka jäljelle jäävien kilpailijoiden kilpailullista vahvuutta ei voi mitata vain niiden markkinaosuuksilla, on osapuolten ja Siemensin vahvuus niihin verrattuna merkittävä. Suuruudeltaan 67 prosentin ja 100 prosentin välillä ([43]) ole-

([34]) Ks. alaviite 3.

([35]) Ks. alaviite 3.
([36]) Ks. alaviite 3.
([37]) Ks. alaviite 3.
([38]) Ks. alaviite 3.
([39]) Ks. alaviite 3.
([40]) Ks. alaviite 3.
([41]) Ks. alaviite 3.
([42]) Ks. alaviite 3.
([43]) Ks. alaviite 3.

vien markkinaosuuksien saavuttaminen vain kahden yrityksen voimin on osoitus näiden yritysten määräävästä asemasta duopolin ulkopuolisiin yrityksiin nähden.

64. Myös ABB/Daimler-Benzin ja Siemensin ylivoimainen koko ja rahoitusasema verrattuina Saksan markkinoilla tähän asti toimineisiin kilpailijoihin todistavat kaikilla kyseisillä tuotemarkkinoilla molempien yritysten huomattavasta kilpailullisesta etumatkasta. Daimler/Benzin ja Siemensin kohdalla on kysymys liikevaihdoiltaan Euroopan toiseksi ja kolmanneksi suurimmista yrityksistä. ABB kuuluu liikevaihdoltaan Euroopan 30 suurimman yrityksen joukkoon (tiedot perustuvat Frankfurter Allgemeine Zeitungin arkistoihin). Vaikka yritysten pelkän taloudellisen vahvuuden perusteella ei voi tehdä riittäviä johtopäätöksiä niiden kilpailukyvystä, on yrityksen koon taustalla oleva taloudellinen vahvuus yhdistyneenä nykyiseen markkina-asemaan ja suurta tutkimus- ja kehityspanosta vaativilla raidetekniikan markkinoilla tarvittaviin sijoituksiin osoitus huomattavasta kilpailullisesta etumatkasta muihin tarjoajiin nähden.

65. Erityisesti osapuolten ja Siemensin "kokonaistoimitukset" eli raidetekniikan alan täydellinen tuotevalikoima ja kyky hoitaa myös suuret tilaukset takaavat niille kilpailullisen etumatkan. Ne voivat tehdä tarjouksia tilauksista, jotka kokonsa vuoksi ovat pienempien toimittajien ulottumattomissa. Sitä kautta ne voivat saavuttaa paremman ja ennen kaikkea korkeammalla tasolla tapahtuvan kapasiteetin käyttöasteen. Tällaiset "kokonaistoimittajan" edut ja vastaava yrityskoko on Euroopassa osapuolten lisäksi tällä hetkellä vain GEC-Alsthomilla. Daimler-Benzillä ja Siemensillä on GEC-Alsthomiin verrattuna saksalaisilla tuotemarkkinoilla se etu, että niiden raidetekniset tuotteet ovat jo tunnettuja markkinoilla ja niillä on merkittävää kapasiteettia Saksassa. Voi myös kysyä, kuinka valmis GEC-Alsthom Ranskassa hallitsevana yrityksenä on tekemään Saksaan kilpailullisia hyökkäyksiä, jotka aiheuttavat saksalaisten yritysten vastareaktioita Ranskassa. Toisaalta GEC-Alsthom on osoittanut selvää kiinnostusta Saksan markkinoihin, erityisesti ostamalla LHB:n, jota kautta sillä on myös paremmat menestymismahdollisuudet markkinoilla.

(2) Kiskokulkuneuvot

66. Kiskokulkuneuvomarkkinoilla ABB/Daimler-Benzillä ja Siemensillä on sähköisten ja elektronisten rakenneosien erityisosaamista. Sekä Bombardierilla Talbotin kautta, GEC-Alsthomilla LHB:n kautta että toistaiseksi myös DWA:lla on Saksassa vain kiskokulkuneuvojärjestelmien koneisto-osia valmistavia tuotantolaitoksia. Sen vuoksi Bombardier, saadessaan toistaiseksi ainoat kaksi tilaustaan kiskokulkuneuvojen alalla Saksan markkinoilla, on molemmilla kerroilla ryhtynyt yhteistyöhön Daimler-Benz/AEG:n tytäryhtiön Kiepen kanssa kulkuneuvojen sähköosien valmistamiseksi. GEC-Alsthomilla on konsernin sisällä sähköosien valmistamiseen tarvittava osaaminen, kun DWA ja Bombardier ovat riippuvaisia yhteistyöstä lähinnä duopolin muodostavien yritysten kanssa. DWA pyrkii parhaillaan laajentamaan omaa sähkökapasiteettiaan tytäryhtiönsä FAGAn kautta, mutta toistaiseksi pyrkimysten tuloksia ei ole voitu arvioida riittävästi. Tosin osapuolten ilmoituksen mukaan AEG joutui Berliinin lähiliikennejunia koskevan tilauksen yhteydessä luovuttamaan FAGAlle Deutsche Bahn AG:n vaatimuksesta ilmaiseksi runsaasti käyttötekniikkaa koskevaa tietotaitoa ja tämän vuoksi FAGA voisi toimittaa kokonaisia käyttölaitteita sähköistetylle seutuliikenteelle. GEC-Alsthomin osalta moni seikka puhuu sen puolesta, että ottaen huomioon erilaiset laatuvaatimukset Saksan markkinoille pääsy on vaikeaa ilman Saksassa sijaitsevia tuotantolaitoksia.

67. Näitä pohdintoja tukee nykyinen suuntaus eli enää ei tilata kiskokulkuneuvon yksittäisiä osia vaan kiskokulkuneuvojärjestelmiä, jotka tilataan niin kutsutulta järjestelmätoimittajalta. Järjestelmätoimittajan tehtävä on jakaa mahdollisesti tarvittavat alihankinnat. Järjestelmä-toimittaja on kuitenkin yksin vastuussa toimeksiantajalle. Tämän vuoksi tarjoajien on voitava sekä esittää vakavasti otettava ratkaisu kiskokulkuneuvojärjestelmän sähköosien osalta että oltava taloudellisen vahvuutensa ja mahdollisen kokemuksensa vuoksi tilaajan mielestä sovelias yhteistyökumppani. Taloudellisesti vahvat "kokonaistoimittajat" Siemens, AEG ja ABB ovat ilman muuta tällaisia. Muiden Saksan markkinoilla toimivien yritysten on ensin löydettävä sovelias yhteistyökumppani, jos niillä ei ole omaa käytettävissä olevaa sähköalan tuotantokapasiteettia.

68. Osapuolten ja Siemensin lisäksi Saksassa ei ole yrityksille sopivia kiskokulkuneuvojen sähköisiä rakenneosia valmistavia yhteistyökumppaneita. GEC-Alsthomin lisäksi kyseeseen tulevat mahdollisesti hollantilainen yritys Holec, brittiläinen Brush ja itävaltalainen Elin. Kolme viimeksi mainittua ovat kuitenkin erityisesti "kokonaistoimittajiin" verrattuna hyvin pieniä eivätkä toistaiseksi ole saaneet tilauksia Saksasta. Sen vuoksi niillä ei myös-

kään ole tärkeitä referenssituotteita. Myös italialaiset yritykset Fiat ja Ansaldo tulevat kyseeseen mahdollisina sähköpuolen yhteistyökumppaneina, mutta niilläkään ei toistaiseksi ole tämän alan referenssituotteita Saksasta. Fiat toimittaa Deutsche Bahn AG:n IC-tilaukseen kallistustekniikan. Sähköistys on kuitenkin annettu Siemensille.

69. GEC-Alsthom on tosin "kokonaistoimittaja", mutta toistaiseksi se on toiminut lähinnä Saksan ja Britannian markkinoilla eikä GEC-Alsthomina ole saanut Saksassa vielä yhtään tilausta, jossa se olisi sähköpuolen pää- tai aliurakoitsija. Nykyiset tekniset eritelmät tekevät markkinoilletulon GEC-Alsthomille taloudellisesti mahdolliseksi vasta kappalelukujen ollessa suuret. Saksassa ja Ranskassa on esimerkiksi erilainen verkkojännite. Saksassa 15 000 volttia ja 16 $^{2}/_{3}$ hertsiä on yleinen kaukoliikenteessä, Ranskassa taas 25 000 volttia ja 50 hertsiä. Myös erot yhteisön muiden jäsenvaltioiden välillä edellyttävät vielä nykyään usein veturin vaihtoa rajoilla. Useisiin järjestelmiin soveltuvia vetureita voidaan kyllä teknisesti valmistaa, mutta ne ovat huomattavasti kalliimpia.

70. Osapuolet ovat ilmoittaneet, että Daimler-Benz/AEG:n tytäryhtiö Kiepen toteuttamissa Kölnin, Saarbrückenin ja Düsseldorfin kaupunkien tilauksissa käytettiin tuotteiden sähkösuunnittelussa ranskalaisen GEC-Alsthomin moottoreita, jotka Kiepe oli hankkinut muutama vuosi aiemmin mutta luovuttanut sittemmin Daimler-Benzille. Tämä esimerkki koskee vain raitiovaunujen tuotemarkkinoita. Mutta vaikka esimerkki olisi rinnastettavissa myös muihin kiskokulkuneuvojen markkinoihin, se ei sovellu osoitukseksi huomattavasta kilpailusta. Koska osapuolet, jotka ovat yhtä mieltä komission tähän mennessä tekemien selvitysten olennaisten tulosten kanssa, itse toteavat, että tulevaisuudessa ei enää voida tarjota kiskokulkuneuvon yksittäisiä osia vaan suuntauksena on kokonaisten kiskokulkuneuvojen tarjoaminen, ei tällaista osien toimittamista pää- tai aliurakoitsijalle voida pitää osallistumisena kiskokulkuneuvojen kyseisiin tuotemarkkinoihin. Osien alihankinta tapahtuu eri markkinoilla kuin kiskokulkuneuvon toimitus. Se soveltuu vain hyvin rajoitetusti todistukseksi siitä, että markkinoillepääsy on mahdollista, koska asennus on mahdollinen ja asiakas hyväksyy ulkomailla rakennetun moottorin osatoimituksen. Olisi tehtävä ero markkinoiden eri tasojen välillä. Osamarkkinat ovat huomattavasti kansainvälisemmät kuin kiskokulkuneuvomarkkinat. Osien alihankinnassa ei enää tarvita sopimuksia, joita tilaajat osapuolten mukaan tekevät myös tulevaisuudessa. Pääurakoitsija on yksinään vastuussa tilaajalle. Tosin tilaajat voivat vaikuttaa jonkin verran alihankkijan valintaan. Ei myöskään voida osoittaa tilaajien vaikutusvallan ulottuvan useimmiten myös osien alihankinnan valvontaan, mitä tukee myös osapuolten lausuma, että tilaajat valitsevat mielellään tuotejärjestelmän suunnittelevan ja tarjoavan, yksin vastuussa olevan pääurakoitsijan. Lisäksi raidetekniikan tekniset erot yksittäisten jäsenvaltioiden välillä ovat kyllä teknisesti voitettavissa, mutta tämä aiheuttaa kustannuksia. Ottaen huomioon korkeammat kustannukset, on hyvin epätodennäköistä, että ulkomaisen tarjoajan olisi mahdollista tehdä kilpailukykyinen tarjous sähköistyksen osahankkeesta. Ainakaan ulkomaalaiset sähkötoimittajat eivät ole saaneet yhtään tilausta Saksasta, vaikka erot voidaan ratkaista teknisesti. Yksittäisten osien tekniset eritelmät voivat olla erilaisia ja aiheuttaa erilaisia esteitä markkinoillepääsylle. Lisäksi ulkomaalaisilta tarjoajilta, jotka pyrkivät voittamaan tällaiset esteet ensimmäistä kertaa, puuttuu yleensä referenssihanke, joka herättäisi luottamusta niiden tarjoamiin tuotteisiin.

(a) Kaukoliikenteen junat

71. Sähköveturien ja kokonaisten junien markkinoilla keskittymisaste on erittäin korkea. Osapuolten oman ilmoituksen mukaan niillä on yhdessä Siemensin kanssa 100 prosentin ([44]) markkinaosuus sähköveturimarkkinoilla ja 77 prosentin ([45]) osuus kaukoliikenteen kokonaisten junien markkinoilla. Kaukoliikenteen kokonaisten junien markkinoilla seuraavaksi suurin kilpailija Saksassa on DWA 18 prosentin ([46]) markkinaosuudellaan. Arvioitaessa DWA:n kilpailullista vahvuutta on otettava huomioon, että toistaiseksi se on toiminut pelkkänä koneistojen tarjoajana eikä vielä hallitse tarvittavaa sähköalan avainteknologiaa. Tästä syystä ja ottaen huomioon DWA:n huomattavasti pienempi koko sen esiintyminen itsenäisenä, kilpailukykyisenä tarjoajana osapuolten ja Siemensin rinnalla ei vaikuta

([44]) Ks. alaviite 3.
([45]) Ks. alaviite 3.
([46]) Ks. alaviite 3.

todennäköiseltä. Saksalaiset koneistojen tarjoajat eli GEC-Alsthomin tytäryhtiö LHB ja Bombardierin tytäryhtiö Talbot eivät myöskään voi esiintyä yksinään tai yhdessä duopolin varteenotettavina kilpailijoina.

72. On kuitenkin muistettava, että kaukoliikenteen kokonaisten junien markkinoilla AEG:kään ei ole yksinään voinut suuremmin kilpailla Siemensin kanssa. Ottaen huomioon Siemensin vahvuus keskeisessä teknologiassa on lähdettävä siitä, että myös AEG voi tehdä tarjouksen vain yhteistyössä Siemensin kanssa. Vastaavasti Siemensin, AEG:n ja ABB:n ICE 1:tä koskevasta samoin kuin Siemensin ja AEG:n ICE 2:ta koskevasta yhteistyöstä ei komission saamien tietojen mukaan ole toistaiseksi kartellioikeudellisessa mielessä huomautettavaa. Yritysten ilmoituksen mukaan AEG:n tarvitsema yhteistyö Siemensin kanssa päättyy keskittymisen jälkeen, koska sen jälkeen AEG ja ABB voivat tehdä yhdessä tarjouksen, joka kilpailee Siemensin tai jonkin sen johtaman yhteistyöyrityksen tarjouksen kanssa.

73. Periaatteessa toistaiseksi vain GEC-Alsthom voi aiheuttaa merkittävää kilpailullista uhkaa osapuolille ja Siemensille näillä tuotemarkkinoilla. Lukuun ottamatta tytäryhtiötään LHB:ia GEC-Alsthom ei ole toistaiseksi saanut tilauksia kyseisillä aloilla. GEC-Alsthomilla on TGV:n kautta oma kaukoliikenteen suurnopeusjuna, jolla se aiemmin kilpaili maailmanlaajuisesti erittäin aktiivisesti saksalaisten yritysten, lähinnä Siemensin ja Daimler-Benz/AEG:n valmistaman ICE:n kanssa. Tässä yhteydessä on otettava myös huomioon, että kaukoliikenteen kokonaisten junien tuotanto on "kokonaistoimittajille" erittäin arvostettu asia, ja on epätodennäköistä, että kansallinen rautatieyhtiö antaisi nimenomaan tällaisen tilauksen muille kuin jäsenvaltioiden yrityksille ja estäisi siten kotimaisia tarjoajia saamasta kansainvälisesti tarpeellista referenssihanketta ja kyseenalaistaisi myös niiden markkinoillepääsyn. Ottaen huomioon se, että tätä suuruusluokkaa olevat hankkeet on toistaiseksi annettu yksinomaan kansallisille yrityksille, samoin kuin niihin liittyvä kansallinen kysymys työpaikkojen varmistamisesta ei voida lähteä siitä, että pelkkä TVG:n olemassaolo olisi osoitus merkittävästä ulkoisesta kilpailusta. Tosin Deutsche Bahn AG onnistui alentamaan ICE 2:n hintaa huomattavasti verrattuna ICE 1:een.

74. Sähkövetureista on esitetty vuoden 1992 jälkeen vain yksi kolmen veturityypin rakentamista koskeva tarjouspyyntö, jonka teki Deutsche Bahn AG. Vuonna 1994 käytyyn tarjouskilpailuun osallistuivat osapuolten ja Siemensin lisäksi myös GEC-Alsthom, Ansaldo ja Skoda. Osapuolet ja Siemens saivat kummatkin tilauksen yhdestä veturityypistä, ja Deutsche Bahn AG:n ilmoituksen mukaan myös GEC-Alsthomin tarjous oli mukana lopullisessa valinnassa. Ainoan saksalaisen tilaajan Deutsche Bahn AG:n käsityksen mukaan näillä markkinoilla olisi tarpeeksi tarjoajia myös keskittymisen jälkeen.

(b) Seutuliikenteen juna

75. Seutuliikenteen sähkö- ja dieseljunien markkinat ovat erittäin tiukasti sidoksissa toisiinsa. Ei voida yksiselitteisesti arvioida, riittääkö pelkkä erilainen käyttövoima osoitukseksi omista markkinoista. Jos oletetaan, että seutuliikenteen dieseljunilla on omat markkinansa, eivät markkinaosuudet niillä muutu, koska tarkasteltavana ajanjaksona ABB ei saanut yhtään tilausta Saksasta. Koska ABB sai tarkasteltuna ajanjaksona tilauksia dieselkäyttöisistä seutuliikennejunista erityisesti Tanskasta ja Ruotsista ja on muuten vahvasti esillä Saksan markkinoilla, se on otettava huomioon mahdollisena kilpailijana.

76. Komission saamien tietojen mukaan muut kuin saksalaiset yritykset eivät ole saaneet tilauksia seutuliikenteen kiskokulkuneuvojen sähkö- tai koneisto-osista, eivät pää- eivätkä aliurakoitsijoina. Talbot/GEC-Alsthom ja Bombardier/Brush tekivät kerran menestyksettä jääneet tarjoukset seutuliikenteen sähkökäyttöisistä kiskokulkuneuvoista. Saksalaisille tilaajille tehdyn tiedustelun perusteella näyttää siltä, että jotkut tilaajat ilmeisesti pitävät GEC-Alsthomia mahdollisesti sopivana yhteistyökumppanina seutuliikenteen kulkuneuvojen mekaniikkaosien tarjoajille.

(c) Lähiliikenteen kiskokulkuneuvot

77. Raitiovaunumarkkinoilla (mukaan lukien lähiliikenteen junat ja johdinautojen sähköosat) ja maanalaisen kulkuneuvojen markkinoilla ei osapuolten ja Siemensin lisäksi ole tällä hetkellä muita suuria markkinaosuuksia omaavia kilpailijoita. Tähän asti tilaukset ovat menneet lähes kokonaan Saksassa toimiville yrityksille. Tosin Bombardier on saanut kaksi tilausta Kölnin ja Saarbrückenin lähiliikennejunien valmistamisesta pääurakoitsijana. Bombar-

dier voi kuitenkin valmistaa itse vain kiskokulkuneuvon koneisto-osan ja on sopinut Daimler-Benzin/AEG:n tytäryhtiön Kiepen kanssa sähköosien toimittamisesta alihankintana. Yritykset ovat tehneet yhdessä myös muita tarjouksia raitiovaunuista mutta ilman menestystä.

78. Komissio on tiedustellut suurilta saksalaisilta lähiliikenteen alalla toimivilta yrityksiltä niiden tekemiä tilauksia vuodesta 1992 alkaen. Saaduista vastauksista käy ilmi, että komissiolle tähän mennessä ilmoitetuissa 14:n suurehkon kunnallisen liikennöitsijän järjestämässä 18:ssa raitiovaunumarkkinoiden tuotteita koskevassa tarjouskilpailussa, Kölniä lukuun ottamatta, Bombardier tarjosi kuusi kertaa ilman menestystä. Yhdessä tapauksessa myös Breda teki tarjouksen. Tšekkiläinen yritys Tatra tarjosi kerran, sveitsiläinen Vevey kaksi kertaa, Fiat kolme kertaa mutta komission saamien tietojen mukaan yksikään niistä ei päässyt mukaan viimeiselle valintakierrokselle. Lisäksi Vevey on koneistotoimittaja, joka tarvitsee yhteistyökumppanin.

79. Neljän saksalaisen tilaajan komissiolle tähän mennessä ilmoittamissa kuudessa maanalaisen kulkuneuvoja koskevassa urakassa GEC-Alsthom ja Bombardier tarjosivat kaksi kertaa, Ansaldo, Vevey ja CAF kerran. Komission tietämän mukaan nämä tarjoukset eivät päässeet mukaan viimeiselle valintakierrokselle. LHB ja ABB saivat yhden tilauksen. On epäselvää, voisiko LHB tarjota menestyksellisesti myös muun kuin saksalaisen sähköalan yhteistyökumppanin kanssa, koska toistaiseksi yhdessäkään tarjouksessa ei ole ollut mukana mahdollista sopivaa yhteistyökumppania. Osapuolista ja Siemensistä riippumattoman tarjouksen laatimisen kannalta on merkityksellistä, että LHB:lla on sopiva sähköalan yhteistyökumppani. Myös tässä yhteydessä Saksan markkinoiden riittämätön tuntemus herättää epäilyksiä. Yhdessä tapauksessa ei etsitty pääurakoitsijaa vaan urakka jaettiin. Tähän urakkaan myös itävaltalainen Schindler oli tehnyt tarjouksen maanalaisen vaunuista.

(3) Kosketusjohtimet ja voimanjakelu

80. "Kiinteän kaluston" osalta kiskokulkuneuvojärjestelmien mekaanisten osien tarjoajilla ei ole merkitystä.

81. Osapuolten ja Siemensin 94 prosentin ([47]) markkinaosuus kosketusjohtimien markkinoilla on selvä osoitus merkittävän ulkopuolisen kilpailun puuttumisesta. Osapuolten lausuman mukaan niiden lisäksi vain saksalainen yritys Elpro on saanut tilauksia näillä markkinoilla. Elproa ei voi verrata markkinavahvuudeltaan eikä suorituskyvyltään duopolin osapuoliin.

82. Kosketusjohtimia tilaavat Deutsche Bahn AG ja kunnalliset liikennöitsijät. Viime vuosina Deutsche Bahn AG on ollut ylivoimaisesti suurin tilaaja. On luonnollista, että Deutsche Bahn AG:n ja kunnallisten liikennöitsijöiden toimeksiantojen laajuudet eroavat toisistaan suuresti. Etenkin Deutsche Bahn AG:n suurten tilausten toteuttaminen yksinään vaatii yrityskokoa, jollainen Saksan markkinoilla on vain osapuolilla ja Siemensillä. Tämä rajoittaa muiden tarjoajien markkina-asemia jo etukäteen.

83. Komission selvitysten mukaan kosketusjohtimien markkinoilla tilauksia ovat saaneet vähäisessä määrin myös saksalainen yritys SAG ja ranskalainen yritys Spie Enertrans.

84. Tuloksista on selvästi havaittavissa muiden tarjoajien kilpailulliset mahdollisuudet näillä markkinoilla. Tällä hetkellä muilta kuin ABB/Daimler-Benzin ja Siemensin duopolilta puuttuu riittävä kotimainen tuotantokyky. Deutsche Bahn AG:n mukaan, joka on ainoa tilaaja kaukoliikenteen alalla ja jolle pienet tarjoajat aiheuttavat erityisesti ongelmia, eurooppalaisten tarjoajien kahtena viime vuonna tapahtuneen kehityksen vuoksi edellytykset myös duopolin ulkopuolisen kilpailun piristymiseksi ovat olemassa.

85. Voimanjakelumarkkinoilla osapuolten ja Siemensin yhteinen markkinaosuus on 67 prosenttia ([48]). Osapuolten ilmoituksen mukaan tärkein kilpailija on Elpro (osapuolten mukaan sen raidetekniikan liikevaihto on noin [...] ([49]) ecua), jonka markkinaosuus on osapuolten mukaan 13 prosenttia ([50]). Myös näillä markkinoilla pienempiä urakoita on

([47]) Ks. alaviite 3.
([48]) Ks. alaviite 3.
([49]) Luottamuksellinen.
([50]) Ks. alaviite 3.

annettu ennen kaikkea SAG:lle, Spie Enertransille ja itävaltalaiselle Elinille. Muiden tarjoajien markkinaosuus on osapuolten mukaan 20 prosenttia ([51]). Myös tässä yhteydessä Deutsche Bahn AG on sitä mieltä, että eurooppalaiset tarjoajat voivat lisätä kilpailua.

(4) Päätelmät

86. Ottaen huomioon nämä markkinoiden rakennetta koskevat tiedot kilpailuanalyysin arvioinnin tavoitteena on selvittää, syntyykö keskittymähankkeen tuloksena Saksan viitemarkkinoilla määräävässä markkina-asemassa oleva duopoli tai vahvistuuko määräävässä markkina-asemassa oleva oligopoli supistumisen kautta duopoliksi. Oligopoli-oletuksen ehtona on kaksi edellytystä. Ensimmäinen on, että oligopolin osapuolten välillä ei ole merkittävää keskinäistä kilpailua. Toinen on, että oligopolin osapuolia ei uhkaa merkittävä ulkopuolinen kilpailu.

4. *Määräävän markkina-aseman syntyminen tai vahvistuminen*

a) **Periaatteellisia näkökohtia osapuolten ja Siemensin välisestä kilpailusta**

87. Kun arvioidaan osapuolten ja Siemensin merkittävää keskinäistä kilpailua ennen keskittymää ja sen jälkeen, on olemassa sekä kaikkia asianosaisia tuotemarkkinoita koskevia tekijöitä, jotka liittyvät markkinoiden rakenteeseen ja hintakehitykseen, että tiettyjä tuotemarkkinoita koskevia tekijöitä, jotka liittyvät yritysten yhteistyöhön ja kysynnän vaikutukseen. Keskinäisen kilpailun voimakkuuteen vaikuttaa myös duopolin ulkopuolinen kilpailu, koska ulkoinen kilpailu, jota ei sinänsä voida katsoa todelliseksi kilpailuksi, voi vahvistaa osapuolten merkittävän keskinäisen kilpailun nykyisiä rakenteellisia lähtökohtia siten, että duopolistien kilpailuton rinnakkaintoiminta on joko taloudellisesti mahdotonta tai niin epätodennäköistä, että keskinäisen kilpailun puuttumista ei voida todeta riittävällä todennäköisyydellä.

(1) Tarjonnan rakenne

88. Syntyvän duopolin symmetria on pikemminkin vastoin sitä olettamusta, että duopolin osapuolet todella kilpailevat keskenään tulevaisuudessa. Niiden kilpailukyky on lähes yhtä hyvä, joten houkutukset kilpailullisiin äkkiliikkeisiin ovat varsin vähäiset. Myös tarjottavien tuotteiden osalta kumpikin yritys on keskittymän jälkeen toisensa kaltainen, vaikka osapuolet saattoivatkin osoittaa, että ainakaan alussa ei tule olemaan täydellistä tuoteidentiteettiä, ja myös keskittymän jälkeen osapuolten erityisvahvuudet suhteessa Siemensiin ja toisin päin tulevat pysymään ennallaan. Kun otetaan huomioon "kokonaistarjoajien" kyky toimia periaatteessa kaikilla tuotemarkkinoilla ja ennen kaikkea Siemensin taloudellinen vahvuus, jonka perusteella voi myös olettaa, että osapuolille ei voi syntyä määräävää asemaa millään asianosaisilla tuotemarkkinoilla, nämä erot suhteessa periaatteelliseen vertailukelpoisuuteen suunnitellun yhteisyrityksen ja Siemensin välillä eivät ole kuitenkaan ratkaisevia.

89. ABB/Daimler-Benzin ja Siemensin rinnakkaintoimintaa voi edistää myös raidetekniikkamarkkinoiden urakoiden avoimuus. Tämä avoimuus perustuu markkinoille osallistujien pieneen määrään sekä julkisten tarjouskilpailujen välttämättömyyteen. Julkisten urakkatilausten avoimuus edistää kilpailua sikäli, että sen on määrä varmistaa mahdollisimman monen yrityksen osallistuminen tarjousten jättämiseen. Tarjousten jättämistä seuraavissa jälkineuvotteluissa tarjoajat ovat saaneet kuitenkin lisää tietoa, kuten myös sen seurauksena, että ainakin joko osapuolet tai Siemens ovat osallistuneet lähes jokaiseen raidetekniikkatilaukseen Saksassa. Tarjoajien parempi yleiskuva markkinoista suosii erityisesti kilpailutonta rinnakkaintoimintaa duopolissa.

90. Olettamusta, jonka mukaan tulevaisuudessa ei tule olemaan mitään merkittävää kilpailua osapuolten ja Siemensin välillä, tukee kiskokulkuneuvomarkkinoiden ylikapasiteetti varsinkin kiskokulkuneuvojen koneistojen osalta. Jos tuotantokapasiteettia halutaan hyödyntää, kummankaan yritysryhmän kannalta ei vaikuta mielekkäältä edistää koneistotarjoajien kilpailua olemalla tarjoajien kanssa yhteistyössä sähköpuolella. Kummallekin on etua siitä, että pyritään mahdollisuuksien mukaan välttämään yhteistyötä muiden tarjoajien kanssa, koska niille luodaan siten tilaisuus saada tilauksia.

91. Raidetekniikkamarkkinoiden keskinäisen kilpailun vähenemisen rakenteellista vaaraa vähentää se, että

([51]) Ks. alaviite 3.

raidetekniikassa kyse ei ole homogeenisista joukkotavaroista vaan heterogeenisista tuotteista, joissa tutkimus ja tuotekehitys ovat merkittävässä asemassa. Välittömät reaktiot yhden duopolin osapuolen kilpailullisiin äkkiliikkeisiin ovat — jos kyseessä ovat innovatiiviset kilpailulliset äkkiliikkeet — siten yleensä vähemmän mahdollisia.

(2) Hintojen kehitys

92. Viime vuosina laskeneet kiskokulkuneuvojen hinnat osoittavat joka tapauksessa, että menneisyydessä alalla on ollut merkittävää kilpailua. Komission tiedustelujen mukaan useimmat tilaajat vahvistavat, että kiskokulkuneuvojen hinnat ovat laskeneet viime vuosina. Tähän kehitykseen on useita syitä. Tilaajien toivoma kiskokulkuneuvojen varustelutaso on alentunut, ja sarjatuotanto on lisääntynyt. Olennaisena syynä tähän on tilaajiin kohdistuvan kustannuspaineen lisääntyminen. Esimerkiksi ICE:n osalta tuotteiden tekniset vaatimukset tarkastetaan nykyään yhä enemmän kustannustehokkuuden kannalta. Tilaajat määrittelevät teknisiä ominaisuuksia vähemmän kuin tehokkuusominaisuuksia. Deutsche Bahn AG onnistui laskemaan hintoja [...] ([52]) tilatessaan ICE 2.2:n. Yhtenä syynä voidaan pitää ulkomaisten yritysten synnyttämää kilpailua. Raitiovaunumarkkinoilla hinnat alenivat huomattavasti Kölnin ja Saarbrückenin kaupungien valitessa toimittajaksi Bombardierin, joka hoiti kiskokulkuneuvojen sähköistyksen yhdessä Daimler-Benz/AEG:n tytäryhtiön Kiepen kanssa.

93. Kaikilla mainituilla tuotemarkkinoilla ei kuitenkaan voida pitää lähtökohtana, että pelkästään nämä hintojen alenemisen syyt turvaavat keskinäisen kilpailun myös tulevaisuudessa. Tuotannon kustannusedut siirtyisivät tilaajille yleensä vain, jos syntyy merkittävää kilpailua. Tästä on hyvänä esimerkkinä Bombardierille annettu tilaus. Ilman sen kaltaista eurooppalaisten tarjoajien synnyttämää kilpailupainetta duopolin ei enää tarvitsisi alentaa vastaavasti hintojaan. Mitä tulee vaaraan keskittymän aiheuttamasta Saksan markkinoiden äskettäin lisääntyneestä sulkeutumisesta, joka voi seurata, kun hinnoittelultaan aktiiviselta koneistojen tarjoajalta puuttuu sopiva sähköalan yhteistyökumppani, kyseisen kehityksen jatkuminen ei ole keskittymän jälkeen enää ennustettavissa. Kustannussäästöt, jotka saadaan tilaajien luopuessa arvokkaammista kiskokulkuneuvojen varusteista, eivät myöskään sinänsä riitä takaamaan, että todellinen kilpailu säilyy tulevaisuudessa. Ylikapasiteetin säilyminen ilman riittävää ulkopuolista kilpailua on pikemminkin peruste kilpailuttomalle käyttäytymiselle ja sille, että duopolin osapuolet kieltäytyvät yhteistyöstä koneistojen tarjoajien kanssa.

94. Havainto kiskokulkuneuvojen hintojen laskemisesta koskee komission tiedustelujen mukaan sähköradan kosketusjohtimia ja voimanjakelua vain rajoitetusti. Jos tilaajat ovat tehneet tällaisia havaintoja, ne johtuvat heidän mukaansa lähinnä markkinoiden avautumisesta ja sitä seuraavasta kilpailusta.

(3) Yhteistyö

95. Lisäksi esille nousee osapuolten ja Siemensin välinen yhteistyö menneisyydessä. Juuri raidetekniikan alalla on monisäikeisiä yhteistyösuhteita. Tämä koskee erityisesti kiskokulkuneuvomarkkinoita. Yhteistyön tapa ja laajuus kiskokulkuneuvojen yksittäisillä markkinoilla on kuitenkin vaihdellut.

96. Periaatteessa on pidettävä mielessä, että yhteistyösuhteiden synnyttäjinä ovat voineet toimia myös tilaajat. Varsinkin esillä ollut erityismerkitys, joka tarjoajien maantieteellisellä läheisyydellä ostajiin on, voi useampien tarjoajien sijaitessa siten lähellä johtaa tilaajien esittämiin yhteistyötoiveisiin, jotka eivät tosin poista yhteistyöjärjestelyjen todistusarvoa, mutta voivat yksittäistapauksissa rajoittaa sitä.

(4) Muita tekijöitä

97. Oligopolin keskinäisen kilpailun arviointi ei ole mahdollista, jos ei oteta huomioon ulkoista kilpailua, koska syntyvässä ulkoisessa kilpailussa myös duopolin sisäinen reaktiosidonnaisuus on rajoitettu.

98. Tuotemarkkinoilla on kuitenkin voimakkuudeltaan vaihtelevia merkkejä jäljelle jäävästä keskinäisestä kilpailusta. Jäljelle jäävän kilpailun voimakkuus sisäisissä suhteissa riippuu ratkaisevasti jäljelle jäävän ulkoisen kilpailun voimakkuudesta. Mitä vahvempia kilpailuimpulsseja duopolin ulkoisissa suhteissa esiintyy, sitä vähemmän duopolisteilla on houkutusta kilpailuttomaan rinnakkaintoimintaan.

([52]) Luottamuksellinen.

99. Arvioitaessa duopolin keskinäisen kilpailun puuttumisen merkkejä on otettava huomioon myös, että osapuolten tuotteiden ainoa tilaaja kaukoliikennetuotteiden osalta Saksassa on Deutsche Bahn. Myös seutuliikenteessä Deutsche Bahn on ollut ylivoimaisesti suurin tilaaja viime vuosina. Vain lähiliikenteessä tarjoajilla on tällä hetkellä enemmän asiakkaita, jotka edustavat Saksan kunnallisia lähiliikenneyrityksiä. Komission selvitysten mukaan 54 saksalaista kunnallista liikennöitsijää tilaa tällä hetkellä raitiovaunuja (mukaan lukien lähiliikennejunat ja johdinautojen sähköiset osat) ja neljä tilaa maanalaisia kulkuneuvoja. Sen vuoksi kauko- ja seutuliikenteen osalta riittää vähempikin ulkoisen kilpailun voima, jotta ainoan ostajan asemassa oleva Deutsche Bahn saa riittävästi kilpailullista liikkumatilaa. Kunnalliset liikenneyhtiöt eivät sitä vastoin pysty vaikuttamaan tarjoajiin niin voimakkaasti kuin Deutsche Bahn AG, joten ne ovat paljon enemmän riippuvaisia jo olemassa olevista kilpailuvaihtoehdoista.

b) **Vaikutukset tarkasteltuihin tuotemarkkinoihin**

100. Nämä periaatteelliset huomiot tarkastelluilla tuotemarkkinoilla johtavat erilaisiin arvioihin keskittymän kilpailuvaikutuksista.

101. Kauko- ja seutuliikenteen kulkuneuvojen sekä sähköradan kosketusjohtimien ja voimanjakelun osalta ainoa tai selvästi suurin asiakas Saksan markkinoilla on Deutsche Bahn AG. Yritys syntyi Deutsche Bundesbahnin ja Reichsbahnin muuttamisen kautta ja on kokonaan valtion omistuksessa. Se kykenee komission mukaan ainoana ostajana vaikuttamaan kunnallisia yrityksiä ratkaisevasti enemmän tarjousrakenteeseen. Vaikka duopolin jäljelle jäävää ulkoista kilpailutilannetta ei sinänsä voitaisikaan pitää merkittävänä sulautumisten valvonnan kannalta, Deutsche Bahn AG pystyy saamaan osapuolten ja Siemensin kilpailevia tarjouksia myös keskittymän jälkeen. Se kykenee ensinnäkin esimerkiksi suurten tilausmäärien avulla tekemään tilauksen saamisen saksalaisille "kokonaistarjoajille" lähes vastustamattomaksi ja siten saamaan edullisia tarjouksia. Tämä ei ehkä yksin riitä, jos Deutsche Bahn AG:llä ei kummankin saksalaisen "kokonaistarjoajan" käyttäytyessä samalla kilpailuttomalla tavalla ole taloudellisia mahdollisuuksia turvautua muihin tarjoajiin. Deutsche Bahn AG pystyy kuitenkin suurtilausten tarjouskilpailuissa tekemään jäsenvaltioiden vielä erilaiset tekniset määrittelyt, jotka ovat teknisesti yleensä ratkaistavissa, muille kuin Saksassa toimiville tarjoajille suurten kappalemäärien kautta myös taloudellisesti mahdollisiksi. Juuri Deutsche Bahn AG:n suuret tilausmäärät kiinnostavat myös ulkomaisia toimittajia. Se on antanut yhden kosketusjohdintilauksen Spie Enertransille.

102. Tulevaisuudessa ei voi myöskään enää pitää lähtökohtana, että Deutsche Bahn AG ei hyödynnä käytettävissä olevaa taloudellista pelivaraansa. Tosin tulevaisuudessa ei voi myöskään sulkea pois sitä, että juuri sen takia, että Deutsche Bahn AG on merkittävässä asemassa Saksan kaukoliikenteen raidetekniikkatuotteiden ainoana asiakkaana, sillä on tiettyjä yleisiä paineita tilauksia tehdessään ottaa Saksassa toimivat tarjoajat kohtuullisesti huomioon, jotta nämä voisivat saada taloudellisia mahdollisuuksia. Toisaalta jo se, että Saksassa tulee toimimaan kaksi Euroopan kolmesta "kokonaistarjoajasta", tekee todennäköiseksi, että saksalaiset yritykset saavat edelleen merkittävästi tilauksia puhtaasti kilpailun tuloksena. Ratkaisevaa on kuitenkin, että reunaehtojen muuttuessa Deutsche Bahn AG:n ei-taloudellisesti suuntautunut tilauskäytäntö ei ole ennustettavissa. Menneisyydessä on tosin osoittautunut, että tätä johtopäätöstä ei voi pitää täysin yksiselitteisenä. Kun otetaan huomioon uudet reunaehdot, johtopäätöstä ei voi kuitenkaan tehdä enää ennusteen vaatimalla todennäköisyydellä. Tärkeintä ei ole pelkästään Saksan Bundesbahnin muuttuminen Deutsche Bahn AG:ksi ja siten yksityisoikeudelliseksi yhtiöksi. Muutoksessa nousee kuitenkin esille kokonaistilanteesta syntyvä halu johtaa yritystä talouskeskeisesti. Tämä on ollut niukkojen julkisten varojen takia välttämätöntä liikenneyrityksille, joiden rahoitus ei tähän mennessä yleensä ole ollut riippumatonta niitä tukevan yhteisön tulo- ja menoarviosta. Lisäksi rautatiet ovat periaatteessa kilpailutilanteessa muiden liikennevälineiden kanssa, mikä pakottaa ne tekemään asiakkailleen edullisempia tarjouksia. Se, että puitelainsäädäntö loisi tulevaisuudessa rautateille jälleen lisää neuvotteluvaraa esimerkiksi muiden liikennevälineiden kallistuessa, ei ole tällä het-

kellä kuitenkaan näkyvissä. Kansallisten yritysten suosiminen olisi julkisten tilaussuuntaviivojen vastaista.

103. Deutsche Bahn AG:n kaltaista tilaajan neuvotteluvelvoitteelivaraa ei kunnallisilla liikenneyrityksillä ole tai se on hyvin rajallinen. Ne ovat sekä liikevaihdoltaan että urakkakooltaan ratkaisevasti pienempiä kuin Deutsche Bahn AG eivätkä ne ole tähän saakka tehneet juuri ollenkaan yhteisiä hankintoja. Näin ollen osapuolten esittämä peruste suurempien liikenneyritysten johtotehtävästä voidaan nostaa esille korkeintaan erittäin rajoitetusti. Deutsche Bahn AG:n hankintamäärät pelkästään seutuliikennevälineiden osalta ovat osapuolten arvioiden mukaan vuoteen 2000 mennessä yhteensä noin 5 miljardin markan ecun arvoiset. Osapuolten arvion mukaan lähiliikennevälineiden hankintamäärät ovat samana aikana noin 4 miljardin ecun arvoiset. Tosin kysynnän merkitystä raitiovaunujen ja maanalaisen kulkuneuvojen markkinoilla on painotettava eri tavalla. Raitiovaunujen markkinoilla 54 kunnallisen liikennöitsijän yhteinen kysyntävoima on rajoitettu, mutta maanalaisen kulkuneuvojen markkinoilla toimivien neljän tilaajan valta on suurempi. Ylivoimaisesti suurimmasta kysynnästä vastaavat Berliinin liikenneyritykset, jotka siten voivat saavuttaa tietynlaisen johtavan aseman. Tosin johtuen varsinkin vähäisemmästä hankintavoluumista Berliinin liikenneyritysten kysynnän merkitys ei ole yhtä merkittävä kuin Deutsche Bahn AG:n.

104. Yksittäiset tilaajille edulliset tilaukset saattavat laskea hintatasoa kokonaisuutena merkittävästi. Kaikki lähiliikenneyritykset eivät komission tiedustelujen mukaan kuitenkaan koe asiaa näin, vaikka markkinoiden keskihinnat ovat kiistatta laskeneet selvästi. Lisäksi lähiliikenneyritysten kysymien tuotteiden välillä on yhä merkittäviä eroja, vaikka ne kuuluvat samaan tuoteluokkaan. Ne ja mahdolliset erot olemassa olevassa infrastruktuurissa vaikeuttavat yhteisiä hankintoja.

105. Myös osapuolten esittämä argumentti keskittymän kilpailua luovasta tai edistävästä vaikutuksesta suhteessa Siemensiin voi koskea ainoastaan kaukoliikennettä ja sitäkin rajallisesti. Sen sijaan lähiliikenteessä tällä argumentilla ei ole merkitystä myöskään osapuolten mukaan, jotka painottavat pienten tarjoajien kilpailumahdollisuuksia.

106. Komission toteama tähän saakka jatkunut tarjoajien yhteistyö on tyypillistä erityisesti lähiliikenteessä, jossa se komission mukaan olisi osapuolten ja Siemensin välillä vähiten tarpeen. Tämä merkitsee nimenomaan lähiliikennevälineiden markkinoilla erityistä tarvetta muiden tarjoajien tuoman kilpailun duopolin ulkoisiin suhteisiin luomaan valvontaan.

107. Näitä eroja tukee ulkomaisten yritysten tähänastinen tarjouskäyttäytyminen. Komission Deutsche Bahn AG:ltä ja lähiliikenneyrityksiltä saamista vastauksista käy ilmi, että myös ulkomaisten kilpailijoiden osallistuminen Deutsche Bahn AG:n tarjouskilpailuihin seuraa enemmän kuin keskimäärin osallistumista lähiliikenneyritysten tarjouskilpailuihin.

108. Myös komission tiedustelut keskittymän vaikutusten arvioimiseksi tukevat näitä eroja. Deutsche Bahn AG ei odota itselleen kielteisiä seurauksia, mutta lähiliikenneyritysten vastauksissa käy korostetusti ilmi, että ne odottavat keskittymän huonontavan kilpailuolosuhteita.

109. Nämä erilaiset tilanteet aiheuttavat sen, että keskittymän vaikutuksia raidetekniikkatuotteiden markkinoilla on arvioitava eri tavoin kauko- ja seutuliikenteen sekä lähiliikenteen osalta.

(1) Kaukoliikennekulkuneuvot ja seutuliikennekulkuneuvot

110. Kaukoliikenteen ja seutuliikenteen kiskokulkuneuvomarkkinoilla ei monista erilaisista syistä johtuen voida riittävästi osoittaa keskittymähankkeen johtavan määräävässä markkina-asemassa olevan duopolin syntymiseen tai vahvistumiseen. Kuten on todettu, ABB/Daimler-Benzin ja Siemensin tarjousvaltaa rajoittaa huomattavasti Deutsche Bahn AG:n ainoan asiakkaan tilaajavalta. Lisäksi tuotteiden heterogeenisyys sekä tutkimuksen ja tuotekehityksen välttämättömyys saavat aikaan sen, että vaikka kilpailuton rinnakkaintoiminta ei olekaan pois suljettu, taipumus reaktiosidonnaisuuteen on huomattavasti rajoitetumpi kuin markkinoilla, joilla on homogeenisia tuotteita ja alhaisempi tutkimus- ja tuotekehittelysaste. Lisäksi näillä tuotemarkkinoilla tehdään osittain myös erityisen suuria ja epäsäännöllisin väliajoin tapahtuvia tilauksia, jotka periaatteessa osaltaan vähentävät reaktiosidonnaisuutta.

(a) Kaukoliikennekulkuneuvot

111. Kaukoliikenteen kokonaisten junien markkinoilla on menneisyydessä annettu tilauksia suurnopeusjunien valmistamiseksi kansallisille konsortioille, joiden sisäistä kilpailusuhdetta on vaikea todeta. Deutsche Bahn AG:n ICE 1:ssä Siemens, AEG ja ABB toimivat yhdessä. ICE 2:ssa ovat tällä hetkellä yhteistyössä Siemens ja AEG, kun taas ABB kilpailee niitä vastaan omalla kokonaisella junallaan. ABB ei enää osallistu ICE 2:n kehittämiseen ja tuotantoon. ABB:n kehittämä X 2000 on kaukoliikenteen kokonainen juna, joka sijoittuu suurnopeusalueen alapuolelle ja kallistustekniikan avulla saavuttaa suuria nopeuksia myös vähemmän hyvin rakennetuilla rataosuuksilla. Keskittymän jälkeen nämä kilpailupotentiaalit ohjautuvat yhteen.

112. Tilanne ei kuitenkaan keskittymän takia huonone, vaan se on omiaan keskittymän vuoksi rakenteellisesti paranemaan. Lähtökohtana on pidettävä sitä, että menneisyyden yhteistyö oli seurausta joka tapauksessa muiden Saksassa sijaitsevien tarjoajien kuin Siemensin riittämättömästä kyvystä antaa itsenäistä tarjousta kaukoliikenteen kokonaisten junien valmistamiseksi. Tällä hetkellä ei riittävällä varmuudella voida arvioida sitä, syntyisikö keskittymän jälkeen merkittävää keskinäistä kilpailua sen seurauksena, että Siemensin ja AEG:n ICE-yhteistyö lakkaa täydellisesti. Siemensin ja GEC-Alsthomin nyt ilmoitettu yhteistyö ICE- ja TGV-suurnopeusjunien markkinoinnista Euroopan ulkopuolella on tosin mahdollisesti merkki tulevaisuudessa lisääntyvästä kilpailusta näillä markkinoilla duopolin sisäisissä suhteissa.

113. Lisäksi on otettava huomioon, että tähänastisen käytännön mukaan tilauksen antaminen ulkomaiselle yritykselle on ollut vain vähän todennäköistä. Niinpä duopolin osapuolten ja Siemensin sisäisestä suhteesta voidaan todeta, että osapuolten potentiaalin yhdistäminen synnyttää ensimmäisen kerran yrityksen, joka voi kilpailla Siemensin kanssa. Komission selvitysten mukaan Siemens pystyy tarjoamaan kaukoliikenteen kokonaisia junia periaatteessa myös ilman yhteistyötä Daimler-Benzin kanssa. Siemens voisi mahdollisesti toimia yhdessä muiden yritysten kanssa.

114. Kaukoliikenteen kokonaisten junien markkinoilla on kyse erityisen heterogeenisista tuotteista. Niihin eivät kuulu ainoastaan mainitut suurnopeusjunat, vaan myös kallistustekniikalla varustetut IC-junat, joihin ABB:n kehittämä X 2000 voitaneen käytännössä laskea. Tämän markkinalohkon tilauksia ovat Deutsche Bahn AG:n tarjouskilpailussa vuonna 1994 hakeneet ABB, Fiat ja DWA/Fiat/Siemens. Tilauksen sai viimeksi mainittu konsortio, jossa Fiat toimittaa kallistustekniikan.

115. Vaikka tällaisessa markkinatilanteessa oletettaisiin, että on jo olemassa Siemensin ja AEG:n muodostama markkinoita hallitseva oligopoli, Saksan markkinoilla ei voi pitää lähtökohtana sitä, että keskittymä vahvistaisi tätä oligopolia. Pikemminkin mahdollisuudet kilpailla tarjonnan osalta Siemensin kanssa paranevat ja siten myös duopolin sisäinen suhteen kilpailurakenne paranee. Kun otetaan huomioon tämän kilpailua luova vaikutus, ei voida riittävällä todennäköisyydellä pitää lähtökohtana sitä, että syntyvä symmetria johtaa sisämarkkinarakenteen huononemiseen.

116. Sähköveturimarkkinoilla ei komission tietojen mukaan ole ollut viimeksi yhteistyötä osapuolten ja Siemens/Krauss-Maffein välillä Deutsche Bahn AG:n tilausten annossa, vaikkakin lopulta jokainen kolmesta yrityksestä sai yhden kolmesta annetusta tilauksesta. Keskittymän jälkeen tällä alueella oleva kilpailu voi vähentyä, jos ei esiinny riittävää ulkoista kilpailua, joka saa aikaan merkittävää kilpailua osapuolten ja Siemensin sisäisessä suhteessa.

117. Deutsche Bahn AG voi kuitenkin tilauksia yhdistelemällä, kuten se teki sähköveturitilausten osalta, nostaa tarjouspyyntöjen laajuutta ja tehdä siten tarjoamisen myös ulkomaisille yrityksille mielenkiintoiseksi. Niinpä tämän tilauksen osalta myös GEC-Alsthomin tarjous pääsi loppusuoralle. Deutsche Bahn AG onnistui tässä tarjouspyynnössä myös saamaan AEG:ltä, ABB:ltä ja Siemensiltä toisistaan riippumattomat tarjoukset, [...] ([53]). Deutsche Bahn AG jakoi tosin tilaukset näiden kolmen yrityksen kesken, ja kukin yrityksistä valmisti yhden sähköveturityypin. Se ei itse antamiensa tietojen mukaan kokenut mitään haittoja jaosta. Kun otetaan huomioon sähköveturimarkkinoiden yhteistyön aikaisempi puute ja siihen liittyvät rakenteelliset syyt, varsinkin Deutsche Bahn AG:n tilaajavalta ja ennen kaikkea GEC-Alsthomin taholta tullut ulkoinen kilpailu, ei siten voida pitää lähtö-

([53]) Luottamuksellinen.

kohtana, että ilman keskittymää tulevaisuudessa puuttuisi merkittävää kilpailua AEG:n, ABB:n ja Siemensin kesken.

118. Myöskään keskittymän jälkeen ei kuitenkaan voida osoittaa riittävällä todennäköisyydellä, että ABB/AEG:n ja Siemensin välillä puuttuisi merkittävää kilpailua tulevaisuudessa. Markkinoiden rakenne tosin muuttuu, kun Deutsche Bahn AG:llä on ensinnäkin vain kaksi Saksassa toimivaa "kokonaistarjoajaa". Kuvatun periaatteellisen markkinarakenteen perusteella ei kuitenkaan voida olettaa riittävällä todennäköisyydellä, että tämä tarjontarakenteen kaventuminen merkitsisi ABB/AEG:n ja Siemensin välisen merkittävän kilpailun loppumista. Deutsche Bahn AG säilyttää oman arvionsa mukaan riittävästi kilpailuvaihtoehtoja. Tämän puolesta puhuu sekin, että GEC-Alsthom saa LHB:n kautta entistä paremman kanavan markkinoille. Lisäksi Bombardierin hankkiman saksalaisen tytäryhtiön Talbotin osalta kyse on yrityksestä, joka tulisi kyseeseen sähköveturien koneistotoimittajana. Talbot tarvitsisi tosin yhteistyötä jonkin sähköpuolen tarjoajan kanssa. Kun otetaan huomioon Deutsche Bahn AG:n tilaajavalta ja mahdollisuus ABB/AEG:n ja Siemensin välisen merkittävän kilpailun puuttuessa antaa ainakin osa tilauksesta joka tapauksessa saksalaisten koneistoyritysten ja GEC-Alsthomin muodostamalle yhteenliittymälle, ei missään tapauksessa voida osoittaa riittävällä todennäköisyydellä, että ABB/AEG:n ja Siemensin ei olisi rakenteellisista syistä pakko kilpailla todellisesti keskenään Deutsche Bahn AG:n sisäisen kustannussäästöpaineen vuoksi.

(b) Seutuliikennekulkuneuvot

119. Sähkökäyttöisten seutuliikennekulkuneuvojen osalta on vuoden 1992 jälkeen ollut neljä tarjouskilpailua, kaksi tilauksiin perustuvaa option käyttöä ja yksi ilman kilpailua tilattu jälkirakennus. Neljässä urakassa tehtiin tilauksia yhteensä viideltä yhteenliittymältä siten, että yksi tilaus annettiin Siemensille ja MANille (AEG), kaksi LHB:lle ja ABB:lle vaihtelevin päätoimittajavastuin, yksi DWA:lle ja AEG:lle sekä yksi AEG:lle, Siemensille ja DWA:lle. Dieselkäyttöisiä seutuliikennekulkuneuvoja on tilattu kahdesti, kerran AEG:ltä yksin ja kerran Siemensiltä MANin ollessa alihankkijana. Option käyttö koski Siemensin, LHB:n ja AEG:n yhteistyötä.

120. Sähkö- ja dieselkäyttöisiä seutuliikennekulkuneuvoja tilaavat sekä Deutsche Bahn AG että alueelliset liikenneyritykset. Sikäli tilaajarakenne ei ole täysin identtinen kaukoliikenteen kanssa. Tilaajarakennetta voi muuttaa vielä henkilölähiliikenteen alueellistuminen. Koska Deutsche Bahn AG pystyy tavallaan ottamaan itselleen tietyn johtoaseman, myös seutuliikenteessä voidaan pitää lähtökohtana tarjontavaltaa rajoittavaa tilaajavaltaa. Sitä ei voi pitää kuitenkaan niin merkittävänä kuin kaukoliikenteessä, koska on olemassa pieniä seutuliikenneyrityksiä, joiden tilaajavalta on huomattavasti vähäisempi kuin Deutsche Bahn AG:n.

121. Kun otetaan huomioon sähkö- ja elektroniikkarakenteiden merkitys, tilaajavallan seuraukset voivat synnyttää tai säilyttää ulkoista kilpailua sulautumisen valvonnalle merkityksellisenä ajanjaksona vain, jos tarjolla on riittävästi tarjousvaihtoehtoja muillekin kuin koneistorakenteille. On kuitenkin otettava huomioon, että osapuolten ja Siemensin yhteistyö ei ole ollut kovin voimakasta seutuliikennemarkkinoilla. Tämä verrattain vähäinen merkitys, joka yhteistyöllä on ollut menneisyydessä, rajoittaa olemassa olevia todisteita keskinäisen kilpailun tulevasta puuttumisesta.

122. Kun otetaan huomioon tähänastinen LHB:n yhteistyö ABB:n kanssa näillä markkinoilla, on LHB:n tulevalle markkinavoimalle ratkaisevaa, kuinka hyvin se onnistuu tarjonnassaan myös tytäryhtiönsä GEC-Alsthomin kanssa Saksassa. On otettava huomioon, että LHB on varsinkin kotialueellaan erittäin vahva yritys. Tämän kytkennän takia ei voida pitää lähtökohtana, että LHB on tulevaisuudessa merkityksetön tekijä seutuliikennemarkkinoilla. Tällä hetkellä LHB:n markkinaosuus on osapuolten tietojen mukaan noin 14 prosenttia ([54]) sähkökäyttöisten seutuliikennejunien markkinoilla ja noin 19 prosenttia ([55]) dieselkäyttöisten seutuliikennejunien markkinoilla. Osapuolten esityksen mukaan ennen kaikkea DWA on saanut yhteistyöstään AEG:n kanssa Deutsche Bahn AG:n Berliinin kaupunkijunatilauksessa tarvittavaa tietoa itsenäisen tarjouksen tekemiseksi näillä markkinoilla.

([54]) Ks. alaviite 3.
([55]) Ks. alaviite 3.

Osaamisen siirtäminen on nähtävä joka tapauksessa — yhdessä DWA:n ponnistelujen kanssa oman sähköpuolen osaamisen hankkimiseksi — kuitenkin seikkana, joka saa tulevan, myös osapuolista ja Siemensistä riippumattoman kilpailun näyttämään mahdolliselta. DWA:n markkinaosuus on osapuolten tietojen mukaan tällä hetkellä noin 17 prosenttia ([56]) sähkökäyttöisten seutuliikennejunien markkinoilla ja noin 9 prosenttia ([57]) dieselkäyttöisten seutuliikennejunien markkinoilla.

123. Kun otetaan huomioon nämä kilpailuasetelmat duopolin ulkosuhteissa, ei Deutsche Bahn AG:n tilaajavallan ja muiden kilpailuasetelmien yhteydessä voida todeta rakenteellisten seikkojen perusteella, että keskittymähanke johtaisi määräävässä markkina-asemassa olevan duopolin syntymiseen.

(2) Lähiliikennevälineet

124. Keskittymähanke johtaa raitiovaunujen (mukaan lukien kaupunkiliikenteen junat ja johdinbussit) ja maanalaisliikennevälineiden tuotemarkkinoilla osapuolista ja Siemensistä muodostuvan markkinoita hallitsevan duopolin syntyyn. Sulautumien valvonnassa noudatettavan ennusteen puitteissa on lähdettävä siitä, että ilman keskittymää tulevaisuudessa olisi olennnaista sisämarkkinakilpailua Daimler-Benzin, ABB:n ja Siemensin välillä. Tämä oletamus perustuu kuvattujen periaatteellisten arvioiden lisäksi kilpailupaineeseen, jota aiheuttavat muut toimittajat kuten Bombardier, joka voi estää kilpailuttoman rinnakkaiskäyttäytymisen. Ottamatta huomioon, että markkinoiden keskittymisaste on pienempi, jos sulautuminen ei toteudu, ei voida olettaa riittävällä todennäköisyydellä markkinoillepääsyn epäonnistuvan Bombardierin kaltaisilta yrityksiltä yhteistyökumppanin puuttumisen vuoksi. Tästä on osoituksena nykyinen yhteistyö Bombardierin ja Daimler-Benz/AEG:n tytäryhtiön Kiepen välillä. Keskittymisen jälkeen ei voida laatia tällaista ennustetta näille molemmille tuotemarkkinoille asian kannalta merkityksellisellä aikavälillä.

125. Lähiliikenteen raideliikennevälineiden markkinoilla on erimuotoisten yhteenliittymien verkko. Yhden pääurakoitsijan kasvavaa tilauskuormaa vastaavasti työskennellään usein yhdessä monen aliurakoitsijan kesken. Kun komissio sai ilmoituksen 18 tilauksesta kunnallisilta liikennelaitoksilta raitiovaunuliikennemarkkinoilla, niihin sisältyi

— vain yksi tilaus yksin Siemensille ja Daimler-Benzille,

— kahdessa tapauksessa työskentelivät Siemens ja AEG välittömästi yhdessä,

— kahdessa tapauksessa Siemens ja Daimler-Benzin/AEG:n tytäryhtiö Kiepe,

— yhdessä tapauksessa Siemens, AEG ja ABB,

— yhdessä tapauksessa Siemens, AEG ja MAN,

— kolmessa tapauksessa Siemens ja ABB,

— neljässä tapauksessa Siemens, ABB ja DWA.

Niistä kuudesta tilauksesta, joista neljä Saksan maanalaisten kulkuneuvojen markkinoilla toimivaa tilaajaa ovat tähän mennessä komissiolle ilmoittaneet, ABB, AEG ja Siemens työskentelivät kolmessa tapauksessa yhdessä.

126. Muista raideliikennevälinemarkkinoista poiketen muodostuu tässä riittävä todistusaineisto rakenteellisesti turvatun todellisen kilpailun puuttumisesta osapuolten ja Siemensin välillä yhteenliittymän jälkeen. Tämän puolesta puhuvat varsinkin osapuolten ja Siemensin huomattava yhteistyö menneisyydessä, näillä markkinoilla myös osapuolten esityksen huomioon ottaen todistamatta jäänyt kokonaistarjoajien AEG:n, ABB:n ja Siemensin yhteistyön välttämättömyys sekä lähiliikenneyritysten Deutsche Bahn AG:hen verrattuna paljon vaatimattomampi kysyntävalta. Tämä arvio pitää paikkansa joka tapauksessa niin kauan, kunnes toisten tarjoajien kilpailupanokset eivät rakenteellisesti estä eikilpailullista rinnakkaintoimintaa. Näiden panosten tulee todellista sisämarkkinakilpailua vastaan todistavien rakenteellisten todisteiden vahvuuden vuoksi olla korkeammat kuin muilla raideliikenne-välinemarkkinoilla. Lähiliikennealan tilausten suuremman lukumäärän vuoksi tarjoajien pakko kilpailla jokaisesta yksittäisestä urakasta on lisäksi selvästi pienempi kuin niillä markkinoilla, joilla Deutsche Bahn AG pystyy ainoana tilaajana tarjoamaan paljon suurempia tilausmääriä kuin tähän mennessä on yleensä lähiliikennealueella tehty.

127. Siten asia riippuu ratkaisevasti siitä, miten paljon muut tarjoajat pystyvät tulevaisuudessa tekemään menestyksekkäitä tarjouksia.

128. Arvioitaessa tarjoajan paikallisen läheisyyden merkitystä tilauksen saamisessa lienee kulkuvälineen mekaaninen osa erityisen merkityksellinen, koska mekaniikkatyöt vaativat sähkötöihin verrattuna suhteellisen paljon työtä, vaikka suurin osa arvosta muodostuukin jo raidekulkuneuvon sähköisistä osista. Mikäli tällainen harkinta voi merkitä jotain

([56]) Ks. alaviite 3.
([57]) Ks. alaviite 3.

annettaessa raidekulkuneuvoja koskevia urakkasopimuksia, koskee se periaatteessa kaikkia urakan osia.

129. Ennen kaikkea juuri raidelähiliikenteessä on tarjoajan paikallisella läheisyydellä myös taloudellisesti huomattava merkitys. Nykyisin eivät raideliikennevälineen huolto, korjaukset ja välttämättömät varaosat enää ole lähiliikenneyrityksen itsensä hoidossa, vaan suunta on kohti varastojen pienentämistä ja suurten huolto- ja korjausurakoiden teettämistä ulkopuolisilla. Mitä lähempänä raideliikennevälineen kyseeseen tulevan kumppanin toimipaikka on, sitä paremmin se pystyy tyydyttämään tilaajan tarpeet tällä alueella. Raideliikennevälineiden mahdollisimman laajan toimintakyvyn erityisen tärkeyden huomioon ottaen on kotimaisilla kilpailijoilla myös paremmat mahdollisuudet raideliikennevälineen tarjoamisessa. Tämä seikka toimii myös lisäesteenä niille ulkomaisille yrityksille, jotka eivät aiemmin ole tulleet Saksan markkinoille ja joilla ei ole siellä omia tuotantotiloja. Kotimaisten toimipisteiden merkitykselle on tunnusomaista myös se, että GEC-Alsthomin ja Bombardierin kaltaiset yritykset pitävät ilmeisen tärkeänä toimipisteiden hankkimista Saksasta osallistuakseen Saksan markkinoiden tapahtumiin.

130. Lisäksi tarjousten pyytäjät ovat kiinnostuneita ennen kaikkea mahdollisimman häiriöttömästi toimivien raideliikennevälineiden hankinnasta. Vahvasti kansallisen kysynnän kannalta on eduksi, jos käytettävissä on jo Saksan markkinoille tuotu referenssituote. Edes Bombardierilla, joka on tähän asti ainoa ulkomainen Saksassa raideliikennevälineen päähankkijaksi päässyt yritys, ei ole vielä valmiiksi Saksan markkinoille tuotua referenssituotetta, koska sen on ensin vielä valmistuttava ja päästävä liikenteeseen. Koska luotettavuuden tärkeä kilpailuparametri on arvioitavissa vasta jonkin ajan kuluttua, ei Bombardierin saaman tilauksen vaikutuksia Saksan markkinoilla vielä voida täysin arvioida. Varsinkin Bombardierin taannoisen yhteistyökumppanin Kiepen poisjäänti kumonnee Kölnin ja Saarbrückenin tilausten markkinoita avaavan vaikutuksen. Koska Kiepe on osa suunniteltua yhteisyritystä, on osapuolilla mahdollisuus olla päättämässä kilpailijansa markkinoilletulosta ja markkinoilla menestymisestä. Tästä syntyvä markkinavalta on omiaan estämään todellista kilpailua.

131. Duopolin osapuolten vastaavat hallintapyrkimykset ovat keskittymisen jälkeen myös olennaisesti todennäköisempiä kuin aiemmin. Yksin supistuminen duopoliksi lisää duopolin osapuolten yhteisen saartostrategian rakenteellisia vaaroja. Yhteisyrityksen myötä syntyy lisäksi Siemensin rinnalle toinen rakenteeltaan aivan samanlainen yritys, joka yrityspoliittisista syistä ainakin yrittää saada tilauksia mahdollisimman yksin eikä yhteistyössä jonkun mekaniikan tarjoajan kanssa. Koska sellainen saartostrategia duopolin osapuolten sähköalan osaamisen vuoksi näyttää Saksan markkinoilla sulautumisen jälkeen myös lupaavan menestystä, ei Bombardierin voida ennustaa tarjoavan todellista ulkopuolista kilpailua keskittymisen jälkeen. Sama koskee molempia saksalaisia yrityksiä DWA:ta ja GEC-Alsthomin tytäryhtiötä LHB:ia. Näiden yritysten markkinaosuus on lähiliikennevälineiden markkinoilla nykyisin myös pienempi kuin seutuliikennevälineiden markkinoilla. DWA:n markkinaosuus on osapuolten antamien tietojen mukaan tällä hetkellä raitiovaunujen osalta noin 3 prosenttia ([58]) ja maanalaisten osalta noin 5 prosenttia ([59]). LHB:n markkinaosuudet ovat raitiovaunumarkkinoilla tällä hetkellä noin 8 prosenttia ([60]) ja maanalaisten liikennevälineiden markkinoilla noin 11 prosenttia ([61]). Maanalaisen liikennevälineiden markkinoilla tilannetta voi pitää myönteisempänä kuin raitiovaunumarkkinoilla, koske LHB:n uusi emoyhtiö GEC-Alsthom on Euroopan suurin maanalaisten liikennevälineiden valmistaja. LHB:n markkinavahvuuden voidaan olettaa nousevan tämän hankinnan kautta.

132. Nämä tosiseikat eivät ole Saksassa johtaneet vain siihen, että menneisyydessä ei mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta annettu tilauksia ulkomaisille yrityksille, vaan ulkomaiset yritykset eivät edes tee huomattavassa määrin tarjouksia Saksassa. Johtuuko tämä näiden yritysten ennen niin puutteellisesta kilpailukyvystä Saksan markkinoilla vai tarjousten puutteen aiheuttamasta uskon puutteesta, ei ole varmasti pääteltävissä. Varmaa kuitenkin on, että tähän asti eivät muut yritykset kuin Bombardier, aina yhteistyössä Kiepen kanssa, ole luoneet Saksan raitiotieliikennemarkkinoille osapuolista ja Siemensistä riippumatonta merkittävää kilpailupainetta.

133. Muutama tilaaja pitää GEC-Alsthomia silti potentiaalisena tarjoajana. Kilpailumenestyksen puutteen

([58]) Ks. alaviite 3.
([59]) Ks. alaviite 3.
([60]) Ks. alaviite 3.
([61]) Ks. alaviite 3.

ja suhteellisen pienen tarjoustoiminnan huomioon ottaen tämä arvio soveltuu kuitenkin varsin huonosti perustelemaan potentiaalisesta kilpailusta osapuolille ja Siemensille johtuvaa kilpailupainetta. LHB:n osto avaa tietyt mahdollisuudet tulevaan markkinamenestykseen. Ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että keskipitkällä aikavälillä alueellisesti vahvan LHB:n asiakkaat hyväksyvät myös sellaiset LHB:n tarjoukset, joissa GEC-Alsthom on sähköosuuden yhteistyökumppanina. Tämä on tosin lyhyellä aikavälillä vähemmän todennäköistä. Alankomaalainen yritys Holec ei sekään ole tähän asti toiminut näillä markkinoilla. Tosin Fiat on tehnyt tarjouksen Saksassa jo kolmessa tapauksessa. [...] ([62]), ei tästäkään voida päätellä todellisen kilpailun olemassaoloa.

134. Rakenteellisen ulkoisen kilpailun mahdollisuutta arvioitaessa on lopuksi otettava huomioon myös, että osapuolet ja Siemens ovat kilpailuvoimansa takia myös ETA:n tuotemarkkinoilla vain rakenteellisesti riittävän varman ulkoisen kilpailun ulottuvissa. Osapuolten antamien tietojen perusteella on osapuolten ja Siemensin yhteinen osuus ETA:n raitiovaunumarkkinoista noin 39 prosenttia ([63]), kun taas GEC-Alsthom pääsee myös ETA:n laajuisesti vain noin 11 prosentin ([64]) osuuteen. Maanalaisten markkinoilla osapuolet tosin saavuttavat vain noin 25 prosentin ([65]) osuuden ja Siemens noin 12 prosentin ([66]) osuuden, kun taas GEC-Alsthomin osuus on noin 45 prosenttia ([67]). Osapuolten selvästi vaatimattomampi voima maanalaisten alalla GEC-Alsthomiin verrattuna ETA:n piirissä voi johtua myös siitä, että Saksassa on nykyisin vain 4 lähiliikenneyritystä, jotka käyttävät maanalaisia liikennevälineitä ja että vuodesta 1992 lähtien vain Berliini on pyytänyt tarjouksia suuremmassa määrin. Näiden markkinaosuuksien perusteella voi kuitenkin olettaa, että maanalaisen liikennevälineiden markkinoilla GEC-Alsthomin yhdessä LHB:n kanssa olisi helpompaa tehdä osapuolista ja Siemensistä riippumattomia menestyksellisiä tarjouksia kuin raitiovaunumarkkinoilla.

135. Tiivistäen voidaan todeta, että yritykset, jotka keskittymän osapuolten ja Siemensin lisäksi ovat tähän mennessä saaneet Saksassa raitiovaunu- ja maanalaisliikennevälineiden tilauksia, ovat puhtaita mekaniikan tarjoajia, jotka voidakseen tehdä tarjouksia lähiliikenteen raideliikennevälineiden markkinoilla joutuvat tekemään yhteistyötä jonkin sähkölaitetoimittajan kanssa. Tähänastiset markkinatulokset eivät oikeuta päättelemään, että näillä yrityksillä olisi tällä hetkellä jokin muu realistinen vaihtoehto kuin yhteistyö osapuolten tai Siemensin kanssa. Kysyntävalta on rajoitettu. Maanalaisen liikennevälineiden markkinoilla se voidaan kuitenkin arvioida suuremmaksi. Sen vuoksi näillä markkinoilla tarvitaan vähemmän kilpailuvaihtoehtoja osapuolten ja Siemensin tarjousvallan rajoittamiseksi riittävästi. Duopolin osapuolten markkinavalta ei anna tällä hetkellä aihetta odottaa todellista kilpailua duopolin ulkopuolelta kummallakaan markkinoilla. Ei ole myöskään odotettavissa, että keskittymisen jälkeen jäljelle jäävä ulkoisen kilpailun intensiteetti vahvistaisi perustavanlaatuisten rakenteellisten olosuhteiden ja tuotteiden heterogeenisyyden ja tutkimus- ja kehitysintensiivisyyden muodostamia murtumakohtia duopolin sisällä siinä määrin, että kilpailullinen osapuolten ja Siemensin rinnakkaintoiminta ei olisi odotettavissa riittävällä todennäköisyydellä.

(3) Kosketusjohtimet ja sähköradan voimanjakelu

136. Yhteenliittymien kannalta on kosketusjohtimien ja sähköradan voimanjakelun markkinoilla sikäli toisenlainen tilanne, että mainittavaa yhteistyötä tarjoajien välillä ei ole todettavissa. Komissiolle on tähän mennessä toimitettu tiedot yhteensä 19 tilauksesta näiltä molemmilta kunnallisten tilaajien markkinoilta. Tosin kahdessa hankkeessa ovat Siemens ja ABB sekä Siemens, ABB ja AEG olleet yhteistyössä. Neljässä muussa hankkeessa on tilaukset jaettu lukuisille tarjoajille. Deutsche Bahn AG:n tilauksissakaan ei komission tietoon ole toistaiseksi tullut mainittavia yhteenliittymiä. Kosketusjohtimien rakentamisesta ICE-junille on tosin olemassa Deutsche Bahn AG:n, osapuolten ja Siemensin yhteinen lisenssisopimus. Tämä lisenssisopimus on yhteisen tutkimus- ja kehitystyön tulosta. Keskittymän pelotusvaikutus on komission tietojen mukaan näillä molemmilla markkinoilla vähäisempi, koska yritykset eivät näillä markkinoilla tarvitse yhteistoimintaa yhtä olennaisesti voidakseen ylipäätänsä tehdä tarjouksen tuotteesta. Komission selvitysten mukaan viime vuosina näillä markkinoilla ei yhteistoimintaa ole juuri esiintynyt. Sen merkitys on kuitenkin siinä mielessä suuri, että osapuolten ja Siemensin kilpailijoiden on alhaisempien tuotantokapasiteettiensa vuoksi huomattavasti hankalampaa tehdä tarjouksia suurista urakoista liittymättä yhteen suuremman tarjoajan kanssa. Tämän vuoksi mahdollisten yhteenliittymäkumppa-

([62]) Luottamuksellinen.
([63]) Ks. alaviite 3.
([64]) Ks. alaviite 3.
([65]) Ks. alaviite 3.
([66]) Ks. alaviite 3.
([67]) Ks. alaviite 3.

nien määrän putoaminen kolmesta kahteen huonontaa tilannetta pienten tarjoajien kannalta.

137. Kun otetaan huomioon Deutsche Bahn AG:n molemmilla markkinoilla suurten tilausten kohdalla vaikuttava kysyntävalta, osapuolten puuttuvat yhteenliittymät menneisyydessä ja myös ulkomaisten tarjoajien tuleva kilpailu, jota Deutsche Bahn AG itse pitää riittävänä kilpailun valvonnan harjoittamiseen, ei kummillakaan tuotemarkkinoilla voida ennen sulautumista eikä sen jälkeen riittävällä todennäköisyydellä ennustaa, että osapuolet ja Siemens eivät olisi todellisessa kilpailussa keskenään. Mikäli lähiliikenneyritykset pyytävät tarjouksia näiltä markkinoilta, on kyse pienemmistä määristä, joita myös pienemmät tarjoajat pystyvät tarjoamaan. Tämän ovat komission saamat ilmoitukset vahvistaneet. Siten on menneisyydessä annettu suurin osa pienemmistä tilauksista yksittäin monille osittain paikallisille tarjoajille, jotka eivät ilmeisesti toimi koko liittovaltion laajuisesti.

5. Päätelmä

138. Suunnitellun keskittymän vaikutuksesta syntyisi Saksan raitiovaunu- (mukaanlukien kaupunkirautatiet ja johdinbussit) ja maanalaisliikennevälinemarkkinoille osapuolista ja Siemensistä muodostuvan duopolin hallitseva markkina-asema, joka estäisi todellista kilpailua huomattavassa yhteisön osassa. Muilla sellaisilla markkinoilla, joihin sulautuma vaikuttaisi, ei syntyisi hallitsevaa markkina-asemaa eivätkä markkina-asemat vahvistuisi.

D. OSAPUOLTEN SITOUMUKSET

1. Esitetyt sitoumukset

139. Torjuakseen komission kiellot osapuolet ovat antaneet seuraavan sitoumuksen:

(1) "Osapuolet sitoutuvat pitämään huolen siitä, että kaikki Kiepe Elektrik GmbH:n, Düsseldorf ("Kiepe") liiketoiminnan osat myydään [...] ([68]) ostajalle, joka ei ole sidoksissa ABB:hen eikä Daimler-Benziin eikä niiden konserneihin kuuluviin yrityksiin [...] ([69]) osakkuudella. Myyntipyrkimykset aloitetaan heti. Myynti Siemens AG:lle tai siihen kytkeytyvälle yritykselle ei tule kysymykseen. Osapuolten oikeus liittää Kiepen liiketoiminnan osia yhteisyritykseen säilyy.

(2) Osapuolet sitoutuvat pitämään huolen siitä, että Kiepeä johdetaan sen myymiseen saakka niiden periaatteiden mukaisesti, joita on sovellettu siitä saakka, kun AEG Aktiengesellschaft osti Kiepen. Näihin periaatteisiin sisältyy varsinkin, että Kiepe on rajoittamattomasti käytettävissä ABB:stä ja Daimler-Benzistä riippumattomien raidetekniikan yritysten yhteistyökumppanina ja/tai osien toimittajana. Osapuolet eivät anna Kiepen johdolle mitään ohjeita sopimuskumppaneiden valinnasta eivätkä pyri vaikuttamaan johtoon tavanomaisen liiketoiminnan osalta, mikäli se ei ole välttämätöntä Kiepen yrityssubstanssin tai sen tuoton kannalta. Lisäksi osapuolet sitoutuvat pitämään huolen siitä, että Kiepen liikeomaisuus tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella ei vähene ennen yrityksen myyntiä. Tämä koskee erityisesti käyttöomaisuuden, tietotaidon sekä henkilöstön teknisen ja kaupallisen pätevyyden säilyttämistä.

(3) Realisointivelvoitteen kohteena 1 kohdan mukaisesti ovat Kiepen liiketoiminnan osat lukuun ottamatta sen tytäryhtiötä Itävallassa, ellei myynti ilman niitä ole mahdotonta.

(4) Siinä tapauksessa, että kauppaa ei synny [...] ([70]) mennessä, osapuolet luovuttavat komission vaatimuksesta peruuttamattomasti liiketoiminnan osat yksimielisesti komission kanssa valitulle uskotulle miehelle, joka [...] ([71]) kuluessa myy ne liiketoiminnan osien omistajan lukuun tavanmukaisten kaupallisten periaatteiden ja saamiensa ohjeiden mukaisesti. Komissio ei käytä tätä oikeutta ennen [...] ([72]), jos osapuolet ovat laatineet [...] ([73]) mennessä ostajan kanssa sitovan esisopimuksen, joka koskee liiketoimien osien kauppaa [...] ([74]) mennessä".

2. Sitoumusten arviointi

140. Osapuolten antamat sitoumukset ovat omiaan estämään markkinoita hallitsevan duopolin syntymisen raitiovaunu- ja maanalaisliikennevälineiden markkinoille Saksassa keskittymän arvioinnin kannalta merkityksellisellä ennusteaikavälillä.

([68]) Poistettu, liikesalaisuuksia.
([69]) Poistettu, liikesalaisuuksia.
([70]) Poistettu, liikesalaisuuksia.
([71]) Poistettu, liikesalaisuuksia.
([72]) Poistettu, liikesalaisuuksia.
([73]) Poistettu, liikesalaisuuksia.
([74]) Poistettu, liikesalaisuuksia.

a) **Vaikutukset ulkoiseen kilpailuun**

141. Myyntinsä kautta Kiepe säilyy osapuolista ja Siemensistä riippumattomana sähkölaitteiden tarjoajana lähiliikenteen raideliikennevälineiden alalla. Kiepellä on tällä alalla Saksassa noin [...] ([75]) miljoonan Saksan markan vuosiliikevaihto, ja sen osuus lähiliikenteen raideliikennevälineiden sähköliikevaihdosta on siten huomattava. Kiepen liiketulos on positiivinen. Daimler-Benz/AEG osti Kiepen vuonna 1992. Toistaiseksi Kiepe on toiminut itsenäisenä yrityksenä ja päässyt markkinoille.

142. Komission tarkastelemista kahdeksastatoista suuren saksalaisen raitiovaunu-lähiliikenneyrityksen tilaussopimuksesta Kiepe on neljässä mekaniikan toimittajan sähköosat toimittavana kumppanina. Näiden lisäksi Kiepe on osallisena yhden tilauksen sähkötoimituksissa. Komission tarkastelemien vuosien 1992—1994 tilaussopimusten, joihin Kiepe osallistui raidekulkuneuvojen sähköosien toimittajana, osuus on 30 prosenttia raitiovaunumarkkinoiden tilauskannasta kyseinä ajanjaksona. Näiden lisäksi komission tiedossa on Kiepen Saarbrückenistä yhteistyössä Bombardierin kanssa saama tilaus. Tämän vuoksi Kiepe lienee ollut kyseisenä ajanjaksona Siemensin jälkeen menestyksekkäin sähkötarjoaja näillä markkinoilla. Kiepe oli selvästi menestyksekkäämpi kuin ABB ja AEG:n jäljellä olevat osat. AEG:n jäljelle jäävän osan ja ABB:n yhteenlaskettu osuus sähköpuolen markkinoilla ei ollut merkittävästi Kiepen osuutta suurempi. Maanalaisen kulkuneuvojen markkinoilla Kiepe osallistui osaurakalla Münchenin maanalaisen kulkuneuvojen rakentamiseen. Kiepen merkitys sähköalankumppanina on siten huomattava etenkin lähiliikenteen kiskokulkuneuvojen mekaniikan toimittajille.

143. Kiepen myynnin ansiosta raitiovaunumarkkinoilla säilyy näillä markkinoilla toimivien mekaniikan toimittajien mahdollinen yhteistyökumppani, joka tähänastisen markkinamenestyksensä vuoksi voi tarjota tilaajille markkinoilla tunnetut sähkövarusteet. Maanalaisen kulkuneuvojen markkinoilla Kiepen merkitys on tällä hetkellä vähäisempi. Myös näillä markkinoilla myyntiin suostuminen on omiaan hälventämään nykyiset epäilykset. Kiepen tähänastisilla omistajilla ei ole toistaiseksi ollut syytä antaa Kiepen toimia voimakkaammin näillä markkinoilla. Mahdollisen kysynnän ilmetessä Kiepe vaikuttaa olevan sopiva yhteistoimintakumppani keskipitkällä aikavälillä. Tarvittavat investoinnit ainakin vaikuttavat olevan rahoitettavissa Kiepen positiivisen liiketuloksen ansiosta. Sikäli Kiepen myynnin tulos on osapuolista ja Siemensistä riippumaton yritys, jonka kanssa maanalaisen kulkuneuvojen mekaniikan toimittajat voivat tarvittaessa tehdä yhteistyötä. Kun otetaan huomioon kasvava kysyntä ja positiiviset ennusteet LHB:n tulevasta menestyksestä markkinoilla GEC-Alsthomin osallistumisen ansiosta, ei voida ennustaa riittävällä toden-näköisyydellä, että näillä markkinoilla ei esiintyisi tehokasta kilpailua.

144. Kiepen säilyttäminen osapuolista ja Siemensistä riippumattomana sähköosien toimittajana on omiaan mahdollistamaan myös tulevaisuudessa osapuolia ja Siemensiä vastaan käytävässä kilpailussa menestyvät lähiliikenteen raideliikennevälineiden tarjoukset. Tällöin voi Kiepen rajallinen tuotantokyky asettaa rajat tilausmäärille. Osapuolista ja Siemensistä riippumattomana tarjoajana Kiepe tulee kuitenkin eräiden mahdollisuuksien yhteydessä, esimerkiksi Kiepen kautta käytettävissä olevaa ulkomaista sähköosien tuotantokykyä hyödyntäen, mahdollistamaan markkinoille pääsyn myös muille, varsinkin myös ulkomaisille tarjoajille. Bombardier, LHB ja DWA voisivat hyödyntää Kiepen resursseja osapuolista ja Siemensistä riippumatta ja siten vahvistaa ja tulevaisuudessa laajentaa markkina-asemaansa. Kiepen myynnillä huolehditaan näin siitä, että lähiliikenteen alalla alullaan oleva markkinoiden avautuminen, mistä varsinkin Bombardierin yhdessä Kiepen kanssa saama tilaus on esimerkkinä, voi jatkua.

b) **Vaikutukset osapuolten ja Siemensin väliseen kilpailuun**

145. Kilpailuvaikutukset ulottuvat komission havaintojen mukaan laajemmalle siten, että ne edistävät myös tulevaisuudessa todellista sisäistä kilpailua osapuolten ja Siemensin välillä rakenteellisesti siten, että lähtökohtana ei enää voida pitää kotimarkkinakilpailun puutetta. Markkinoiden rakenteen mahdollistamat kilpailuvaikutukset pysyvät kyllin vahvoina estämään osapuolten ja Siemensin kilpailuttoman rinnakkaintoiminnan näillä markkinoilla. Jos osapuolet ja Siemens puolestaan luopuisivat tulevaisuudessa äkkiliikkeistä kilpailussa, niiden olisi otettava huomioon voimistuva tilausten antaminen esim. Bombardierin ja Kiepen yhteenliittymälle tai myös muille Kiepen yhteistyöryhmittymille. Muutoin tarjolla olevien mahdollisuuksien kannalta olisivat osapuolten ja Siemensin kilpailutappiot kilpailuttoman rinnakkaintoiminnan yhteydessä tämän ulkoisen kilpailun vuoksi niin suuret, että muille kilpailijoille menevistä tilauksista odotettavat tappiot ylittäisivät kilpailuttoman rinnakkaintoiminnan mahdollisesti tuomat edut. Li-

([75]) Luottamuksellinen.

säksi tarjolla olevien kilpailutarjouksien osalta eivät asiakkaat olisi valmiit hyväksymään muissa tarjouskilpailuissa osapuolten ja Siemensin mahdollisia vähemmän kilpailukykyisiä tarjouksia, vaikka tilaukset lopulta kapasiteettisyistä menisivät osapuolille ja Siemensille. Tilaajat voisivat tosin joutua markkinarakenteen vuoksi mahdollisesti ohimenevästi tätä kestämään, mutta tästä aiheutuva tyytymättömyys kuitenkin vain edistäisi Saksan markkinoiden avautumista muille tarjoajille. Tämä vaikutus tuskin olisi osapuolten ja Siemensin etujen mukainen. Siten Kiepen myynti säilyttäisi riittävän kilpailun osapuolia ja Siemensiä kohtaan, mikä vaikuttaisi myös osapuolten ja Siemensin keskinäiseen kilpailukäyttäytymiseen.

c) **Tiedottamisvelvollisuus**

146. Komission kokemukset ovat osoittaneet osapuolten antamien sitoumusten pitävyyden tarkkailemiseksi olevan välttämätöntä, että osapuolet tiedottavat komissiolle kolmen kuukauden välein myyntipyrkimysten edistymisestä sekä sitoumusten noudattamisesta yleensä. Ensimmäinen ilmoitus on annettava kolmen kuukauden kuluttua tämän päätöksen antamisesta.

Ilmoituksissa on oltava yksityiskohtainen siihenastisten myyntipyrkimysten kuvaus, jossa myös ostosta kiinnostuneet on mainittava. Esityksen on oltava sellainen, että komissio voi sen perusteella tarkistaa tiedot.

Jotta erityisesti voitaisiin tarkkailla 2 kohdan sitoumusta pitää yllä Kiepen taloudellinen suorituskyky luovutukseen asti, on tarpeen, että ilmoituksissa on seuraavat tiedot:

— periaatteellinen vahvistus, että osapuolet toimivat sitoumuksen mukaisesti

— osapuolten mahdolliset Kiepeä koskevat toimenpiteet,

— Kiepen henkilöstömäärän kehitys, erityisesti seuraavat muutokset: henkilöstö kolmikuukautiskauden alussa ja lopussa, eronneiden ja palkattujen työntekijöiden lukumäärät, Kiepeltä ABB:lle tai Daimler-Benzille tai näiden konserniyhtiöihin siirtyneiden työntekijöiden nimet,

— ilmoituksen kattamana aikana sisäiselle liikkeenjohdolle laaditut taseet, vuositilin-päätöksen ja neljännesvuositilinpäätökset,

— yleistiedote Kiepen taloudellisesta toiminnasta ilmoituksen kattamana aikana.

147. Komissio pidättää itselleen oikeuden vaatia osapuolilta lisätietoja, jos se on osapuolten antamien sitoumusten noudattamisen valvomiseksi tarpeellista.

E. TYÖNTEKIJÖIDEN EDUSTAJIEN KUULEMINEN

148. AEG Austrian ja Kiepe Electric Wienin työntekijöiden edustajat ovat ilmoittaneet erityisesti toivovansa, että jos osapuolet suostuvat myyntiin, Saksassa Düsseldorfissa sijaitseva Kiepe myytäisiin samanaikaisesti Kiepen Wienissä sijaitsevan tytäryhtiön kanssa. Koska todetut kilpailuongelmat koskevat vain Saksan markkinoita,ei Kiepe Wienin myyntiä vaadita, koska vaikka sillä on sopimuksia joidenkin komponenttien toimittamisesta Kiepe Düsseldorfille, pääasiassa se toimii Kiepe Düsseldorfin etätyöpajana. Asia on toinen, jos Kiepe Düsseldorfin ja Kiepe Wienin myyminen erikseen osoittautuu mahdottomaksi.

149. Henningsdorfissa toimivan AEG Schienenfahrzeuge GmbH:n työntekijöiden edustajat pyysivät kannanotossaan 29 päivänä syyskuuta 1995 kiinnittämään huomiota siihen, että yritykset antavat työtekijöille tarpeeksi tietoa suunnitellusta uudelleenjärjestelystä, samoin kuin tarpeellisuuteen perustaa eurooppalainen yritysneuvosto, jos yrityksille asetetaan velvoitteita. Puuttuvan oikeudellisen perustan vuoksi komissio ei voi vaatia työntekijöiden tiedottamista eikä eurooppalaisen yritysneuvoston perustamista sulautumisten valvontaa koskevan menettelyn perusteella, vaikka se muun lainsäädännön perusteella on mahdollista tietyissä tilanteissa.

F. KOKONAISARVIO

150. Komission selvitykset asiaan liittyvistä raidetekniikan markkinoista Saksassa ovat johtaneet siihen tulokseen, että ABB ja Daimler-Benz eivät sulautumisen perusteella Siemensin kilpailuvoiman huomioonottaen saavuta sellaista toimintatilaa, jota kilpailu ei kontrolloisi riittävästi. Mikäli osapuolten antamia sitoumuksia noudatetaan, ei keskittymä myöskään johda Siemensin kanssa yhteisen määräävän markkina-aseman syntymiseen tai vahvistu-

miseen Saksan raidetekniikkamarkkinoilla. Viidellä tarkastelluista kahdeksasta tuotemarkkinoista on pääteltävä, että aiottu sulautuminen ilman osapuolten antamia sitoumuksiakaan ei johtaisi merkittävään sisäisen kilpailun puuttumiseen osapuolten ja Siemensin välillä. Kaukoliikenteen junakokonaisuuksien markkinoilla keskittymäaie ei ainakaan johda minkäänlaiseen olemassa olevan markkinoita hallitsevan duopolin vahvistumiseen. Raitiovaunuja maanalaisliikennevälineiden markkinoilla markkinoita hallitsevan duopolin syntyminen keskittymisen vuoksi estetään osapuolten antamalla sitoumuksella, sillä joka tapauksessa osapuolten ja Siemensin välisen merkittävän kilpailun on edelleen katsottava jatkuvan.

151. Tämä päätös ei rajoita Euroopan yhteisön kilpailuoikeuden yleisten määräysten soveltamista keskittymähankkeen osapuolten ja kolmansien osapuolten välisiin jo olemassa oleviin sopimuksiin.

V. TULOS

152. Edellä esitetyistä syistä ja sillä edellytyksellä, että osapuolten antamia sitoumuksia noudatetaan, on lähdettävä siitä, että aiottu keskittymä ei johda määräävän markkina-aseman syntyyn eikä vahvistumiseen, joka estäisi merkittävästi tehokasta kilpailua yhteisön olennaisessa osassa. Keskittymä on siksi julistettava näillä ehdoin sulautumisasetuksen 2 artiklan 2 kohdan ja ETA-sopimuksen 57 artiklan mukaisesti yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi.

ON TEHNYT SEURAAVAN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

ABB:n ja Daimler-Benz AG:n ilmoitettu keskittymä julistetaan yhteismarkkinoille ja Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen soveltuvaksi sillä edellytyksellä, että osapuolten antamia tämän päätöksen 139 kohdassa esitettyjä sitoumuksia noudatetaan.

2 artikla

Osapuolet velvoitetaan tiedottamaan asiasta komissiolle tämän päätöksen 146 kohdan mukaisesti.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville yrityksille:

1. ABB Asea Brown Boveri AG
   P.O.Box 8131
   Affolternstrasse 44
   CH-8050 Zürich

2. Daimler-Benz AG
   Epplestraße 225
   D-70546 Stuttgart.

Tehty Brysselissä 18 päivänä lokakuuta 1995.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen