II

*(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)*

# ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 18ης Οκτωβρίου 1995**

**για το συμβιβάσιμο μιας συγκέντρωσης με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στο πλαίσιο διαδικασίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου**

**(Υπόθεση IV/M.580 — ABB/Daimler-Benz)**

**(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(97/25/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 57,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, σχετικά με τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [1], και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Ολλανδίας,

την απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Ιουνίου 1995, για την κίνηση της διαδικασίας στην προκειμένη περίπτωση,

Αφού δόθηκε στα συμβαλλόμενα μέρη η ευκαιρία να διατυπώσουν τις απόψεις τους επί των αιτιάσεων της Επιτροπής,

Κατόπιν διαβουλεύσεων με τη συμβουλευτική επιτροπή για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων [2],

Εκτιμώντας ότι:

(1) Η υπό κρίση κοινοποίηση της 8ης Μαΐου 1995 αφορά την προγραμματιζόμενη σύσταση κοινής επιχειρήσεως μεταξύ της Asea Brown Boveri AG (εφεξής ABB), με έδρα τη Υυρίχη, και της Daimler-Benz Aktiengesellschaft (εφεξής Daimler-Benz), υπό την επωνυμία ABB Daimler-Benz Transportation, στην οποία οι μητρικές εταιρείες επιθυμούν να εισφέρουν τις παγκόσμιες δραστηριότητές τους στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας.

(2) Με απόφαση της 31ης Μαΐου 1995, η Επιτροπή διέταξε την αναστολή της κοινοποιηθείσας συγκέντρωσης δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 2 και του άρθρου 18 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 (εφεξής κανονισμός για τις συγκεντρώσεις) μέχρι να εκδοθεί οριστική απόφαση σχετικά.

(3) Εξετάζοντας την κοινοποίηση η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η προκειμένη πράξη εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις και ότι εγείρει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβάσιμό της με την κοινή αγορά. Με απόφαση της 23ης Ιουνίου 1995 η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις.

(4) Με επιστολή της 2ας Ιουνίου 1995, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, δυνάμει του άρθρου 9

[1] ΕΕ αριθ. L 395 της 30. 12. 1989, σ. 1 (διορθωτικό ΕΕ αριθ. L 257 της 21. 9. 1990).
[2] ΕΕ αριθ. C 13 της 14. 1. 1997.

παράγραφος 2 του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η συγκέντρωση ενδέχεται να οδηγήσει σε δημιουργία ή σε ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, η οποία θα εμποδίσει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε επτά αγορές της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας εκάστη των οποίων αποτελεί χωριστή γεωγραφική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 7. Στις 7 Αυγούστου 1995, η Επιτροπή διαβίβασε την ανακοίνωση δυνάμει του άρθρου 18 του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις, προκειμένου να ξεκινήσει η εξέταση της υπόθεσης. Στις 6 Σεπτεμβρίου 1995, πραγματοποιήθηκε ακρόαση των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση. Στις 28 Σεπτεμβρίου 1995, έγιναν ακροάσεις των διοικητικών συμβουλίων των επιχειρήσεων AEG Austria και Kiepe Electric, Wien, από την Επιτροπή. Η συμβουλευτική επιτροπή συζήτησε το σχέδιο της παρούσας απόφασης στις 4 Οκτωβρίου 1995.

## I. ΤΑ ΜΕΡΗ

(5) Η ABB είναι εταιρεία χαρτοφυλακίου με συμμετοχές κυρίως στον τομέα του σχεδιασμού, της ανάπτυξης, της παραγωγής, της διάθεσης και της συντήρησης προϊόντων, εγκαταστάσεων, και συστημάτων στον τομέα της παραγωγής, μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικού ρεύματος και στον τομέα της βιομηχανίας, της τεχνολογίας δομικών κατασκευών και των σιδηροδρομικών μεταφορών.

(6) Η Daimler-Benz επίσης είναι εταιρεία χαρτοφυλακίου η οποία μέσω των θυγατρικών της δραστηριοποιείται στους ακόλουθους τομείς:

— Mercedes-Benz AG: παραγωγή και διάθεση αυτοκινήτων ιδιωτικής και εμπορικής χρήσεως,

— AEG AG: παραγωγή και διάθεση συσκευών και συστημάτων στους τομείς του αυτοματισμού, των σιδηροδρομικών συστημάτων, ηλεκτροτεχνικών εγκαταστάσεων και εξαρτημάτων, της μικροηλεκτρονικής, και των κινητήρων Diesel,

— Daimler-Benz Aerospace AG (DASA): παραγωγή και διάθεση συσκευών και συστημάτων στους τομείς της αεροπορίας, της διαστημικής, της άμυνας, της ιατρικής τεχνολογίας, των κινητήρων, των συστημάτων ραντάρ, των πομπών, και αισθητήρων και των ηλεκτρικών ενεργειακών συστημάτων,

— και Daimler-Benz InterServices (debis) AG: παροχή υπηρεσιών στους τομείς της ανάπτυξης λογισμικού, της χρηματοδότησης, της ασφάλισης και του μάρκετινγκ.

## II. Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

(7) Η πράξη αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις.

α) *Από κοινού έλεγχος*

Η Daimler-Benz και η ABB θα έχουν από κοινού τον έλεγχο της κοινής επιχειρήσεως ABB Daimler-Benz Transportation. Στην κοινή επιχείρηση οι μητρικές επιχειρήσεις θα συμμετέχουν εκάστη κατά 50 %. Αντίστοιχα προς τη συμμετοχή τους είναι και τα δικαιώματα ελέγχου των δύο μητρικών επιχειρήσεων.

β) *Ανεξάρτητη οικονομική μονάδα*

Η κοινή επιχείρηση θα έχει όλα τα χαρακτηριστικά ανεξάρτητης οικονομικής μονάδας σε μόνιμη βάση και δεν πρόκειται να αναλάβει εξ ολοκλήρου η κατά κύριο λόγο επικουρικές λειτουργίες εξ ονόματος των μητρικών εταιρειών της. Η ABB και η Daimler-Benz πρόκειται να εισφέρουν τις παγκόσμιες δραστηριότητές τους στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας. Με τον τρόπο αυτό η κοινή επιχείρηση θα διαθέτει αρκετό κεφάλαιο ώστε να μπορέσει να σταθεί μόνη της στην αγορά. Από την κοινοποίηση όμως απορρέει μεν ότι η κοινή επιχείρηση στο μέλλον θα πρέπει να αγοράζει ορισμένα ηλεκτρονικά και μηχανικά εξαρτήματα από τις μητρικές της εταιρείες, αλλά εξαιτίας του μικρού μεγέθους των προμηθειών αυτών σε σχέση με τον εκτιμώμενο από τα μέρη συνολικό κύκλο εργασιών της κοινής επιχείρησης το στοιχείο αυτό δεν επηρεάζει τη συνολική εκτίμηση.

γ) *Απουσία κινδύνου συντονισμού*

Η κοινή επιχείρηση δεν επιβάλλει ούτε έχει ως αποτέλεσμα το συντονισμό της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ ανεξάρτητων επιχειρήσεων με σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Οι μητρικές εταιρείες επιθυμούν να συνεισφέρουν τις παγκόσμιες δραστηριότητές τους στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας στην κοινή επιχείρηση. Εξ αιτίας των επενδύσεων και των πόρων που απαιτούνται στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας, δεν αναμένεται ότι οι μητρικές εταιρείες θα εξακολουθήσουν στο μέλλον να δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά.

## III. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

(8) Ο παγκόσμιος συνολικός κύκλος εργασιών της Daimler-Benz και της ABB υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια Ecu. Ο παγκόσμιος συνολικός κύκλος εργασιών της Δαιμλερ-Βενυ υπερβαίνει τα 50 δισεκατομμύρια Ecu και εκείνος της ABB τα 20 δισεκατομμύρια Ecu. Εκάστη των επιχειρήσεων σημειώνει συνολικό κύκλο εργασιών εντός της Κοινότητας άνω των 250 εκατομμυρίων Ecu. Ο κύκλος εργασιών της Daimler-Benz στην Κοινότητα υπερβαίνει τα 30 δισεκατομμύρια Ecu ενώ εκείνος της ABB τα 10 δισεκατομμύρια Ecu. Καμμία από τις δύο επιχειρήσεις δεν επιτυγχάνει πάνω από τα 2/3 του κοινοτικού της κύκλου εργασιών σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. Η συγκέντρωση, ως εκ τούτου, έχει κοινοτική διάσταση κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

## IV. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ

### Α. ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

(9) Βασικά οι αγορές προϊόντος τις οποίες αφορά η υπό κρίση συγκέντρωση μπορούν να χωριστούν σε τέσσερα επίπεδα:

Επίπεδο I:

Τομέας της σιδηροδρομικής τεχνολογίας ως σύνολο

Επίπεδο II:

Διάκριση μεταξύ «τροχαίου υλικού» και «στατικού υλικού»

Επίπεδο III:

Περαιτέρω κατανομή σε κατηγορίες προϊόντων:

— «τροχαίο υλικό» για τρένα κύριας γραμμής, περιφερειακά τρένα και τοπικά τρένα και συστήματα,

— «στατικό υλικό» για συστήματα ηλεκτροδότησης και σήμανσης των γραμμών και άλλα

Επίπεδο IV:

Περαιτέρω ανάλυση των κατηγοριών προϊόντων σε μεμονωμένες ομάδες προϊόντων:

— σιδηροδρομικά οχήματα κύριας γραμμής υποδιαιρούμενα σε ηλεκτράμαξες, ντηζελάμαξες, συρμούς κύριας γραμμής, επιβατάμαξες και φορτάμαξες,

— σιδηροδρομικά οχήματα περιφερειακών τρένων υποδιαιρούμενα σε πολλαπλές ηλεκτρικές μονάδες και πολλαπλές μονάδες ντήζελ,

— οχήματα τοπικών τρένων και συστημάτων υποδιαιρούμενα σε τροχιόδρομους οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των ελαφρών σιδηροδρόμων και του ηλεκτρικού εξοπλισμού των ηλεκτρικών λεωφορείων (τρόλλεϋ)), οχήματα μετρό και αυτόματα συστήματα τοπικής μεταφοράς επιβατών,

— συστήματα σιδηροδρομικών γραμμών υποδιαιρούμενα σε συστήματα για γραμμές αλυσοειδούς ανάρτησης τροφοδότησης έλξης των τρένων με ηλεκτρική ενέργεια συμπεριλαμβανομένης και της τεχνολογίας διαχείρισης δικτύου και τηλεχειρισμού και συστήματα ελέγχου και προστασίας των τρένων,

— άλλα υποδιαιρούμενα σε συντήρηση και εκσυγχρονισμό σιδηροδρομικών οχημάτων (χωρίς διάκριση ως προς το είδος τους) και συστήματα πληροφόρησης επιβατών και έκδοσης εισιτηρίων.

(10) Τα μέρη ξεκίνησαν κάνοντας την υπόθεση ότι υπάρχει μια ενιαία αγορά σιδηροδρομικής τεχνολογίας.

(11) Το Bundeskartellamt, (ομοσπονδιακή υπηρεσία συγκεντρώσεων) αντίθετα, είναι της άποψης ότι ο τομέας της σιδηροδρομικής τεχνολογίας πρέπει να διαιρεθεί στους επιμέρους τομείς «τροχαίου υλικού» και «στατικού υλικού». Στον τομέα του «τροχαίου υλικού» πρέπει στη συνέχεια να γίνει διαχωρισμός των αυτοκινηταμαξών, των επιβατικών οχημάτων χωρίς αυτοκινητάμαξα και των φορτηγών βαγονιών. Όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ ηλεκτροκίνητων και ντηζελοκίνητων αμαξών το ζήτημα παρέμεινε ανοικτό. Θεωρεί ότι τα επιβατικά οχήματα χωρίζονται κατά αγορές για τρένα κύριας γραμμής και περιφερειακά καθώς και αστικά τρένα. Στα τρένα κύριας γραμμής κάνει διάκριση μεταξύ αυτοκινηταμαξών, συρμών πολλαπλών μονάδων και επιβαματαμαξών. Το Bundeskartellamt τείνει να θεωρεί τα οχήματα περιφερειακών και τοπικών μεταφορών ως διαφορετικές αγορές. Στις περιφερειακές μεταφορές το Bundeskartellamt εισάγει διάκριση μεταξύ ηλεκτρικών πολλαπλών μονάδων και πολλαπλών μονάδων ντήζελ. Στον τομέα της τοπικής κυκλοφορίας διακρίνει μεταξύ τροχιοδρόμων, μετρό και AGTs (People Mover). Στον τομέα του «στατικού υλικού» το Bundeskartellamt κάνει διάκριση μεταξύ συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και τροφοδότηση με ηλεκτρική ενέργεια αφενός και συστημάτων σήμανσης και ασφάλειας αφετέρου.

(12) Μια έρευνα μεταξύ των ανταγωνιστών των μερών στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας και μεταξύ γερμανών πελατών των προϊόντων αυτών έδειξε μια προτίμηση προς τα επίπεδα III ή IV. Ενώ οι μεγαλύτεροι γερμανοί πελάτες θεωρούν καταλληλότερο το επίπεδο IV, οι ανταγωνιστές προτιμούν τόσο το επίπεδο III όσο και το επίπεδο IV.

(13) Βασικό στοιχείο για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος είναι κατά την Επιτροπή η λειτουργική εναλλαξιμότητα των υπό κρίση προϊόντων ως προς κάποια συγκεκριμένη χρήση τους από την οπτική γωνία των πελατών. Βασικά κριτήρια στην προκειμένη περίπτωση αποτελούν τα χαρακτηριστικά, οι τιμές και η προβλεπόμενη χρήση των προϊόντων.

(14) Με βάση τα κριτήρια αυτά στην προκειμένη περίπτωση δεν αρμόζει να συμπεριληφθεί ολόκληρος ο τομέας της σιδηροδρομικής τεχνολογίας σε μια αγορά προϊόντος. Σε κάθε περίπτωση, το «τροχαίο υλικό» και το «στατικό υλικό» πρέπει σαφώς να αντιστοιχούν το ένα στο άλλο. Εντούτοις, δεν υπάρχουν, λόγοι για τους οποίους τα δύο αυτά είδη υλικού θα έπρεπε να αγοράζονται ταυτόχρονα ή από τον ίδιο προμηθευτή, ούτε, τα προϊόντα ανταποκρίνονται στις ίδιες απαιτήσεις από πλευράς ζήτησης όσον αφορά τη χρήση τους, τα χαρακτηριστικά και την τιμή τους. Τα προϊόντα αντίθετα διαφέρουν εκ φύσεως σαφώς μεταξύ τους. Η ταυτόχρονη απόκτησή τους συμβαίνει μόνο στην περίπτωση δημιουργίας ενός εντελώς νέου συστήματος μεταφορών. Αφενός, αυτό στην Ευρώπη δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα, ενώ αφετέρου, ακόμη και αν αυτό συνέβαινε, δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο προμήθει-

ας ορισμένων μόνο από τα εν λόγω προϊόντα, με αποτέλεσμα να μην πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχει αναγκαστικά μια αυτόνομη αγορά ολοκληρωμένων συστημάτων. Η Επιτροπή, στην απόφαση της 26ης Μαΐου 1992 (υπόθεση IV/M. 221 ABB/BREL), όχι μόνο τείνει να διαχωρίζει τον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας τουλάχιστον σε δύο κατηγορίες «τροχαίου υλικού» και «στατικού υλικού», αλλά θεωρεί ότι θα ήταν σκόπιμη η ανάλυση σε περαιτέρω υποκατηγορίες. Οι κατηγορίες του «τροχαίου υλικού» και του «στατικού υλικού» όντως περιλαμβάνουν εκάστη πολύ διαφορετικά μεταξύ τους προϊόντα.

(15) Για παράδειγμα, τα τρένα κύριας γραμμής, τα περιφερειακά τρένα και τα τοπικά τρένα και συστήματα που χαρακτηρίζονται «ως τροχαίο υλικό» εξυπηρετούν σιδηροδρομικές μεταφορές σε διαφορετικές αποστάσεις με διαφορετικές απαιτήσεις και κατά κανόνα η ζήτηση για αυτά προέρχεται από διαφορετικούς πελάτες. Έτσι, τα τρένα κύριας γραμμής αγοράζονται από εθνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενώ τα σιδηροδρομικά οχήματα τοπικών μεταφορών αγοράζονται από δημοτικές επιχειρήσεις μεταφορών. Παρότι είναι δυνατόν, ένας προμηθευτής που ασχολείται με τον ένα από τους τρεις αυτούς τομείς, εξαιτίας της τεχνογνωσίας που αποκτά με τον τρόπο αυτό, να είναι σε θέση να προσφέρει και προϊόντα που ανήκουν και στους άλλους δύο τομείς, οι διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν στους τρεις τομείς απαιτούν στην αρχή χωριστές δαπάνες ανάπτυξης, οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν στα πρώτα στάδια περιορισμό για την προσφορά.

(16) Πέραν αυτού, και οι τομείς προϊόντων που συμπεριλαμβάνονται στην κατηγορία «στατικού υλικού» διαφέρουν πολύ μεταξύ τους όσον αφορά τις ιδιότητες, τις τιμές και τον τρόπο χρήσης τους. Το μόνο κοινό στοιχείο μεταξύ τους είναι ότι αποτελούν μέρη ενός συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών. Πέραν αυτού τα προϊόντα που καλύπτονται από τον όρο συστήματα γραμμών όπως τα συστήματα αλυσοειδούς ανάρτησης και η τροφοδότηση με ηλεκτρική ενέργεια, συμπεριλαμβανομένης και της τεχνολογίας διαχείρισης δικτύου και τηλεχειρισμού και τα συστήματα ελέγχου και ελέγχου και προστασίας των τρένων, εξυπηρετούν, από κάθε άποψη, διαφορετικές απαιτήσεις από την συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό σιδηροδρομικών οχημάτων και τα συστήματα πληροφόρησης επιβατών και έκδοσης εισιτηρίων.

(17) Με βάση τα κριτήρια που διέπουν τον ορισμό της αγοράς προϊόντος μπορεί να γίνει μια περαιτέρω υποδιαίρεση των εν λόγω κατηγοριών προϊόντων. Στο πλαίσιο αυτό, οι επιβατάμαξες και οι φορτάμαξες εξυπηρετούν από άποψη ζήτησης διαφορετικές ανάγκες από τις κινητήριες άμαξες και τους συρμούς κύριας γραμμής. Τα προϊόντα της πρώτης κατηγορίας που ανήκουν κατά κύριο λόγο στο μηχανικό μέρος της σιδηροδρομικής τεχνολογίας, δεν διαθέτουν κινητήρα και κινούνται μόνον εφόσον συνδεθούν με κινητήρια άμαξα. Τα προϊόντα της δεύτερης κατηγορίας έχουν δικό τους κινητήρα. Στόχος τους, ωστόσο, είναι να συνδεθούν με επιβατάμαξες ή φορτάμαξες προκειμένου να σχηματίσουν συρμούς. Η αγορά επιβαταμαξών και φορταμαξών, όμως, μπορεί να γίνει ανεξάρτητα από την αγορά μιας κινητήριας άμαξας. Το αντίθετο συμβαίνει με τις κινητήριες άμαξες . Οι συρμοί κύριας γραμμής αποτελούν πλήρη συστήματα, τα οποία διαφέρουν από τις μεμονωμένες επιβατάμαξες και κινητήριες άμαξες. Εξαιτίας των διαφόρων ειδών κινητήρων αρμόζει επίσης στην περίπτωση αυτή να γίνει διάκριση μεταξύ ηλεκτραμαξών και ντηζελαμαξών. Για γραμμές που δεν έχουν ηλεκτροδοτηθεί μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο ντηζελάμαξες ενώ σε ηλεκτροδοτημένες γραμμές μπορεί για λόγους οικονομίας να προτιμηθεί η χρησιμοποίηση ηλεκτραμαξών. Διαφορές υπάρχουν επίσης μεταξύ τροχιοδρόμων, οχημάτων μετρό και συστημάτων τοπικής μεταφοράς επιβατών. Στα συστήματα σιδηροδρομικών γραμμών, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση, τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια και ελέγχου και προστασίας των τραίνων εκ των οποίων το καθένα εξυπηρετεί διαφορετικό σκοπό. Παρομοίως, ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών γραμμών οχημάτων και τα συστήματα πληροφόρησης επιβατών και έκδοσης εισητηρίων εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες.

(18) Πέραν αυτού, είναι σκόπιμο να γίνει διάκριση μεταξύ του μηχανικού και του ηλεκτρικού μέρους των σιδηροδρομικών οχημάτων. Σύμφωνα με διάφορες εκτιμήσεις, το ηλεκτρικό μέρος καταλαμβάνει κατά μέσο όρο 55 % έως 60 % της προστιθέμενης αξίας. Μόνο οι επιχειρήσεις που έχουν επαρκή τεχνογνωσία σε αμφότερους τους τομείς μπορούν να προσφέρουν ένα δικό τους σύστημα οχημάτων χωρίς να εξαρτώνται από τη συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις. Αυτό δημιουργεί προβλήματα κυρίως στους προμηθευτές που ασχολούνται με το μηχανικό μέρος. Προκειμένου να μπορέσουν να προσφέρουν μια αυτοκινητάμαξα ή άλλο προϊόν που περιλαμβάνει ηλεκτρικά εξαρτήματα, πρέπει να βρουν έναν εταίρο με τον οποίο θα συνεργασθούν για τον ηλεκτρικό εξοπλισμό, έτσι ώστε να μπορέσουν να προσφέρουν ένα προϊόν που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πελατών τους. Ωστόσο, αυτό δεν έχει ως συνέπεια την υποδιαίρεση σε κάποιες χωριστές αγορές εξαιτίας του γεγονότος ότι οι πελάτες προτιμούν όλο και περισσότερο να αποκτούν πλήρως εξοπλισμένα σιδηροδρομικά οχήματα. Απλά και μόνο δικαιολογεί την κατάλληλη στάθμιση των μεριδίων που αποκτούνται στη συνολική αγορά των σχετικών προϊόντων. Η διάκριση αυτή είναι απαραίτητη για τη σωστή ανάλυση των αγορών των σχετικών προϊόντων.

(19) Στις προαναφερθείσες αγορές προϊόντων, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των εξαρτημάτων που προσφέρουν οι υπεργολάβοι και των εξαρτημάτων που παράγονται από τους ίδιους τους προμηθευτές των προϊόντων. Υπάρχει κάποια τάση για μείωση της καθετοποίησης της παραγωγής από πλευράς κατασκευαστών σιδηροδρομικών οχημάτων, συνοδευόμενη από μια αύξηση της αγοράς εξαρτημάτων από

εξωτερικούς προμηθευτές. Ωστόσο, η ικανότητα προσφοράς εξαρτημάτων που ενσωματώνονται από τον κύριο εργολάβο ή υπεργολάβο στο ηλεκτρικό ή μηχανικό υποσύστημα ενός σιδηροδρομικού οχήματος δεν σημαίνει καθεαυτό ότι είναι δυνατή η συμμετοχή στην αγορά του προϊόντος ως συστήματος. Τα μέρη επισημαίνουν ότι υπάρχει μια αυξανόμενη τάση για έναν κύριο εργολάβο για το σύστημα ως σύνολο, με αποτέλεσμα η ικανότητα προσφοράς ενός υποσυστήματος να μην συνεπάγεται αναγκαστικά τη συμμετοχή στην αγορά σε επίπεδο προμηθευτή συστήματος. Αυτό ισχύει κυρίως για την προμήθεια εξαρτημάτων. Και επιβεβαιώθηκε από έρευνες μεταξύ γερμανών αγοραστών. Ο μόνος τρόπος για να συμμετάσχει κανείς στην αγορά συστημάτων προϊόντων είναι να είναι ικανός να προσφέρει ένα ολοκληρωμένο προϊόν, μόνος του ή με υπεργολαβίες, με αποδεκτό για τους πελάτες τρόπο. Το 80 % των ερωτηθέντων πελατών απάντησαν ότι ανέθεσαν σε μεγάλους εργολάβους παραγγελίες για σιδηροδρομικά οχήματα ως ολοκληρωμένα σύνολα. Μόνο το 4 % το αρνήθηκαν. Το 92 % των πελατών βεβαίωσαν επίσης ότι υπάρχει αυξανόμενη τάση ανάθεσης των παραγγελιών σε μεγάλους εργολάβους.

(20) Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι σχετικές αγορές προϊόντος καθορίζονται σύμφωνα με το επίπεδο IV, όπως αυτό περιγράφεται παραπάνω. Η διάκριση αυτή αντιστοιχεί επίσης και με την αγοραστική πολιτική των πελατών, όπως διαπίστωσε η Επιτροπή.

(21) Με βάση το σαφές αυτό πόρισμα, η δυνατότητα ορισμένων τουλάχιστον προμηθευτών να είναι ευέλικτοι όσον αφορά τη στροφή της παραγωγής τους προς το ένα ή το άλλο προϊόν δεν δικαιολογεί την ένταξη των προαναφερθεισών επιμέρους αγορών προϊόντος σε μια ενιαία αγορά. Αφενός, δυνατότητα προσαρμογής της παραγωγής θα έχουν μόνο οι προμηθευτές εκείνοι οι οποίοι προσφέρουν ήδη ένα ευρύ φάσμα προϊόντων στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας και διαθέτουν την ανάλογη τεχνογνωσία. Αφετέρου, οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον τομέα αυτό διαφέρουν πολύ μεταξύ τους όσον αφορά το μέγεθος και την παρουσία τους στην αγορά. Από την άποψη των πελατών οι άλλοι ευρωπαίοι προμηθευτές εξυπηρετούν μόνον συγκεκριμένες αγορές προϊόντος στις οποίες εξειδικεύονται. Δεν είναι σε θέση να στρέψουν την παραγωγή τους εύκολα σε άλλα προϊόντα, αλλά πρέπει να αναπτύξουν το προϊόν που ζητά η κάθε αγορά.

## Β. ΟΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

(22) Οι αγορές σιδηροδρομικής τεχνολογίας στο παρελθόν ήταν εθνικές. Στους λόγους για τους οποίους αυτό συνέβαινε, εκτός από την τάση να προτιμούνται οι εθνικοί προμηθευτές, περιλαμβάνονται και ιδιαίτερες εθνικές προδιαγραφές προϊόντος (π.χ. διαφορετική τάση και συχνότητα ηλεκτρικού ρεύματος εύρος των γραμμών και συστήματα ασφαλείας) που στο παρελθόν καθιστούσαν δύσκολη την προσφορά προϊόντων από προμηθευτές του τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας σε άλλα κράτη μέλη. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την κάλυψη της ζήτησης κυρίως από εγχώριες επιχειρήσεις. Επιπλέον, η αγοραστική αυτή πολιτική ενθάρρυνε την ανάπτυξη διαφορετικών προτύπων από τους διάφορους σιδηροδρομικούς φορείς, τα οποία εξακολουθούν να υπάρχουν μέχρι σήμερα.

(23) Βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 7 του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις, ως γεωγραφικές αγορές αναφοράς λαμβάνονται οι εθνικές αγορές ιδίως όταν οι συνθήκες ανταγωνισμού σε ένα κράτος μέλος είναι αρκετά ομοιογενείς και διαφέρουν σαφώς από εκείνες που επικρατούν σε γειτονικά κράτη μέλη. Στην εκτίμηση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ιδιαίτερα τα χαρακτηριστικά και η φύση των σχετικών προϊόντων, η ύπαρξη εμποδίων για την είσοδο στην αγορά, οι προτιμήσεις των καταναλωτών, αν υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές στα μερίδια αγοράς της επιχείρησης μεταξύ της υπόψη περιοχής και των γειτονικών περιοχών ή αν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στις τιμές.

(24) Οι έρευνες της Επιτροπής επιβεβαίωσαν ότι οι πελάτες είχαν στο παρελθόν την τάση να προτιμούν προμηθευτές εγκατεστημένους στην ίδια περιοχή ή στο ίδιο κράτος μέλος με αυτούς, αφενός εξαιτίας της εγγύτητας, και αφετέρου εξαιτίας της εξοικείωσής τους με τις ειδικές απαιτήσεις των πελατών. Παρότι στις γερμανικές αγορές σιδηροδρομικής τεχνολογίας υπάρχουν και αλλοδαποί προμηθευτές, η παρουσία τους στην αγορά βασίζεται κυρίως σε παραγωγικές εγκαταστάσεις ευρισκόμενες στη Γερμανία. Οι εισαγωγές στη Γερμανία αποτελούν εξαίρεση στον κανόνα και καλύπτουν μερίδιο της αγοράς σιδηροδρομικών οχημάτων ανερχόμενο σε 2 % έως 5 %.

(25) Οι παραγγελίες σιδηροδρομικών οχημάτων στη Γερμανία ανατίθεντο μέχρι στιγμής σχεδόν αποκλειστικά, όσον αφορά το ηλεκτρικό και το μηχανολογικό μέρος, σε κύριους εργολάβους ή μεγάλους προμηθευτές εγκατεστημένους στη Γερμανία, είτε με άμεση ανάθεση είτε με υπεργολαβία. Κατά κανόνα οι ξένες εταιρείες λαμβάνονται υπόψη μόνο μέσω των εγχώριων θυγατρικών τους. Στον τομέα των σιδηροδρομικών οχημάτων ως σύνολο η Επιτροπή διαπίστωσε μόνο δύο περιπτώσεις στις οποίες ως κύριος εργολάβος για την κατασκευή σιδηροδρομικών οχημάτων ορίστηκε εταιρεία μη εγκατεστημένη στη Γερμανία. Οι υπόψη δύο περιπτώσεις αφορούσαν συμβάσεις ανατεθείσες από τις πόλεις της Κολωνίας και του Saarbrücken για αστικούς σιδηροδρόμους προς την καναδική εταιρεία Bombardier της οποίας η ευρωπαϊκή έδρα βρίσκεται στο Βέλγιο. Ωστόσο, ο υπεργολάβος για τον ηλεκτρικό εξοπλισμό των αστικών σιδηροδρόμων ήταν σε αμφότερες τις περιπτώσεις η θυγατρική της Daimler-Benz/AEG, η Kiepe που εδρεύει στο Düsseldorf. Σε ένα άρθρο του τεύχους 6/94 του περιοδικού «Der Nahverkehr» αναφέρεται

ότι, παρά το γεγονός ότι κύριος εργολάβος ήταν η Bombardier, το γερμανικό μερίδιο των εργασιών ανήλθε σε 71 % εκ των οποίων 46 % αφορούσε τον ηλεκτρικό εξοπλισμό και 25 % εργασίες κατασκευής αμαξών που εκτελέστηκαν στη Γερμανία.

(26) Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο αποτελεί η ανάθεση των συμβάσεων για τον ηλεκτρικό εξοπλισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων σε εθνικές επιχειρήσεις. Τα μέρη δεν ήταν σε θέση να αναφέρουν στην Επιτροπή ουδεμία περίπτωση κατά την οποία, όσον αφορά τον ηλεκτρικό εξοπλισμό σιδηροδρομικών οχημάτων, ένας γερμανός πελάτης ανέθεσε σύμβαση σε αλλοδαπή εταιρεία ως κύριο εργολάβο ή υπεργολάβο για το ηλεκτρικό μέρος.

(27) Η εξοικείωση των προμηθευτών με τις ειδικές απαιτήσεις των πελατών και ιδιαίτερα με τις απαιτήσεις των γενικών προδιαγραφών προϊόντος στα οικεία κράτη μέλη, έχει μεγάλη σημασία.

(28) Οι έρευνες της Επιτροπής επιβεβαίωσαν ότι, σε κάθε περίπτωση, σε μεγάλα τμήματα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας, οι εθνικές ή περιφερειακές προδιαγραφές εξακολουθούν σήμερα να παρεμβάλουν εμπόδια για τις εξαγωγές εκτός της οικείας περιοχής. Στις περιπτώσεις που προσφέρονται προϊόντα για ένα υφιστάμενο σύστημα, αυτά πρέπει να ανταποκρίνονται στην υπάρχουσα υποδομή, για παράδειγμα στην τάση του ηλεκτρικού ρεύματος που χρησιμοποιείται στα οικεία κράτη μέλη. Οι εθνικοί κανόνες και κανονισμοί που διέπουν την ασφάλεια και τους όρους έγκρισης μπορούν επίσης να αποτελέσουν τεχνικό εμπόδιο. Τέλος, εξαιτίας της κατά παράδοση ανάθεσης των συμβάσεων σε εθνικό ή ακόμη και σε τοπικό επίπεδο, υπάρχουν διάφορες προδιαγραφές οι οποίες στο παρελθόν αναπτύχθηκαν με βάση ορισμένες επιθυμίες των προμηθευτών και εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα. Παρότι σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει η Επιτροπή, οι απορρέουσες απαιτήσεις που επιβάλλονται στους ξένους προμηθευτές μπορούν από τεχνική άποψη να ξεπεραστούν, γίνονται αιτία για πρόσθετες δαπάνες οι οποίες εμποδίζουν την είσοδο στην αγορά.

(29) Στη Γερμανία μέχρι σήμερα οι σχετικές συμβάσεις ανατίθενται σχεδόν αποκλειστικά σε επιχειρήσεις εγκατεστημένες εκεί. Οι οικονομίες κλίμακος που επιτυγχάνουν οι προμηθευτές αυτοί δυσκολεύουν ακόμη περισσότερο τα πράγματα για αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες μέχρι στιγμής δεν μπόρεσαν να προσφέρουν με επιτυχία ανταγωνιστικά προϊόντα, με αποτέλεσμα οι εν λόγω οικονομίες κλίμακος να δημιουργούν στεγανά. Εξαιτίας αυτού, στις περιπτώσεις που η σύμβαση αφορά μόνο περιορισμένες ποσότητες, η είσοδος στην αγορά επιχειρήσεων, στις οποίες στο παρελθόν δεν είχαν ανατεθεί σημαντικές συμβάσεις στη Γερμανία, δεν θα έχει μεγάλο νόημα από οικονομική άποψη, εάν χρειάζεται να γίνουν μετατροπές σε προϊόντα που μέχρι στιγμής αυτές κατασκεύαζαν για άλλες γεωγραφικές αγορές. Οι τεχνικές αυτές τροποποιήσεις είναι κατά κανόνα κερδοφόρες μόνο όταν πρόκειται για σχετικά μεγάλες ποσότητες προϊόντων.

(30) Και στον τομέα του «στατικού υλικού» η είσοδος στη γερμανική αγορά για τις αλλοδαπές εταιρείες εμποδίζεται από τεχνικές προδιαγραφές. Στη Γερμανία, για παράδειγμα, η τάση και η συχνότητα του ηλεκτρικού ρεύματος είναι 15 000 Volt και 16 $^{2}/_{3}$ Hertz αντίστοιχα, ενώ στη βόρεια και ανατολική Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ισπανία (σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητος) και στις Σκανδιναβικές χώρες είναι 25 000 Volt και 50 000 Hertz αντίστοιχα, στην Ιταλία, το Βέλγιο και την Ισπανία (φαρδειές γραμμές) είναι 3 000 Volt dc. ενώ στις Κάτω Χώρες και τη νότια και τη δυτική Γαλλία είναι 1 500 Volt dc. Η ανάθεση των συμβάσεων σε αλλοδαπές επιχειρήσεις αποτελεί σε κάθε περίπτωση την εξαίρεση στη Γερμανία και στις αγορές αυτές. Παρότι οι υπάρχουσες διαφορές μπορούν να ξεπεραστούν από τεχνικη άποψη, η επιτυχής είσοδος στην αγορά καθίσταται στην πράξη ακόμη δυσχερέστερη χωρίς τη σχετική τεχνογνωσία και την απαραίτητη εμπειρία με την χρησιμοποιούμενη τάση ηλεκτρικού ρεύματος. Σύμφωνα με πληροφορίες των μερών, για την περίοδο 1992-1994, τα μέρη, η Siemens και η γερμανική εταιρεία Elpro, κατείχαν μερίδο αγοράς, το 100 % ([3]), εν ιν ααναλ στην περίπτωση νέων παραγγελιών συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και 80 % ([4]). για την τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρική ενέργεια. Αντίθετα, με βάση πληροφορίες των μερών, οι επιχειρήσεις αυτές δεν έλαβαν παραγγελίες κατά την ίδια περίοδο από τη Γαλλία για τα δύο αυτά είδη προϊόντων. Στην Ιταλία, την ίδια περίοδο, από τις εταιρείες αυτές μόνο η ABB έλαβε παραγγελίες για συστήματα αλυσοειδούς ανάρτησης, καταλαμβάνοντας μερίδιο αγοράς 24 % ([5]) περίπου. Στην περίπτωση της τροφοδότησης έλξεως με ηλεκτρική ενέργεια, το μερίδιο της ABB στην Ιταλία ήταν 2 % ([6]) περίπου και της Siemens 5 % ([7]).

(31) Οι τρέχουσες προσπάθειες που καταβάλλονται για την ευθυγράμμιση των τεχνικών προδιαγραφών όσον αφορά τη σιδηροδρομική τεχνολογία σε όλη την Κοινότητα αποτελούν ένδειξη ότι η κατάσταση ενδέχεται να αλλάξει στο μέλλον. Ωστόσο, οι προοπτικές που υπάρχουν ως προς κάποιον συγκεκριμένο αντίκτυπο επί της τρέχουσας κατάστασης δεν είναι ακόμη αρκετές ώστε να δικαιολογούν την υπόθεση ότι υπάρχει μια ενιαία πανευρωπαϊκή αγορά. Εξαιτίας του μεγάλου κόστους μετατροπής της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής, η τρέχουσα υποδομή, με τις τεχνικές προδιαγραφές που την χαρακτηρίζουν, θα συνεχίσει να υφίσταται για μεγάλο χρονικό διάστημα ακόμη. Ως εκ τούτου είναι αμφίβολο κατά πόσο οι τάσεις ανοίγματος των εθνικών αγορών και δημιουργίας μιας ευρωπαϊκής αγο-

([3]) Τα μερίδια αγοράς είναι βασισμένα στις πληροφορίες που έδωσαν τα μέρη.
([4]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([5]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([6]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([7]) Βλέπε υποσημείωση 3.

ράς θα επιτύχουν, εντός των περιόδων προβλέψεων που λαμβάνονται υπόψη για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, επίπεδο τέτοιο που θα επιτρέψει έναν ευρύτερο προσδιορισμό της γεωγραφικής αγοράς.

(32) Ως αποτέλεσμα των οδηγιών σχετικά με την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων, και ιδιαίτερα της οδηγίας 90/531/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1990, για τις δημόσιες συμβάσεις, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 93/38/ΕΟΚ, η πολιτική ιδιωτικοποίησης που τηρούν ορισμένα κράτη μέλη, οι περιορισμένοι δημόσιοι πόροι και η θεμελιώδης ανταγωνιστική πίεση να αναπτυχθεί ένα αποτελεσματικό σύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών, και παρά τις υφιστάμενες προδιαγραφές προϊόντων, υπάρχει σήμερα σε κάθε περίπτωση μια τάση για χαλάρωση της ανάθεσης των συμβάσεων σε εθνικούς φορείς.

(33) Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα καταβάλλει επίσης προσπάθειες όσον αφορά την τυποποίηση των τεχνικών προδιαγραφών στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας για τη δημιουργία διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων. Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου απαιτεί από τα κράτη μέλη να διαχωρίσουν την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς από τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Ως αποτέλεσμα, στο μέλλον θα είναι δυνατόν να ανοίξει η σιδηροδρομική υποδομή των κρατών μελών σε επιχειρήσεις υπερπεριφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών άλλων κρατών μελών. Προκειμένου να αρθούν τα εμπόδια για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές που προέρχονται από την ύπαρξη ετερογενών συστημάτων σήμανσης και ελέγχου των τρένων, καταβάλλονται προσπάθειες να εφαρμοστεί ένα τυποποιημένο πανευρωπαϊκό αυτόματο σύστημα ελέγχου των τρένων (ECTS-European Train Control System) ως μέρος του προγράμματος ανάπτυξης των μεταφορών Euret. Η Επιτροπή έχει επίσης υποβάλλει προτάσεις κοινοτικών οδηγιών σχετικά με τη σύσταση ενός διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο. Το Συμβούλιο ζήτησε επίσης από την Επιτροπή να λάβει περαιτέρω μέτρα ως προς τη σύσταση ενός διευρωπαϊκού δικτύου και τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων. Όλα αυτά θα συμβάλλουν μελλοντικά στη μεγαλύτερη άρση των προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας και την άρση των εμποδίων εισόδου στην αγορά.

(34) Ωστόσο, βάσει πληροφοριών που απέκτησε η Επιτροπή, είναι αμφίβολο κατά πόσο μπορεί να θεωρηθεί ότι ήδη υπάρχουν ευρωπαϊκές αγορές, εξαιτίας του γεγονότος ότι η συμπεριφορά από πλευράς ζήτησης εξακολουθεί να διαμορφώνεται από εθνικούς παράγοντες και ότι οι τρέχουσες συνθήκες θα συνεχίσουν να ισχύουν. Για παράδειγμα, εξακολουθεί να υπάρχει σήμερα μια τάση επιλογής εγχώριων προμηθευτών που δεν εξηγείται μόνο από τη γενικότερη οικειότητα που απορρέει από μακροπρόθεσμες πελατειακές σχέσεις και την ύπαρξη κοινής γλώσσας. Η εξοικείωση με τις ειδικές απαιτήσεις των πελατών είναι το ίδιο σημαντική.

(35) Περαιτέρω παράγοντας που επηρεάζει κυρίως τις τοπικές μεταφορές αλλά και τις περιφερειακές και τις μεταφορές κύριας γραμμής, είναι το γεγονός ότι οι πελάτες προσπαθούν να μειώσουν τα αποθέματα ανταλλακτικών που διαθέτουν ενώ τείνουν να αναθέτουν τις μεγάλες εργασίες συντήρησης και επισκευής σε άλλες επιχειρήσεις. Η γεωγραφική εγγύτητα σε ένα εργοστάσιο ή τουλάχιστον σε κάποια αποθήκη που ανήκει στον προμηθευτή είναι από αυτή την άποψη χρήσιμη.

(36) Η Επιτροπή ζήτησε από τους ανταγωνιστές των μερών να αξιολογήσουν τη σπουδαιότητα ορισμένων παραμέτρων όσον αφορά την επιτυχή υποβολή προσφοράς για κάποια σύμβαση, βαθμολογώντας από το ένα (ασήμαντη παράμετρος) έως το πέντε (πολύ σημαντική παράμετρος). Η μακροπρόθεσμη σχέση με πελάτες βαθμολογήθηκε κατά μέσο όρο με 4,1 και η εξοικείωση με τις απαιτήσεις των πελατών με 4,4. Αμφότερες οι βαθμολογίες δείχνουν ότι η πείρα που αποκομίζουν οι προμηθευτές με ορισμένους πελάτες από παρελθούσες παραγγελίες μπορεί να αποτελέσει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο μέλλον και ως εκ τούτου παίζει σημαντικό ρόλο στη μελλοντική ανάθεση συμβάσεων. Συνεπώς, η απόκτηση πρόσβασης στην αγορά αποτελεί μεσοπρόθεσμη έως μακροπρόθεσμη διαδικασία με την οποία η εισαγωγή ενός προϊόντος που δημιουργεί πρότυπο δίνει τη δυνατότητα προοδευτικής καθιέρωσης στην αγορά. Έτσι λοιπόν, στο μέλλον οι αρχικές επιτυχίες μεμονωμένων προμηθευτών στην αγορά μπορούν να αποφέρουν μεγαλύτερα ανταγωνιστικά οφέλη μόνο μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα. Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνεται από τις απαντήσεις που δόθηκαν όσον αφορά τη σημασία της περιφερειακής ή εγχώριας παρουσίας στον τομέα της παραγωγής, η οποία βαθμολογήθηκε με 4,1. Όταν δεν υπάρχει η παρουσία αυτή, η σημασία της ύπαρξης τοπικών ή εγχώριων συνεταίρων βαθμολογήθηκε με 4,0.

(37) Η Επιτροπή διεξήγαγε επίσης έρευνα μεταξύ των αγοραστών προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας στη Γερμανία προκειμένου να προσδιορίσει τη σημασία ορισμένων ανταγωνιστικών παραμέτρων κατά την ανάθεση συμβάσεων. Οι υφιστάμενες εμπορικές σχέσεις βαθμολογήθηκαν κατά μέσο όρο με 2,7 και η εμπειρία των προμηθευτών με τις απαιτήσεις των πελατών βαθμολογήθηκε με 3,6. Η τοπική περιφερειακή εγγύτητα έλαβε 2,4 ενώ το κόστος 4,9 και η αξιοπιστία 4,6. Τα αποτελέσματα αυτά δείχνουν πάνω απ' όλα ότι οι αγοραστές προσδίδουν λιγότερη σημασία στην εγγύτητα του προμηθευτή από τους ίδιους προμηθευτές. Η διαφορά αυτή μπορεί να οφείλεται μεταξύ άλλων στο γεγονός ότι χάρη στο συμφέρον που έχουν να κρατούν το κόστος στο ελάχιστο, οι αγοραστές λαμβάνουν υπόψη και προμηθευτές που βρίσκονται μακρύτερα, παρότι στην πράξη αναθέτουν τις συμβάσεις τους σχεδόν απο-

κλειστικά σε εθνική βάση. Επειδή το κόστος υποβολής προσφοράς δεν είναι ασήμαντο, η αξιολόγηση από μέρους των ανταγωνιστών όσον αφορά το ενδεχόμενο να τους ανατεθεί μια σύμβαση χρωματίζει τη συμπεριφορά τους κατά την υποβολή της προσφοράς τους. Η μεγάλη σημασία που αποδίδεται στην ανταγωνιστική παράμετρο της αξιοπιστίας δείχνει, εκτός αυτού, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση της σημασίας της εξοικείωσης των προμηθευτών με τις απαιτήσεις των πελατών, ότι οι προμηθευτές που ήδη έχουν σχέσεις με κάποιο προμηθευτή και των οποίων τα προϊόντα είναι αρκετά αξιόπιστα πλεονεκτούν. Κύριος στόχος των αγοραστών είναι να προσφέρουν στους πελάτες τους ένα σύστημα μεταφορών που λειτουργεί σωστά.

(38) Επιχειρήσεις μη εγκατεστημένες στη Γερμανία υπέβαλαν μέχρι στιγμής προσφορές ανταποκρινόμενες σε προκηρύξεις διαγωνισμών από μέρους γερμανών αγοραστών σε πολύ περιορισμένη βάση. Ο αριθμός των προσφορών από αλλοδαπές επιχειρήσεις ήταν μεγαλύτερος στις προκηρύξεις διαγωνισμών από μέρους της Deutsche Bahn AG σε σχέση με τους διαγωνισμούς που προκήρυξαν επιχειρήσεις δημοτικών μεταφορών. Αυτό επιβεβαιώνει την άποψη της Επιτροπής ότι ιδίως υπό το φως των υφιστάμενων προδιαγραφών προϊόντων, η πρόσβαση ξένων επιχειρήσεων στη γερμανική αγορά έχει νόημα από οικονομική άποψη μόνο όταν πρόκειται για σχετικά μεγάλες παραγγελίες. Αφενός, η τάση προς αγορά εγχώριων προϊόντων μπορεί να είναι μεγαλύτερη μεταξύ των δημοτικών επιχειρήσεων, ενώ αφετέρου, η Deutsche Bahn AG είναι σε πολύ καλύτερη θέση από τις δημοτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών να ενθαρρύνει τη συμμετοχή ξένων προμηθευτών στους διαγωνισμούς που προκηρύσσει, εξαιτίας των μεγάλων παραγγελιών που αναθέτει.

(39) Η κατάσταση που επικρατεί στη γερμανική αγορά διαφέρει ουσιαστικά από εκείνη σε άλλα κράτη μέλη όπως η Γαλλία και η Ιταλία, επειδή στις χώρες εκείνες η αγοραία ισχύς των γερμανικών επιχειρήσεων είναι πολύ μικρότερη με αποτέλεσμα οι εκεί εγκατεστημένες επιχειρήσεις να διαθέτουν πολύ μεγαλύτερα μερίδια αγοράς. Η σύγκριση με την κατάσταση που επικρατεί στη Γαλλία και την Ιταλία έχει σημασία επειδή στα δύο αυτά κράτη μέλη, όπως και στη Γερμανία, ο κλάδος της σιδηροδρομικής τεχνολογίας είναι πολύ ανεπτυγμένος και συνεπώς θα μπορούσε να έχει σημασία και για άλλα κράτη μέλη. Συνολικά, στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας, οι επιχειρήσεις Siemens, ABB, AEG και DWA επιτυγχάνουν στη Γερμανία μερίδιο αγοράς περιπου 70 % ([8]). Οι περισσότερες από τις υπόλοιπες παραγγελίες ανατίθενται σε μικρότερους γερμανούς προμηθευτές. Το μερίδιο ξένων προμηθευτών είναι πολύ μικρό. Αντίθετα, οι εν λόγω γερμανικές επιχειρήσεις επιτυγχάνουν στη Γαλλία μερίδιο αγοράς 1 % ([9]) και στην Ιταλία 10 %([10]) περίπου συνολικά στον εν λόγω κλάδο. Τις ανάγκες της γαλλικής αγοράς για προϊόντα σιδηροδρομικής τεχνολογίας καλύπτουν κατά κύριο λόγο γαλλικές επιχειρήσεις και κυρίως η GEC-Alsthom και η Bombardier. Οι σημαντικότερες ιταλικές επιχειρήσεις του τομέα δεν επιτυγχάνουν στη Γαλλία αξιομνημόνευτα μερίδια αγοράς, αντίθετα, όμως, στην Ιταλία οι περισσότερες παραγγελίες ανατίθενται σε ιταλικές επιχειρήσεις. Ακόμη και η γαλλική GEC-Alsthom δεν μπόρεσε μέχρι στιγμής να διεισδύσει επιτυχώς στην ιταλική αγορά.

(40) Οι τιμές μπορούν να χρησιμεύσουν ως δείκτης σε περιορισμένο βαθμό. Επειδή η ποιότητα αποτελεί σημαντικό παράγοντα στα προϊόντα σιδηροδρομικής τεχνολογίας και επειδή τα προϊόντα αυτά είναι συχνά πολύ ανομοιογενή, η σύγκριση τιμών μεταξύ μεμονωμένων κρατών μελών δεν αποτελεί κατάλληλο μέσο σωστής πληροφόρησης για συγκρίσιμες μεταξύ τους ανταγωνιστικές σχέσεις.

(41) Εν περιλήψει συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι σχετικές αγορές προϊόντος στα κράτη μέλη με ανεπτυγμένη εγχώρια βιομηχανία σιδηροδρομικής τεχνολογίας εξακολουθούν να είναι εθνικές, εφόσον η εγχώρια βιομηχανία σιδηροδρομικής τεχνολογίας προμηθεύει τα σχετικά προϊόντα. Στη Γερμανία, ιδίως, εξαιτίας της ιδιαίτερα μεγάλης ανάπτυξης του κλάδου της σιδηροδρομικής τεχνολογίας σε συνδυασμό μάλιστα με τους υπόλοιπους αναφερθέντες παράγοντες, υφίστανται σημαντικά περιθώρια ανταγωνιστικής αποθάρρυνσης των νεοεισερχομένων στην αγορά. Ως εκ τούτου, τουλάχιστον στη Γερμανία υπάρχουν για τα εν λόγω προϊόντα ακόμη εθνικές αγορές, παρότι η αλλαγή στις γενικότερες συνθήκες θα μπορούσε ενδεχομένως μετά από κάποια μεταβατική περίοδο να έχει ως αποτέλεσμα το άνοιγμα των αγορών. Ωστόσο, αν ληφθεί υπόψη η υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή, η μεταβατική αυτή περίοδος θα διαρκέσει επί μακρόν. Εκτός από τα παραπάνω βασικά στοιχεία, οι γεωγραφικές αγορές αναφοράς για φορτάμαξες και συστήματα πληροφόρησης επιβατών πρέπει να αναφέρονται ξεχωριστά. Εξαιτίας των χαμηλών τεχνικών απαιτήσεων για την παραγωγή φορταμαξών και το ευρύ πεδίο εφαρμογής των συστημάτων πληροφόρησης επιβατών είναι δυνατός ένας περαιτέρω προσδιορισμός της γεωγραφικής αγοράς αναφοράς. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητο να ληφθεί απόφαση ως προς το θέμα αυτό, διότι ακόμη και στην περίπτωση προσδιορισμού της αγοράς υπό τη στενή έννοια, δηλαδή μίας γερμανικής αγοράς, η συγκέντρωση δεν θα ήταν προβληματική. Τέλος, στην ουσία είναι δυνατό να γίνει περαιτέρω διαχωρισμός όσον αφορά την προμήθεια πλήρων σιδηροδρομικών συστημάτων. Ωστόσο, στη Γερμανία όπου βρίσκεται και το κέντρο βάρους της προτεινόμενης συγκέντρωσης, υπάρχουν ήδη ολοκληρωμένα συστήματα τροχιοδρόμων και μετρό και σπάνια εισάγεται κάποιο νέο σύστημα χωρίς να ληφθεί υπόψη η υφιστάμενη υποδομή ιδίως σε σχέση με τις παραγγελίες για τη βελτίωση και τη συμπλήρωση των υφιστάμενων συστημάτων. Για το λόγο αυτό, οι αγορές για τροχιοδρόμους και οχήματα μετρό πρέπει να θεωρούνται ως εθνικές αγορές.

([8]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([9]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([10]) Βλέπε υποσημείωση 3.

(42) Στο πλαίσιο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ο δυνητικός ανταγωνισμός στις γερμανικές αγορές από επιχειρήσεις μη εγκατεστημένες στη Γερμανία επιτρέπει περαιτέρω προσδιορισμό των αγορών για τη Γερμανία. Τα διαθέσιμα στοιχεία δεν αρκούν για το σκοπό αυτό. Ο δυνητικός ανταγωνισμός λάμβανεται υπόψη από την Επιτροπή στο πλαίσιο της πρόγνωσης του ανταγωνισμού.

(43) Ο ισχυρισμός των μερών, ότι εξαιτίας της τάσεως για ένα μεταγενέστερο άνοιγμα των αγορών, θα έπρεπε να παραταθεί η σχετική περίοδος προβλέψεων πολύ περισσότερο από τα συνήθη δύο έως τρία έτη, δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Πέρα από το γεγονός ότι η περίοδος προβλέψεων χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για την αξιολόγηση του δυνητικού ανταγωνισμού και όχι τόσο για τον προσδιορισμό της γεωγραφικής αγοράς αναφοράς, εξαιτίας των ιδιαιτεροτήτων που χαρακτηρίζουν τη σιδηροδρομική τεχνολογία, η Επιτροπή βασίζει την ανάλυση της προκειμένης υπόθεσης βάσει του δικαίου ανταγωνισμού, σε μια πενταετή περίοδο προβλέψεων. Όταν ζήτησε από τους παράγοντες της αγοράς να αξιολογήσουν τις μελλοντικές εξελίξεις, η Επιτροπή θέσπισε ένα πενταετές χρονοδιάγραμμα. Ως εκ τούτου, αποκλείεται η περαιτέρω παράταση της περιόδου. Γενικά, στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στόχος του ελέγχου των συγκεντρώσεων είναι να προλαμβάνεται η δημιουργία δεσποζουσών θέσεων. Η υπερβολική παράταση της περιόδου προβλέψεων θα οδηγούσε όχι μόνο σε μεγαλύτερη βεβαιότητα ως προς τις ίδιες τις προβλέψεις αλλά θα ισοδυναμούσε με την αποδοχή της δεσπόζουσας θέσης επί σημαντικό χρονικό διάστημα. Αυτό θα διΐστατο με το στόχο του ελέγχου των συγκεντρώσεων ο οποίος αποβλέπει στη διαφύλαξη της ανταγωνιστικής δομής των κοινοτικών αγορών. Επιπλέον, στην περίπτωση δεσποζουσών θέσεων που γίνονται αποδεκτές μεσοπρόθεσμα, τα προγνωστικά σχετικά με το άνοιγμα των αγορών καθίστανται αναξιόπιστα. Δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να επωφεληθούν οι δεσπόζουσες επιχειρήσεις από τη θέση που κατέχουν στην αγορά προκειμένου να δημιουργήσουν στεγανά στις αγορές χρησιμοποιώντας οικονομικά μέσα, εξουδετερώνοντας έτσι τις κοινοτικές προσπάθειες για το άνοιγμα των εν λόγω αγορών.

## Γ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

### I. *Γενικά*

(44) Εάν λάβει χώρα συγκέντρωση, η ABB Daimler-Benz Transportation θα καταστεί ο σημαντικότερος προμηθευτής σιδηροδρομικής τεχνολογίας παγκοσμίως ξεπερνώντας τη Siemens και τη GEC-Alsthom. Εντός του ΕΟΧ ως σύνολο, μπορεί επίσης να αναμένεται ότι η κοινή επιχείρηση θα καταστεί ο μεγαλύτερος προμηθευτής ξεπερνώντας και πάλι τις δύο προαναφερθείσες επιχειρήσεις. Σε επίπεδο ΕΟΧ θα υπάρχουν μόνο τρεις άλλοι προμηθευτές με πλήρη σειρά σιδηροδρομικών προϊόντων, δηλαδή η ABB/ΑΕΓ (κύκλος εργασιών [...] [11] Ecu περίπου στον ΕΟΧ), η Siemens (κύκλος εργασιών [...] [12] Ecu περίπου στον ΕΟΧ) και η GEC-Alsthom (κύκλος εργασιών περίπου [...] [13] Ecu στον ΕΟΧ). Στις επιμέρους αγορές προϊόντων, τα μέρη μαζί με τη Siemens και τη GEC-Alsthom είχαν την περίοδο 1992-1994, σε ευρωπαϊκή βάση, μερίδιο αγοράς πάνω από 70 % [14], ιδίως στην περίπτωση τροχιοδρόμων, μετρό και ηλεκτραμαξών.

(45) Εντούτοις, η προτεινόμενη κοινή επιχείρηση θα αυξήσει κατά πολύ το βαθμό συγκέντρωσης στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας ιδίως στη Γερμανία η οποία είναι το μόνο κράτος μέλος στο οποίο η συγκέντρωση θα έχει ως αποτέλεσμα μια σημαντική πρόσθεση μεριδίων κύκλου εργασιών από μέρους των μερών. Περίπου τα $^2/_3$ του κύκλου εργασιών που συνεισφέρει στην κοινή επιχείρηση η Daimler-Benz μέσω της AEG και το $^1/_3$ του κύκλου εργασιών που εισφέρει η ABB σημειώνονται στη Γερμανία (περίπου [...] Ecu + περίπου [...] [15] Ecu. Στη Γερμανία, η κοινή επιχείρηση θα καταστεί ένας από τους δύο μεγαλύτερους προμηθευτές μαζί με την Siemens, ενώ η GEC-Alsthom (περίπου [...] [16] Ecu) θα έχει πολύ μικρότερη θέση στην αγορά.

(46) Τα μέρη έχουν επίσης μεγάλα μερίδια αγοράς στο σκανδιναβικό χώρο. Ωστόσο, αυτά βασίζονται σχεδόν αποκλειστικά στις παραγγελίες που έχουν ανατεθεί στην ABB. Σύμφωνα με τις πληροφορίες των μερών, το μερίδιο της ABB στις παραγγελίες ηλεκτραμαξών για την περίοδο 1992-1994 ήταν 73 % [17] στη Νορβηγία. Στη περίπτωση συρμών κύριας γραμμής και περιφερειακών ηλεκτρικών πολλαπλών μονάδων, το μερίδιο της ABB ήταν κατά 100 % [18] στη Σουηδία, 67 % [19] στη Δανία και 89 % [20]στη Νορβηγία. Στην περίπτωση περιφερειακών πολλαπλών μονάδων ντήζελ, το μερίδιο της ABB ήταν 100 % [21] τόσο στη Σουηδία όσο και στη Δανία. Σε αυτά τα κράτη μέλη, η Daimler-Benz δεν έλαβε καμία παραγγελία κατά το χρονικό αυτό διάστημα. Μόνο στην αγορά τροφοδότησης έλξης με ηλεκτρική ενέργεια στη Σουηδία θα υπάρξει κάποια αύξηση του μεριδίου της ABB που ανέρχεται σε 50 % [22] χάρη στο μερίδιο της Daimler-Benz που ανέρχεται σε 0,5 % [23], ενώ κατά την περίοδο εκείνη η Daimler-Benz επέτυχε μερίδιο αγοράς 20 %[24] στη Δανία και η ABB 13 % [25] στη Νορβηγία, χωρίς να υπάρ-

[11] Απόρρητο.
[12] Απόρρητο.
[13] Απόρρητο.
[14] Βλέπε υποσημείωση 3.
[15] Απόρρητο.
[16] Απόρρητο.
[17] Βλέπε υποσημείωση 3.
[18] Βλέπε υποσημείωση 3.
[19] Βλέπε υποσημείωση 3.
[20] Βλέπε υποσημείωση 3.
[21] Βλέπε υποσημείωση 3.
[22] Βλέπε υποσημείωση 3.
[23] Βλέπε υποσημείωση 3.
[24] Βλέπε υποσημείωση 3.
[25] Βλέπε υποσημείωση 3.

χει πρόσθεση μεριδίων στις χώρες αυτές. Πρόσθεση μεριδίων υπάρχει και στην περίπτωση των συστημάτων ελέγχου και προστασίας των τρένων στη Νορβηγία (ABB 17 %([26]), Daimler-Benz 3 % ([27])).

(47) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διέθεσαν τα μέρη, η Daimler-Benz/AEG έλαβε επίσης μια παραγγελία στη Νορβηγία το 1991 για 12 μονάδες ηλεκτρικού εξοπλισμού για το μετρό Τ 2000 του Όσλο, αξίας 8,7 εκατομμύρια Ecu. Στο Bergen, η Daimler-Benz/AEG έλαβε παραγγελίες το 1990 και το 1993 για πέντε μονάδες ηλεκτρικού εξοπλισμού για ηλεκτρικά λεωφορεία (τρόλλεϋ) συνολικού ύψους 1,3 εκατομμύρια Ecu. Σε αμφότερες τις αγορές προϊόντος, δεν υπήρξαν παραγγελίες στη Νορβηγία το 1992 και το 1994. Για το σύστημα τροχιοδρόμων του Όσλο, η ABB/Strommens Verksted προμήθευσε 15 οχήματα το 1989/90. Το 1995, σύμφωνα με πληροφορίες των μερών, πρόκειται να δοθούν παραγγελίες συνολικά για 32 οχήματα για το σύστημα τροχιοδρόμων του Όσλο. Προμηθευτές θα είναι η ABB, η AEG, η Siemens, η GEC-Alsthom και η Deutsche Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA).

(48) Συνολικά, μέχρι στιγμής δεν είναι σαφές κατά πόσο η συγκέντρωση θα οδηγούσε σε σημαντική αλλαγή της κατάστασης που επικρατεί από άποψη ανταγωνισμού στη Σκανδιναβία πέρα από τη θέση που ήδη κατέχει στην αγορά η ABB. Εφόσον η Daimler-Benz/AEG ως μη σκανδιναβική επιχείρηση κατάφερε να λάβει παραγγελίες στο Όσλο δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι και άλλοι μεγάλοι ευρωπαίοι κατασκευαστές μπορεί να σημειώσουν παρόμοιες επιτυχίες.

(49) Στο Βέλγιο, τη Γαλλία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες, την Ισλανδία, την Πορτογαλία και τη Μεγάλη Βρετανία η συγκέντρωση δεν πρόκειται να οδηγήσει σε επαύξηση των μεριδίων αγοράς. Στη Φινλανδία (AEG μόνον 1 % ([28]) σε ολόκληρο τον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας) στην Ελλάδα (ABB μόνον 2 % ([29]) σε ολόκληρο τον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας), στην Αυστρία (AEG μόνον 1 % ([30]) σε ολόκληρο τον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας) και στην Ισπανία (AEG μόνον 1 % ([31]) σε ολόκληρο τον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας) θα υπάρξει επαύξηση των μεριδίων σε περιορισμένη μόνον κλίμακα. Για τις χώρες αυτές ισχύουν όσα ισχύουν για τη Νορβηγία. Εξαιτίας της έλλειψης μίας πολύ μεγάλης εγχώριας βιομηχανίας, σιδηροδρομικής βιομηχανίας, με βάση τα παραπάνω κριτήρια δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχουν εθνικές αγορές αναφοράς κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 7 του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις.

(50) Προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσο η προτεινόμενη συγκέντρωση είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, στην προκειμένη περίπτωση αρμόζει να εκτιμηθεί πρώτα η ανταγωνιστική κατάσταση που επικρατεί στη Γερμανία ως ένα σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς. Μόνο στην περίπτωση που η προτεινόμενη συγκέντρωση κριθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά σε μια γερμανική αγορά αναφοράς μπορεί να γίνει παρόμοια εκτίμηση και για άλλες γεωγραφικές αγορές. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά σε μια γερμανική αγορά αναφοράς, θα ήταν δύσκολο να υποτεθεί ότι θα ήταν ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά σε άλλες γεωγραφικές αγορές.

### II. *Συνέπειες της συγκέντρωσης στη διάρθρωση του ανταγωνισμού στις αγορές των σχετικών προϊόντων της Γερμανίας*

#### 1. *Γενικά χαρακτηριστικά των αγορών σιδηροδρομικής τεχνολογίας και διάρθρωση της ζήτησης*

(51) Παρότι στο παρελθόν ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η παραγωγή προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας ελάμβαναν χώρα στο πλαίσιο στενής συνεργασίας μεταξύ προμηθευτών και πελατών, όπου οι πελάτες είχαν άμεση επιρροή επί της παραγωγής των προϊόντων και της επιλογής των κατασκευαστών, σήμερα η τάση είναι να προσφέρουν οι προμηθευτές δικές τους σειρές προϊόντων από τις οποίες οι πελάτες μπορούν να επιλέξουν ό,τι τους ενδιαφέρει. Συνεπώς, ένας σημαντικός παράγοντας της ανταγωνιστικής ισχύος μιας επιχείρησης σήμερα είναι η ικανότητα να προσφέρει ένα πλήρες προϊόν μόνη της ή σε συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις.

(52) Στους πελάτες προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας της Γερμανίας περιλαμβάνονται η Deutsche Bahn AG, δηλαδή η εθνική επιχείρηση σιδηροδρόμων, και ένας σχετικά μεγάλος αριθμός περιφερειακών και τοπικών επιχειρήσεων μεταφορών που λειτουργούν σε δημοτικό επίπεδο. Η Deutsche Bahn AEG προμηθεύεται κυρίως «στατικό εξοπλισμό» για μεταφορές κύριας και περιφερειακής γραμμής και τα σχετικά σιδηροδρομικά οχήματα. Με την περιφερειοποίηση του τοπικού επιπέδου των σιδηροδρομικών μεταφορών που προγραμματίζεται από 1ης Ιανουαρίου 1996, η ευθύνη θα μεταβιβαστεί από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση στα Länder. Αυτό αναμένεται ότι θα έχει κάποιες επιπτώσεις στη διάρθρωση της ζήτησης για τις περιφερειακές μεταφορές. Ο στατικός εξοπλισμός για περιφερειακές μεταφορές και τα σχετικά σιδηροδρομικά οχήματα θα αγοράζονται επίσης από επιχειρήσεις περιφερειακών μεταφορών. Ο στατικός εξοπλισμός για τις τοπικές μεταφορές και τα σχετικά σιδηροδρομικά οχήματα αγοράζονται από δημοτικές επιχειρήσεις μεταφορών.

#### 2. *Διάρθρωση της προσφοράς στις γερμανικές αγορές σιδηροδρομικής τεχνολογίας*

(53) Στη Γερμανία υπάρχουν σήμερα τρεις προμηθευτές που προσφέρουν πλήρη σειρά προϊόντων στον

([26]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([27]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([28]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([29]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([30]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([31]) Βλέπε υποσημείωση 3.

τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας. Παρά το γεγονός ότι, εκτός από τα μέρη και τη Siemens, η GEC-Alsthom δραστηριοποιείται σε ορισμένες αγορές προϊόντων, το έχει πράξει, από όσο είναι γνωστό, μόνο μέσω της θυγατρικής της LHB, την οποία απέκτησε τα τελευταία έτη και η οποία επειδή ασχολείται με το καθαρά μηχανικό μέρος, διαθέτει μόνο ένα μέρος του δυναμικού που χρειάζεται για την παραγωγή σιδηροδρομικών οχημάτων. Η Talbot, η γερμανική θυγατρική την οποία απέκτησε εδώ και καιρό η Bombardier αποτελεί, όπως και η ίδια η Βομβαρδιερ, προμηθευτή καθαρά μηχανικού εξοπλισμού. Η Επιτροπή δεν γνωρίζει μέχρι στιγμής αν υπάρχουν άλλες θυγατρικές άλλων μεγάλων ευρωπαίων προμηθευτών σιδηροδρομικής τεχνολογίας στη Γερμανία. Ως εκ τούτου, άλλες αλλοδαπές εταιρείες μπορούν να συμμετάσχουν στην αγορά μόνο μέσω εισαγωγών, οι οποίες μέχρι στιγμής ήταν ασήμαντες. Η μόνη άλλη σχετικά μεγάλη εταιρεία στη Γερμανία είναι η Deutsche Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA), η οποία όμως ασχολείται μόνο με τον μηχανικό εξοπλισμό και δεν συμμετέχει σε όλες τις αγορές. Εκτός από τις προαναφερθείσες επιχειρήσεις, στη Γερμανία υπάρχουν και ορισμένοι άλλοι προμηθευτές οι οποίοι όμως ασχολούνται μόνο με ορισμένα προϊόντα σιδηροδρομικής τεχνολογίας και συχνά κατασκευάζουν μόνον μέρος των προϊόντων αυτών οι ίδιοι.

3. *Επιπτώσεις της συγκέντρωσης στη διάρθρωση της προσφοράς*

α) **Γενικές παρατηρήσεις**

(54) Η συγκέντρωση θα έχει ως αποτέλεσμα να παραμείνουν μόνο δύο επιχειρήσεις, ήτοι η ABB/Daimler-Benz και η Siemens, ως προμηθευτές «full-line» στη Γερμανία.

(55) Για τον προσδιορισμό της ισχύος των εταιρειών στην αγορά, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες σιδηροδρομικής τεχνολογίας ποικίλλει. Κατά συνέπεια, προκειμένου να εκτιμηθεί ορθά η ισχύς των συμβαλλόμενων στην αγορά, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως βάση μεγαλύτερη χρονική περίοδος. Τα μέρη πρότειναν ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς να βασιστεί στο μέσο όρο για τα τελευταία τρία έτη (δηλαδή 1992-1994). Αυτή η βάση υπολογισμού θεωρήθηκε ενδεδειγμένη. Τα μερίδια αγοράς υπολογίστηκαν βάσει της εισροής νέων παραγγελιών, δεδομένου ότι είναι το άμεσο αποτέλεσμα του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών προμηθευτών κατά τη σχετική περίοδο.

(56) Τα συνδυασμένα μερίδια αγοράς για την περίοδο 1992-1994 των μερών της συγκέντρωσης δεν δημιουργούν προβλήματα στις ακόλουθες επτά από τις 15 αγορές προϊόντος ([32]):

— ντηζελάμαξες (0 %, αγορά άνευ σημασίας τόσο στη Γερμανία όσο και στον ΕΟΧ),

— άμαξες επιβατών (περίπου 4 % στη Γερμανία, περίπου 3 % στον ΕΟΧ),

— φορτάμαξες (περίπου 14 % στη Γερμανία, περίπου 9 % στον ΕΟΧ),

— συνολικά συστήματα τοπικής μεταφοράς επιβατών (0 %),

— συστήματα ελέγχου και ασφάλειας (περίπου 1 % στη Γερμανία, περίπου 10 % στον ΕΟΧ),

— συντήρηση και εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών οχημάτων (περίπου 4 % στη Γερμανία, περίπου 7 % στον ΕΟΧ),

— συστήματα πληροφόρησης επιβατών και έκδοση εισιτηρίων (περίπου 55 % του κύκλου εργασιών της Daimler-Benz στη Γερμανία και τον ΕΟΧ, αλλά κανένα πρόσθετο μερίδιο αγοράς, μια εξαιρετικά μικρή αγορά και δυνητικός ανταγωνισμός από άλλες ευμεγέθεις εταιρείες με πείρα στα συστήματα ηλεκτρονικού υπολογιστή).

(57) Οι δραστηριότητες της Daimler-Benz και ABB, σε συνδυασμό με αυτές τις Σιεμενσ, έχουν ως αποτέλεσμα ιδιαίτερα υψηλά μερίδια στη γερμανική αγορά για ηλεκτράμαξες, συρμούς για μεταφορές κύριας γραμμής, ντηζελοκίνητες και ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες για περιφερειακές μεταφορές, τροχιοδρόμους, οχήματα μετρό, συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και την τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρικό ρεύμα, συμπεριλαμβανομένης της τεχνολογίας τηλεχειρισμού και διαχείρισης δικτύου. Η συγκέντρωση θα εξασφαλίσει στα μέρη σημαντικά συνδυασμένα μερίδια αγοράς σε οκτώ αγορές προϊόντος (κατά προσέγγιση στοιχεία βάσει των στοιχείων των συμβαλλόμενων σύμφωνα με τις εισροές παραγγελιών) ([33]):

| | *ABB+DB* | *KE* |
|---|---|---|
| — ηλεκτράμαξες | 37 %+17 % | = 54 % |
| — συρμοί για μεταφορές κύριας γραμμής | 5 %+26 % | = 31 % |
| — ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες για περιφερειακές μεταφορές | 18 %+26 % | = 44 % |
| — ντηζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες για περιφερειακές μεταφορές | 0 %+49 % | = 49 % |
| — τροχιόδρομοι | 15 %+29 % | = 44 % |
| — οχήματα μετρό | 42 %+22 % | = 64 % |
| — συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση | 30 %+31 % | = 61 % |
| — τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρικό ρεύμα | 6 %+26 % | = 32 % |

([32]) Βλέπε υποσημείωση 3.

([33]) Βλέπε υποσημείωση 3.

(58) Παρά το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις τα μέρη κατέχουν ιδιαίτερα ισχυρή θέση στη γερμανική αγορά, δεν υφίσταται επιμέρους δεσπόζουσα θέση, δεδομένου ότι στις αγορές αναφοράς η Siemens είναι επίσης παρούσα ως προμηθευτής και στις περισσότερες περιπτώσεις διαθέτει επίσης σημαντικά μερίδια αγοράς.

(59) Τα μέρη και η Siemens διαθέτουν τα ακόλουθα συνδυασμένα μερίδια αγοράς (βάσει των πληροφοριών των μερών σε σχέση με τις εισροές παραγγελιών) στις προαναφερθείσες αγορές προϊόντος ([34]):

| | *ABB/DB+Siemens* |
|---|---|
| — ηλεκτράμαξες | 54 %+46 %=100 % |
| — συρμοί για μεταφορές κύριας γραμμής | 31 %+46 %= 77 % |
| — ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες για περιφερειακές μεταφορές | 44 %+25 %= 69 % |
| — ντηζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες για περιφερειακές μεταφορές | 49 %+23 %= 72 % |
| — τροχιόδρομοι | 44 %+41 %= 85 % |
| — οχήματα μετρό | 64 %+19 %= 83 % |
| — συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση | 61 %+33 %= 94 % |
| — τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρικό ρεύμα | 32 %+35 %= 67 % |

(60) Τα μερίδια αγοράς που ανέφεραν τα μέρη ανταποκρίνονται ουσιαστικά στην ισχύ των επιχειρήσεων στην αγορά που διαπίστωσε η Επιτροπή στις έρευνές της. Λαμβάνοντας υπόψη την ανταγωνιστική ισχύ της Siemens σε τεχνολογίες καθοριστικής σημασίας, την καθιερωμένη θέση της στη γερμανική αγορά και τη μεγάλη χρηματοοικονομική ισχύ της, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι τα μέρη θα κατακτήσουν δεσπόζουσα θέση έναντι της Siemens στις αγορές αναφοράς.

(61) Επιπλέον, για την ανάλυση της κατάστασης από άποψη ανταγωνισμού πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, στην περίπτωση του ηλεκτρονικού και ηλεκτρικού εξοπλισμού για τα σιδηροδρομικά οχήματα, τα μέρη και η Siemens από κοινού διαθέτουν ακόμη μεγαλύτερη ισχύ από αυτή που συνάγεται από τα προαναφερθέντα μερίδια αγοράς. Οι υπόλοιποι κύριοι ανταγωνιστές των μερών στη Γερμανία παρέχουν μόνο τα μηχανολογικά τμήματα των σιδηροδρομικών οχημάτων, και, κατά συνέπεια, εξαρτώνται από τη συνεργασία με μια εταιρεία που διαθέτει την απαραίτητη ηλεκτρική και ηλεκτρονική τεχνογνωσία για να μπορέσουν να ανταποκριθούν ικανοποιητικά σε μια πρόσκληση υποβολής προσφορών για ένα σύστημα σιδηροδρομικού οχήματος. Οι ενδεχόμενοι εταίροι μίας ανάλογης συνεργασίας είναι μόνο τα μέρη και η Siemens.

(62) Κρίνοντας από τα μερίδια αγοράς που ανέφεραν τα μέρη, δεν υπάρχει προς το παρόν καμία επιχείρηση, εκτός από τα μέρη και τη Siemens, που θα μπορούσε να ανταγωνιστεί τα μέρη στη γερμανική αγορά. Στις εξεταζόμενες οκτώ αγορές προϊόντος τα μέρη από κοινού και η Siemens αποτελούν τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις βάσει των μεριδίων αγοράς. Οι αμέσως επόμενοι ανταγωνιστές είναι οι ακόλουθοι:

— στις ηλεκτράμαξες καμία επιχείρηση λόγω της έλλειψης στοιχείων για άλλους ανταγωνιστές,

— στους συρμούς για μεταφορές κύριας γραμμής η DWA με μερίδιο αγοράς 18 % ([35]),

— στις ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες περιφερειακών μεταφορών η DWA με μερίδιο αγοράς 17 % ([36]) και η LHB με μερίδιο αγοράς 14 % ([37]),

— στις ντηζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες περιφερειακών μεταφορών η LHB με μερίδιο αγοράς 19 % ([38]),

— στους τροχιόδρομους η LHB με μερίδιο αγοράς 8 % ([39]),

— στα οχήματα μετρό η LHB με μερίδιο αγοράς 11 % ([40]),

— στα συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση η Elpro με μερίδιο αγοράς 6 % ([41]),

— στην τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρικό ρεύμα η Elpro με μερίδιο αγοράς 13 % ([42]).

Τα στοιχεία όσον αφορά τις παραγγελίες στην LHB αφορούν την περίοδο πριν την εξαγορά της από την GEC-Alsthom και, κατά συνέπεια, συνυπολογίζονται μόνο υπό την επιφύλαξη της GEC-Alsthom.

### β) **Επιπτώσεις όσον αφορά τη δημιουργία ή ενίσχυση ολιγοπωλιακής δεσπόζουσας θέσης**

#### 1. Γενικές παρατηρήσεις

(63) Λαμβάνοντας υπόψη τα υψηλά κοινά μερίδια αγοράς των μερών και της Siemens στη Γερμανία και στις οκτώ αγορές προϊόντος, πρέπει οπωσδήποτε να εξεταστεί κατά πόσο δημιουργείται δυοπώλιο ή ενισχύεται ένα υπάρχον ολιγοπώλιο. Μολονότι δεν είναι δυνατό να υπολογιστεί η ανταγωνιστική ισχύς των υπόλοιπων ανταγωνιστών μόνο βάσει των μεριδίων αγοράς τους, η σχετική υπεροχή ωστόσο των μερών και της Siemens είναι σημαντική. Το γεγονός ότι δύο μόνο επιχειρήσεις κατέχουν μερίδια αγοράς 67 % έως 100 %([43]) αποτελεί ένδειξη δεσπόζουσας

([34]) Βλέπε υποσημείωση 3.

([35]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([36]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([37]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([38]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([39]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([40]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([41]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([42]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([43]) Βλέπε υποσημείωση 3.

θέσης των δύο επιχειρήσεων, έναντι των υπολοίπων ανταγωνιστών τους.

(64) Επιπλέον, η υπεροχή της ABB/Daimler-Benz και της Siemens όσον αφορά το μέγεθος και τη χρηματοοικονομική ισχύ σε σχέση με τους μέχρι στιγμής ανταγωνιστές τους στη Γερμανία υποδηλώνει επίσης ότι και οι δύο επιχειρήσεις κατέχουν δεσπόζουσα θέση σε όλες τις αγορές σχετικού προϊόντος. Από άποψη κύκλου εργασιών, η Daimler-Benz και η Siemens είναι κατά σειρά η δεύτερη και τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία στην Ευρώπη. Η ABB συγκαταλέγεται μεταξύ των 30 σημαντικότερων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων από άποψη κύκλου εργασιών (τα στοιχεία βασίζονται σε στατιστικές από τα αρχεία της FAZ-Archivs). Μολονότι η χρηματοοικονομική ισχύς των επιχειρήσεων δεν επιτρέπει από μόνη της τη συναγωγή επαρκών συμπερασμάτων όσον αφορά το ανταγωνιστικό τους δυναμικό, η οικονομική ισχύς που συνεπάγεται το μέγεθος των επιχειρήσεων σε συνδυασμό με την τρέχουσα θέση στην αγορά και τις απαιτούμενες επενδύσεις στις αγορές σιδηροδρομικής τεχνολογίας, στις οποίες η έρευνα και ανάπτυξη έχουν ιδιαίτερη σημασία, αποτελούν γενική ένδειξη της σημαντικής ανταγωνιστικής υπεροχής τους έναντι των άλλων προμηθευτών.

(65) Η ανταγωνιστική υπεροχή των μερών και της Siemens προκύπτει ιδιαίτερα από το πλήρες φάσμα προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας που κατασκευάζουν ως προμηθευτές «full-line» καθώς και την ικανότητά τους να εκτελούν μεγάλες παραγγελίες. Τα μέρη και η Siemens μπορούν να αναλαμβάνουν επιτυχώς παραγγελίες οι οποίες, λόγω του μεγέθους τους, υπερβαίνουν τις δυνατότητες των μικρότερων προμηθευτών. Κατά συνέπεια, μπορούν να επιτύχουν καλύτερη και, κυρίως, υψηλότερου επιπέδου χρησιμοποίηση της παραγωγικής τους ικανότητας. Επί του παρόντος, εκτός από τα μέρη, μόνο η GEC-Alsthom διαθέτει στην Ευρώπη ανάλογα πλεονεκτήματα προμηθευτή «full-line» με αντίστοιχο μέγεθος. Η Daimler-Benz και η Siemens υπερέχουν έναντι της GEC-Alsthom στις γερμανικές αγορές προϊόντος, δεδομένου ότι τα προϊόντα τους σιδηροδρομικής τεχνολογίας είναι ήδη καθιερωμένα στην αγορά και οι ίδιες διαθέτουν σημαντικές παραγωγικές ικανότητες στη Γερμανία. Επιπλέον, τίθεται το ερώτημα, εάν η GEC-Alsthom, ως κυρίαρχη επιχείρηση της Γαλλίας, ενδιαφέρεται να πυροδοτήσει τις ανταγωνιστικές αντιδράσεις γερμανικών εταιρειών στη Γαλλία, με αφορμή ανταγωνιστικές πιέσεις στη Γερμανία. Εξάλλου, η GEC-Alsthom, ιδίως μέσω της απόκτησης της LHB, επέδειξε σαφές ενδιαφέρον για τη γερμανική αγορά και μέσω της απόκτησης βελτίωσε τις πιθανότητες εμπορικής επιτυχίας.

2. Σιδηροδρομικά οχήματα

(66) Στις αγορές προϊόντος για ηλεκτράμαξες η ABB/Daimler-Benz και η Siemens κατέχουν ιδιαίτερη τεχνογνωσία όσον αφορά τα ηλεκτρονικά και ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία. Εκτός από την DWA, τόσο η Bombardier μέσω της Talbot και η GEC-Alstholm μέσω της LHB έχουν εργοστάσια στη Γερμανία τα οποία μπορούν να παράγουν μόνο τα μηχανολογικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός συστήματος σιδηροδρομικού οχήματος. Κατά συνέπεια, εξασφαλίζοντας τις μοναδικές δύο συμβάσεις σιδηροδρομικών οχημάτων στη γερμανική αγορά για την παραγωγή ηλεκτρικών κατασκευαστικών στοιχείων, η Bombardier συνήψε σχέση συνεργασίας με την εταιρεία Kiepe, θυγατρική της Daimler-Benz/AEG. Μόνο η GEC-Alstholm έχει εσωτερικά την ικανότητα να παράγει μόνη της τα απαραίτητα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία, ενώ η DWA και η Bombardier εξαρτώνται από τη συνεργασία με τις εταιρείες του δυοπωλίου. Μολονότι η DWA καταβάλλει προσπάθειες για να δημιουργήσει ίδιες παραγωγικές ικανότητες στον τομέα αυτό μέσω της θυγατρικής FAGA, το αποτέλεσμα των εν λόγω προσπαθειών δεν είναι μέχρι στιγμής αξιοσημείωτο. Εξάλλου, τα μέρη ανέφεραν ότι η AEG μετά από πιέσεις της Deutsche Bahn AG στο πλαίσιο μίας παραγγελίας για την S-Bahn-Berlin, υποχρεώθηκε να μεταβιβάσει αδαπάνως στην FAGA σημαντική τεχνογνωσία όσον αφορά την τεχνολογία πρόωσης, με αποτέλεσμα η FAGA να είναι σε θέση να παράγει πλήρη εξοπλισμό πρόωσης για ηλεκτροκίνητα τραίνα περιφερειακής γραμμής. Όσον αφορά την GEC-Alstholm υπάρχουν σοβαρές υπόνοιες ότι η είσοδός της στη γερμανική αγορά, και λόγω των διαφορετικών προδιαγραφών, θα προσκρούσει σε δυσκολίες, ελλείψει γερμανικών μονάδων παραγωγής.

(67) Η νέα τάση για μετατόπιση της ζήτησης από μεμονωμένα τμήματα σιδηροδρομικού οχήματος προς ολοκληρωμένα συστήματα σιδηροδρομικού οχήματος, με συντονισμό της σύμβασης από ένα γενικό εργολήπτη, συνηγορεί υπέρ αυτών των παρατηρήσεων. Στη συνέχεια, ο κύριος εργολήπτης είναι αρμόδιος για την ανάθεση των υπεργολαβιών που ενδεχομένως απαιτηθούν. Ωστόσο, ο κύριος εργολήπτης παραμένει ο μόνος υπεύθυνος έναντι της εταιρείας που αναθέτει την παραγγελία. Κατά συνέπεια, οι προμηθευτές πρέπει να είναι όχι μόνο σε θέση να προτείνουν μια βιώσιμη λύση όσον αφορά τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός συστήματος σιδηροδρομικού οχήματος, αλλά επίσης, βάσει της χρηματοοικονομικής ισχύος και της ενδεχόμενης εμπειρίας τους, να παρουσιάζονται ως ο ενδεδειγμένος εταίρος. Οι χρηματοοικονομικά ισχυροί προμηθευτές «full-line» Siemens, AEG και ABB είναι απολύτως σε θέση να το πράξουν. Οι άλλες εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες στη γερμανική αγορά πρέπει καταρχάς να εξασφαλίσουν τον κατάλληλο εταίρο, εάν δεν διαθέτουν οι ίδιες ικανότητες ηλεκτρικής παραγωγής.

(68) Στη Γερμανία δεν υπάρχουν άλλες διαθέσιμες εταιρείες, πλην των μερών και της Siemens, που θα αποτελούσαν κατάλληλους εταίρους για τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός σιδηροδρομικού οχήματος. Εκτός από την GEC-Alstholm, άλλες πιθανές εταιρείες είναι η ολλανδική Holec και η βρετανική Brush. Ωστόσο, και οι δύο αυτές εταιρείες είναι πολύ μικρές, ιδίως σε σύγκριση με τους προαναφερθέντες προμηθευτές «full-line», και μέχρι στιγμής δεν έχουν λάβει καμία παραγγελία στη Γερμα-

νία. Κατά συνέπεια, δεν διαθέτουν σημαντικά προϊόντα αναφοράς. Επίσης οι ιταλικές επιχειρήσεις Fiat και Ansaldo είναι δυνητικοί εταίροι όσον αφορά τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία, αλλά επίσης μέχρι στιγμής δεν διαθέτουν κανένα προϊόν αναφοράς στη Γερμανία για τον τομέα αυτό. Για παράδειγμα, η Fiat παρέχει την τεχνολογία κλίσης στην Deutsche Bahn AG, αλλά ο ηλεκτρικός εξοπλισμός έχει ανατεθεί στη Siemens.

(69) Μολονότι η GEC-Alstholm είναι προμηθευτής «full-line», έχει επικεντρώσει μέχρι στιγμής τις δραστηριότητές της κυρίως στη γαλλική και τη βρετανική αγορά, ενώ στη Γερμανία δεν έχει λάβει ακόμη, ως GEC-Alstholm, καμία παραγγελία ως κύριος εργολήπτης ή υπεργολάβος για ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία. Οι ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές καθιστούν την είσοδο της GEC-Alstholm στην αγορά οικονομικά εφικτή μόνο εφόσον πρόκειται για μεγάλο αριθμό κομματιών. Υπάρχουν, για παράδειγμα, διαφορετικές τάσεις δικτύου στη Γερμανία και τη Γαλλία. Στη Γερμανία, τα 15 000 Volt και 16 $^{2}/_{3}$ Hertz είναι ο κανόνας στις μεταφορές κύριας γραμμής, ενώ η Γαλλία χρησιμοποιεί 25 000 Volt και 50 Hertz. Οι εν λόγω διαφορές, οι οποίες ισχύουν επίσης σε σχέση με άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας, σημαίνουν συχνά ότι οι μηχανές πρέπει να αλλάζονται στα σύνορα. Μολονότι τεχνικά είναι δυνατή η παραγωγή μηχανών που να λειτουργούν σε διαφορετικά συστήματα, το κόστος τους είναι σημαντικά υψηλότερο.

(70) Τα μέρη ανέφεραν ότι, στην περίπτωση παραγγελιών που εκτελέστηκαν από τη θυγατρική της Daimler-Benz/AEG, Kiepe, για τις πόλεις Κολωνία, Saarbrücken και Düsseldorf, χρησιμοποιήθηκαν κινητήρες από τη γαλλική εταιρεία GEC-Alstholm, η οποία είχε παλαιότερα πλειοψηφική συμμετοχή στην Kiepe, για τα ηλεκτρικά τμήματα των προϊόντων. Ωστόσο, το παράδειγμα αυτό αφορά καταρχήν μόνο την αγορά προϊόντος για τους τροχιοδρόμους. Ωστόσο, ακόμη και αν το παράδειγμα αυτό μεταφερόταν σε άλλες αγορές για σιδηροδρομικά οχήματα, δεν αποδεικνύει αφεαυτό την ύπαρξη σημαντικού ανταγωνισμού. Δεδομένου ότι τα ίδια τα μέρη, συμφωνώντας με τα βασικά αποτελέσματα των μέχρι στιγμής ερευνών της Επιτροπής, δηλώνουν ότι στο μέλλον θα καταστεί αδύνατη η προσφορά επιμέρους κατασκευαστικών στοιχείων για σιδηροδρομικά οχήματα, αλλά ότι υπάρχει μια τάση για την προμήθεια πλήρους σιδηροδρομικού οχήματος, η παράδοση κατασκευαστικών στοιχείων σε έναν κύριο εργολήπτη ή υπεργολάβο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως συμμετοχή στις αγορές σχετικού προϊόντος για σιδηροδρομικά οχήματα. Η προμήθεια κατασκευαστικών στοιχείων αφορά μια άλλη αγορά από αυτήν της προμήθειας σιδηροδρομικού οχήματος. Επιπλέον, μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο σε πολύ περιορισμένο βαθμό ως απόδειξη της δυνατότητας συμμετοχής στην αγορά, με το επιχείρημα ότι η ενσωμάτωση κατασκευαστικών στοιχείων είναι τεχνικά δυνατή και ότι ο πελάτης δέχεται να προμηθευτεί κινητήρα που έχει κατασκευαστεί στο εξωτερικό. Είναι προτιμότερο να γίνει διάκριση μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων της αγοράς. Είναι σαφές ότι οι αγορές για κατασκευαστικά στοιχεία έχουν περισσότερο διεθνή χαρακτήρα από αυτές για τα σιδηροδρομικά οχήματα. Κυρίως, η προμήθεια κατασκευαστικών στοιχείων δεν προϋποθέτει πλέον συμβάσεις, που, όπως δηλώνουν τα μέρη, θα συνάπτονται από τους πελάτες. Ο κύριος εργολήπτης είναι ο μόνος υπεύθυνος έναντι των πελατών. Ορισμένοι πελάτες θα συνεχίσουν ενδεχομένως να έχουν επιρροή όσον αφορά την επιλογή των υπεργολάβων. Δεν έχει διαπιστωθεί μέχρι στιγμής ότι η επιρροή των πελατών στις περισσότερες περιπτώσεις είναι τέτοια που να καλύπτει τον έλεγχο της προμήθειας κατασκευαστικών στοιχείων, γεγονός που, εν πάση περιπτώσει, είναι αμφίβολο, αν ληφθεί υπόψη η δήλωση των μερών ότι οι πελάτες ενδιαφέρονται για την ανάθεση των παραγγελιών τους σε έναν κύριο εργολήπτη που σχεδιάζει και παρέχει ένα σύστημα προϊόντος και ο οποίος είναι ο μόνος υπεύθυνος. Επιπλέον, μολονότι οι τεχνικές διαφορές στη σιδηροδρομική τεχνολογία μεταξύ των επιμέρους κρατών μελών μπορούν τεχνικά να υπερπηδηθούν, αυτό συνεπάγεται έξοδα. Είναι αμφίβολο εάν, λαμβάνοντας υπόψη τα υψηλότερα έξοδα, ένας ξένος προμηθευτής μπορεί να υποβάλει ανταγωνιστική προσφορά για το ηλεκτρικό υποσύστημα. Οι εν λόγω τεχνικές προδιαγραφές ενδέχεται να διαφέρουν στην περίπτωση των μεμονωμένων κατασκευαστικών στοιχείων και θέτουν, ως αποτέλεσμα, διαφορετικά εμπόδια όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά. Τέλος, οι ξένοι προμηθευτές που επιθυμούν για πρώτη φορά να υπερπηδήσουν τα εμπόδια αυτά δεν διαθέτουν κατά κανόνα σχέδιο αναφοράς, το οποίο να εμπνέει εμπιστοσύνη για τα προϊόντα που προσφέρουν.

α) Τρένα κύριας γραμμής

(71) Το επίπεδο συγκέντρωσης στις αγορές για ηλεκτράμαξες και συρμούς για τις μεταφορές κύριας γραμμής είναι ιδιαίτερα υψηλό. Σύμφωνα με τις πληροφορίες των ίδιων των ενδιαφερόμενων, τα μέρη από κοινού με τη Siemens έχουν μερίδιο αγοράς 100 % ([44]) στην περίπτωση των ηλεκτραμάξων και μερίδιο αγοράς 77 % ([45]) στην περίπτωση των συρμών για τις μεταφορές κύριας γραμμής. Ο επόμενος μεγαλύτερος ανταγωνιστής στη Γερμανία στην περίπτωση των συρμών για μεταφορές κύριας γραμμής είναι η DWA, με μερίδιο αγοράς 18 % ([46]). Κατά την εκτίμηση της ανταγωνιστικής ισχύος της DWA, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, ως προμηθευτής καθαρά μηχανικών προϊόντων, δεν διαθέτει τις απαιτούμενες τεχνολογίες καθοριστικής σημασίας. Για το λόγο αυτό, αλλά και δεδομένου του πολύ μικρότερου μεγέθους της σε σύγκριση με τους συμβαλλόμενους, η DWA δεν θεωρείται πιθανό να καταστήσει ανταγωνιστική τη δική της, ανεξάρτητη, προσφορά προϊόντων σε σχέση με τα μέρη και τη Siemens. Ομοίως, οι γερμανοί προμηθευτές μηχανο-

([44]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([45]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([46]) Βλέπε υποσημείωση 3.

λογικού εξοπλισμού LHB, ως θυγατρική της GEC-Alstholm, και Talbot, ως θυγατρική της Bombardier, δεν είναι σε θέση, ούτε αυτόνομα ούτε από κοινού, να ανταγωνιστούν, ουσιαστικά εκτός του δυοπωλίου, τα μέρη και τη Siemens.

(72) Εξάλλου, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, όσον αφορά τους συρμούς για τις μεταφορές κύριας γραμμής, η AEG, τουλάχιστον μέχρι στιγμής, δεν είναι από μόνη της σε θέση να ανταγωνιστεί ουσιαστικά τη Siemens. Όσον αφορά την ισχύ της Siemens στον τομέα των τεχνολογιών καθοριστικής σημασίας πρέπει επί του παρόντος να ληφθεί υπόψη ότι και η AEG είναι σε θέση να υποβάλλει προσφορά μόνο σε συνεργασία με τη Siemens. Στο βαθμό που γνωρίζει η Επιτροπή, δεν υπήρχαν μέχρι στιγμής καταγγελίες βάσει της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας όσον αφορά τις συνεργασίες μεταξύ Siemens, AEG και ABB για τον ICE 1 και μεταξύ Siemens και AEG για τον ICE 2. Βάσει των στοιχείων των επιχειρήσεων, μετά τη συγκέντρωση η AEG δεν θα έχει πλέον ανάγκη συνεργασίας με τη Siemens, δεδομένου ότι η AEG και η ABB από κοινού θα είναι σε θέση να υποβάλλουν μία ανταγωνιστική προσφορά έναντι της Siemens ή συνεργασίας υπό την ηγεσία της Siemens.

(73) Επί του παρόντος, μόνο η GEC-Alstholm είναι σε θέση να ασκήσει ανταγωνισμό άξιο λόγου στις εν λόγω δύο αγορές προϊόντος. Ωστόσο, εάν δεν ληφθεί υπόψη η θυγατρική της LHB, η GEC-Alstholm μέχρι στιγμής δεν έχει εξασφαλίσει καμία παραγγελία στους εν λόγω τομείς. Είναι γεγονός ότι η GEC-Alstholm παράγει ένα τρένο υψηλής ταχύτητας (το TGV) με το οποίο ανταγωνίζεται διεθνώς το τρένο υψηλής ταχύτητας ICE που παράγεται από γερμανικές εταιρείες, κυρίως τη Siemens και την Daimler-Benz/AEG. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι η παραγωγή συρμών για μεταφορές κύριας γραμμής αποτελεί θέμα γοήτρου για τους προμηθευτές «full-line», και ειδικά στον τομέα αυτό θεωρείται απίθανη η ανάθεση της εθνικής επιχείρησης σιδηροδρόμων σε επιχειρήσεις που δεν έχουν την έδρα τους στο κράτος μέλος, διότι κατ' αυτό τον τρόπο θα αφαιρείτο από τους ημεδαπούς προσφέροντες ένα διεθνώς απαραίτητο προϊόν αναφοράς και θα ετίθετο μελλοντικά σε κίνδυνο η συνολική συμμετοχή τους στην αγορά. Λαμβάνοντας υπόψη τη μέχρι στιγμής αυστηρά εθνική ανάθεση συμβάσεων και το θέμα της διατήρησης θέσεων εργασίας που αποτελεί θέμα εθνικού ενδιαφέροντος κατά την ανάθεση συμβάσεων αυτού του είδους, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η ύπαρξη και μόνο του TGV παρέχει μια βάση για την άσκηση σημαντικού ανταγωνισμού έναντι των μερών και της Siemens. Ωστόσο, η Deutsche Bahn AG επέτυχε στο ICE 2 να μειώσει σημαντικά τις τιμές σε σχέση με το ICE 1.

(74) Όσον αφορά τις ηλεκτράμαξες, η Deutsche Bahn AG προκήρυξε από το 1992 ένα μόνο διαγωνισμό για την κατασκευή τριών τύπων μηχανών. Για τις προκηρύξεις που πραγματοποιήθηκαν το 1994, εκτός από τα μέρη και τη Siemens υπέβαλαν προσφορές η GEC-Alstholm, η Ansaldo και η Skoda. Εκτός από τις προσφορές των μερών και της Siemens, στις οποίες εξάλλου ανατέθηκε η σύμβαση για έναν τύπο μηχανής, η Deutsche Bahn AG είχε προεπιλέξει, βάσει των λεγομένων της, και την προσφορά της GEC-Alstholm. Κατά την άποψη της Deutsche Bahn AG, που αποτελεί το μόνο πελάτη στη Γερμανία, θα παραμείνει και μετά τη συγκέντρωση επαρκής αριθμός προσφερόντων στην εν λόγω αγορά.

β) Περιφερειακά τρένα

(75) Οι αγορές για περιφερειακά ντηζελοκίνητα και ηλεκτρικά τρένα είναι αγορές που συνδέονται εξαιρετικά στενά. Το ερώτημα εάν οι διαφορετικοί τύποι πρόωσης δικαιολογούν την υπόθεση διαφορετικών αγορών δεν μπορεί προς το παρόν να απαντηθεί οριστικά. Στο βαθμό που θεωρείται ότι υπάρχει μια ξεχωριστή αγορά για περιφερειακά τρένα ντήζελ, δεν θα υπάρξουν πρόσθετα μερίδια αγοράς σε μια τέτοια αγορά, δεδομένου ότι η ABB δεν έλαβε καμία παραγγελία στη Γερμανία κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Δεδομένου ότι η ABB έλαβε παραγγελίες για περιφερειακά τρένα ντήζελ κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου στη Δανία και ιδίως τη Σουηδία, πρέπει να θεωρηθεί ως δυνητικός ανταγωνιστής λόγω της ισχυρής ούτως ή άλλως παρουσίας της στη γερμανική αγορά.

(76) Βάσει των πληροφοριών που διαθέτει η Επιτροπή, δεν υπήρξε μέχρι στιγμής καμία περίπτωση, τόσο στις κύριες όσο και στις περιφερειακές γραμμές, παραγγελίας για σιδηροδρομικό όχημα, την οποία να ανέλαβε εταιρεία μη εγκατεστημένη στη Γερμανία είτε ως κύριος εργολήπτης είτε ως υπεργολάβος, όσον αφορά τα ηλεκτρικά ή μηχανολογικά κατασκευαστικά στοιχεία. Υπήρξε μία μόνο περίπτωση υποβολής προσφορών για αυτοκινητάμαξες περιφερειακής γραμμής. οι προσφορές υποβλήθηκαν από τις Talbot/GEC-Alstholm και Bombardier/Brush και υπήρξαν ανεπιτυχείς. Έρευνα των γερμανών πελατών κατέδειξε ότι η GEC-Alstholm θεωρείται από ορισμένους πελάτες ως δυνητικά κατάλληλος εταίρος για τους προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού για περιφερειακά τρένα.

γ) Τοπικά τρένα

(77) Στις αγορές για τροχιοδρόμους (συμπεριλαμβανομένων των αστικών σιδηροδρόμων και του ηλεκτρικού εξοπλισμού για τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία) και τα οχήματα μετρό, δεν υπάρχουν προς το παρόν, εκτός από τα μέρη και τη Siemens, άλλοι ανταγωνιστές με αξιόλογα μερίδια αγοράς. Μέχρι στιγμής οι συμβάσεις συνάπτονται σχεδόν αποκλειστικά με εταιρείες εγκατεστημένες στη Γερμανία. Στην αγορά τροχιοδρόμων, η Bombardier έλαβε δύο παραγγελίες ως κύριος εργολήπτης για την κατασκευή τροχιοδρόμων για την Κολονία και το Saarbrücken. Ωστόσο, η Bombardier μπορεί να κατασκευάσει μόνο τα μηχα-

νικά τμήματα των σιδηροδρομικών οχημάτων και συνήψε συμφωνία συνεργασίας με τη θυγατρική της Daimler-Benz/AEG, Kiepe, ως υπεργολάβο για τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία. Οι δύο εταιρείες από κοινού συμμετείχαν, ανεπιτυχώς, σε διαγωνισμούς στην αγορά τροχιοδρόμων.

(78) Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις μεγάλες γερμανικές εταιρείες τοπικών μεταφορών σχετικά με τις ανατεθείσες συμβάσεις μετά το 1992. Από τις μέχρι στιγμής απαντήσεις, προκύπτει ότι από τις 18 κοινοποιηθείσες στην Επιτροπή συμβάσεις που ανατέθηκαν από 14 μεγάλες δημοτικές εταιρείες μεταφορών για προϊόντα σχετικά με την αγορά τροχιοδρόμων, η Bombardier, με εξαίρεση την προσφορά της Κολονίας, υπέβαλε ανεπιτυχείς προσφορές για άλλους έξι διαγωνισμούς. Σε μία περίπτωση, προσφορά υποβλήθηκε επίσης από την εταιρεία Breda. Σε μία περίπτωση, η τσεχική εταιρεία Tatra υπέβαλε προσφορά, σε δύο περιπτώσεις προσφορές υποβλήθηκαν από την ελβετική εταιρεία Vevey και σε τρεις περιπτώσεις από τη Fiat, αλλά σε καμία από τις περιπτώσεις αυτές βάσει των μέχρι στιγμής διαθέσιμων πληροφοριών, οι εταιρείες ανάθεσης των συμβάσεων δεν έλαβαν υπόψη τους τις προσφορές στα επόμενα στάδια της διαδικασίας επιλογής. Επιπλέον, η Vevey είναι εταιρεία παροχής μηχανολογικού εξοπλισμού που πρέπει επίσης να συνάψει συμφωνίες συνεργασίας.

(79) Από τις μέχρι στιγμής έξι κοινοποιηθείσες στην Επιτροπή αναθέσεις συμβάσεων για οχήματα μετρό από τέσσερις γερμανούς πελάτες, υπήρξαν, βάσει των πληροφοριών της Επιτροπής, προσφορές από την GEC-Alstholm και την Bombardier σε δύο περιπτώσεις και προσφορές από την Ansaldo, τη Vevey και την CAF σε μία περίπτωση. Ωστόσο, βάσει των πληροφοριών της Επιτροπής, οι εν λόγω προσφορές δεν προχώρησαν πέρα από το αρχικό στάδιο. Εντούτοις, μία σύμβαση ανατέθηκε στη LHB και ABB. Είναι αμφίβολο εάν η LHB θα μπορούσε να υποβάλει επιτυχή προσφορά με έναν εταίρο ηλεκτρικού εξοπλισμού που δεν θα ήταν εγκατεστημένος στη Γερμανία, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι μέχρι στιγμής δεν έχει υποβληθεί καμία προσφορά από δυνητικό εταίρο που να θεωρείται επαρκώς κατάλληλος για την ανάθεση σύμβασης. Για τις ανεξάρτητες από τα μέρη και την Siemens προσφορές της LHB είναι σημαντική η συνεργασία της τελευταίας με επιχείρηση ειδικευόμενη στον ηλεκτρικό εξοπλισμό. Επιπλέον, αμφιβολίες δημιουργούνται και από το γεγονός ότι δεν υπάρχει μία εταιρεία καθιερωμένη στη γερμανική αγορά. Σε μία περίπτωση, η σύμβαση δεν αφορούσε έναν κύριο εργολήπτη, αλλά τμήματα της συνολικής παραγγελίας. Στην περίπτωση αυτή υποβλήθηκε και μία προσφορά από την ελβετική εταιρεία Σψινδλερ για το τμήμα της κατασκευής αμαξών των οχημάτων μετρό.

3. Συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρική ενέργεια

(80) Στον τομέα του «στατικού υλικού», οι προαναφερθέντες προμηθευτές μηχανολογικών κατασκευαστικών στοιχείων συστημάτων σιδηροδρομικών οχημάτων δεν διαδραματίζουν κανένα ρόλο.

(81) Το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς 94 % ([47]) των μερών και της Siemens στην αγορά για συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση αποτελεί ουσιαστική ένδειξη για την έλλειψη σημαντικού εξωτερικού ανταγωνισμού. Σύμφωνα με τις δηλώσεις των μερών, μόνο η γερμανική εταιρεία Elpro έλαβε παραγγελίες στην εν λόγω αγορά. Η Elpro δεν μπορεί να συγκριθεί με τα μέρη του δυοπωλίου τόσο σε ισχύ στην αγορά όσο και σε παραγωγικές ικανότητες.

(82) Οι πελάτες για συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση είναι η Deutsche Bahn AG και οι δημοτικές εταιρείες μεταφορών. Ο συντριπτικά μεγαλύτερος όγκος της ζήτησης κατά τα τελευταία έτη προήλθε κυρίως από την Deutsche Bahn AG. Η φύση των συμβάσεων που αναθέτει η Deutsche Bahn AG και οι δημοτικές εταιρείες μεταφορών διαφέρει σημαντικά. Ιδίως για την εκτέλεση των μεγάλων παραγγελιών της Deutsche Bahn AG, απαιτείται εταιρεία τέτοιου μεγέθους, η οποία μόνο τα μέρη και η Siemens διαθέτουν στη γερμανική αγορά. Το γεγονός αυτό περιορίζει εξαρχής τη σημασία των άλλων προμηθευτών στην αγορά.

(83) Σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής, στην αγορά συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση έχει ανατεθεί περιορισμένος αριθμός συμβάσεων στη γερμανική επιχείρηση SAG και τη γαλλική επιχείρηση Spie Enertrans.

(84) Είναι σαφές ότι στην εν λόγω αγορά υπάρχουν άλλοι προμηθευτές με ανταγωνιστικό δυναμικό. Ωστόσο, δεν διαθέτουν τις απαραίτητες εσωτερικές παραγωγικές ικανότητες εκτός του δυοπωλίου των ABB/Daimler-Benz και Siemens. Η Deutsche Bahn AG, ως μοναδικός πελάτης στον τομέα των μεταφορών κύριας γραμμής, στον οποίο οι μικρότεροι προμηθευτές αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα, είναι της άποψης ότι, μέσω της προεπιλογής ευρωπαίων προμηθευτών κατά την τελευταία διετία έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις για την ενίσχυση του ανταγωνισμού εκτός δυοπωλίου.

(85) Στην αγορά για την τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρική ενέργεια το κοινό μερίδιο αγοράς των μερών και της Siemens ανέρχεται περίπου σε 67 % ([48]). Βάσει των δηλώσεων των μερών, ο κυριότερος ανταγωνιστής είναι η επιχείρηση Elpro (σύμφωνα με τις δηλώσεις των μερών, κύκλος εργασιών περίπου [...] Ecu ([49])) με μερίδιο αγοράς, σύμφωνα με τις δηλώ-

([47]) Βλέπε υποσημείωση 3
([48]) Βλέπε υποσημείωση 3
([49]) Απόρρητο.
([50]) Βλέπε υποσημείωση 3

σεις των μερών, 13 % ([50]). Και στην εν λόγω αγορά οι μικρότερες συμβάσεις ανατέθηκαν κυρίως στην SAG, την Spie Enertrans και την αυστριακή επιχείρηση Elin. Σύμφωνα με τις δηλώσεις των μερών, οι υπόλοιποι προμηθευτές συγκεντρώνουν από κοινού μερίδιο αγοράς 20 % ([51]). Και για τον τομέα αυτό, η Deutsche Bahn AG είναι της άποψης ότι οι ευρωπαίοι προμηθευτές μπορούν να αυξήσουν τον ανταγωνισμό.

4. Συμπέρασμα

(86) Λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω δεδομένα όσον αφορά τη διάρθρωση της αγοράς, αντικείμενο της εξέτασης από άποψη ανταγωνισμού πρέπει να είναι το αν μέσω της προτεινόμενης συγκέντρωσης θα προκύψει ένα δυοπώλιο με δεσπόζουσα θέση στην αγορά αναφοράς της Γερμανίας ή εάν η ήδη δεσπόζουσα θέση του ολιγοπωλίου θα ενισχυθεί με τη συστολή του σε δυοπώλιο. Για να υπάρξει ολιγοπώλιο απαιτούνται δύο προϋποθέσεις. Αφενός, πρέπει τα μέρη του ολιγοπωλίου να μην ασκούν σημαντικό ανταγωνισμό μεταξύ τους. Αφετέρου, πρέπει τα μέλη του ολιγοπωλίου να μην αντιμετωπίζουν σημαντικό εξωτερικό ανταγωνισμό.

4. *Δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης*

α) **Βασικές παρατηρήσεις όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των μερών και της Siemens**

(87) Για την αξιολόγηση του ουσιαστικού εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών και της Siemens πριν και μετά τη συγκέντρωση υπάρχουν στοιχεία τόσο για όλες τις σχετικές αγορές προϊόντος από άποψη της διάρθρωσης της αγοράς και εξέλιξης των τιμών όσο, κυρίως, για συγκεκριμένες αγορές προϊόντος από την άποψη των συνεργασιών των επιχειρήσεων και της επιρροής της ζήτησης. Τέλος, για την ένταση του εσωτερικού ανταγωνισμού έχει σημασία και η ένταση του ανταγωνισμού εκτός ενός δυοπωλίου, δεδομένου ότι οι υφιστάμενες διαρθρωτικές τάσεις για ουσιαστικό εσωτερικό ανταγωνισμό είναι δυνατό να ενισχυθούν σε τέτοιο βαθμό μέσω του εξωτερικού ανταγωνισμού, ο οποίος ως τέτοιος δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ουσιαστικός ανταγωνισμός, ώστε η μη ανταγωνιστική παράλληλη συμπεριφορά των μερών του δυοπωλίου είτε να καταστεί οικονομικά αδύνατη είτε τόσο απίθανη, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατό να διαπιστωθεί με την απαιτούμενη βεβαιότητα η έλλειψη εσωτερικού ανταγωνισμού.

1. Διάρθρωση της προσφοράς

(88) Η συμμετρία του δημιουργούμενου δυοπωλίου δεν συνηγορεί υπέρ της υπόθεσης ότι στο μέλλον οι δύο ενδιαφερόμενοι θα ασκήσουν σημαντικό ανταγωνισμό. Δεδομένου ότι η ανταγωνιστική ισχύς και των δύο είναι περίπου ίση, τα κίνητρα για την άσκηση ανταγωνισμού είναι μάλλον περιορισμένα. Επιπλέον, και όσον αφορά τα προσφερόμενα προϊόντα, οι δύο επιχειρήσεις θα έχουν μετά τη συγκέντρωση ανάλογη διάρθρωση, ακόμη και αν τα μέρη δήλωναν ότι δεν υφίσταται πλήρης ταύτιση προϊόντων και ότι και μετά τη συγκέντρωση θα διατηρούσαν την υπεροχή τους σε συγκεκριμένους τομείς έναντι της Siemens και αντίστροφα. Ενόψει της βασικής ικανότητας των προμηθευτών «full-line» να αναπτύξουν δραστηριότητες σε όλες τις αγορές προϊόντος, και ιδίως την οικονομική ισχύ της Siemens, στην οποία βασίζεται η υπόθεση ότι σε καμία από τις θιγόμενες αγορές προϊόντος δεν μπορεί να δημιουργηθεί δεσπόζουσα θέση των μερών, οι εν λόγω διαφορές δεν είναι καθοριστικής σημασίας λαμβανομένης υπόψη της βασικής ομοιότητας μεταξύ της προτεινόμενης κοινής επιχείρησης και της Siemens.

(89) Η διαφάνεια όσον αφορά την ανάθεση συμβάσεων στις αγορές σιδηροδρομικής τεχνολογίας μπορεί να προωθήσει περαιτέρω μια παράλληλη συμπεριφορά της ABB/Daimler-Benz και της Siemens. Η εν λόγω διαφάνεια βασίζεται στον περιορισμένο αριθμό συμμετεχόντων σε συνδυασμό με την ανάγκη δημόσιας προκήρυξης των διαγωνισμών. Είναι γεγονός ότι η διαφάνεια στον τομέα της ανάθεσης των δημόσιων συμβάσεων είχε μέχρι στιγμής ως αποτέλεσμα να τονώσει ουσιαστικά τον ανταγωνισμό, εφόσον κατ' αυτό τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα σε πολλές επιχειρήσεις να υποβάλουν προσφορές. Οι προσφέροντες αποκομίζουν πρόσθετες γνώσεις τόσο από τις διαπραγματεύσεις που ακολουθούν την υποβολή προσφορών όσο και ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι είτε τα μέρη είτε η Siemens έχουν συμμετάσχει μέχρι στιγμής σε κάθε σχεδόν ανάθεση σύμβασης σιδηροδρομικής τεχνολογίας στη Γερμανία. Η καλύτερη εποπτεία της αγοράς για τους προμηθευτές ευνοεί ιδιαίτερα τη μη ανταγωνιστική παράλληλη συμπεριφορά σε ένα δυοπώλιο.

(90) Υπέρ της υπόθεσης ότι στο μέλλον δεν θα υπάρξει ουσιαστικός ανταγωνισμός μεταξύ των μερών και της Siemens, συνηγορεί το γεγονός ότι στις αγορές σιδηροδρομικών οχημάτων υπάρχει πλεονάζον παραγωγικό δυναμικό, ιδίως όσον αφορά το μηχανολογικό τμήμα των σιδηροδρομικών οχημάτων. Δεν είναι εύλογο, οι δύο όμιλοι επιχειρήσεων, εφόσον προσπαθούν να χρησιμοποιήσουν τις δικές τους παραγωγικές ικανότητες, να προωθήσουν τον ξένο ανταγωνισμό ιδίως από τους προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού, συνεργαζόμενοι μαζί τους όσον αφορά τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία. Αυτό σημαίνει ότι είναι προς το κοινό τους συμφέρον να αποφύγουν κατά το δυνατό τη συνεργασία με άλλους προμηθευτές, εφόσον μόνο κατ' αυτό τον τρόπο οι τελευταίοι μπορούν να εξασφαλίσουν παραγγελίες.

(91) Ο εν λόγω διαρθρωτικός κίνδυνος περιορισμού του εσωτερικού ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομι-

([51]) Βλέπε υποσημείωση 3

κής τεχνολογίας αποσοβείται από το γεγονός ότι τα προϊόντα σιδηροδρομικής τεχνολογίας, ιδίως όσον αφορά τα ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία, δεν είναι ομοιογενή και μαζικά παραγόμενα αγαθά, αλλά ιδιαίτερα ετερογενή προϊόντα, στα οποία η έρευνα και η ανάπτυξη είναι πρωταρχικής σημασίας. Για το λόγο αυτό τα περιθώρια αντίδρασης στις ανταγωνιστικές πιέσεις ενός δυοπωλίου είναι λιγότερο άμεσα, στο βαθμό που πρόκειται για ανταγωνιστικές πιέσεις καινοτόμου χαρακτήρα.

2. Εξέλιξη των τιμών

(92) Η πτώση των τιμών κατά τα τελευταία έτη, τουλάχιστον στην περίπτωση των σιδηροδρομικών οχημάτων, ενδέχεται να αποτελεί ένδειξη για τη μέχρι στιγμής ύπαρξη σημαντικού ανταγωνισμού. Σύμφωνα με τις έρευνες της Επιτροπής, οι περισσότεροι πελάτες επιβεβαιώνουν ότι οι τιμές για τα σιδηροδρομικά οχήματα έχουν μειωθεί κατά τα τελευταία έτη. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται σε διάφορους λόγους. Καταρχήν, βασίζεται στη μείωση της ζήτησης για σιδηροδρομικό εξοπλισμό και την αυξανόμενη παραγωγή σειρών. Αυτό οφείλεται κυρίως στις υψηλές κοστολογικές πιέσεις που αντιμετωπίζουν οι πελάτες. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του ICE, οι τεχνικές προδιαγραφές τις οποίες πρέπει να τηρούν τα προϊόντα, υποβάλλονται όλο και περισσότερο σε έλεγχο κόστους-οφέλους. Η Deutsche Bahn AG πέτυχε κατά την παραγελία ενός ICE 2.2 έκπτωση [...] ([52]) επί της τιμής. Ένας άλλος λόγος που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ο αναπτυσσόμενος ανταγωνισμός από ξένες εταιρείες. Στην αγορά για τροχιοδρόμους, η ανάθεση συμβάσεων από τις πόλεις Κολονία και Saarbrücken στην Bombardier, σε συνεργασία με την θυγατρική των Daimler-Benz/AEG, Kiepe για το ηλεκτρικό μέρος των οχημάτων, οδήγησε σε σημαντική πτώση των τιμών στην αγορά.

(93) Ωστόσο δεν μπορεί να θεωρηθεί για όλες τις εξεταζόμενες αγορές προϊόντος ότι τα εν λόγω αίτια της μείωσης των τιμών θα εξακολουθήσουν και στο μέλλον να εξασφαλίζουν σημαντικό ανταγωνισμό. Μόνο η ύπαρξη σημαντικού ανταγωνισμού μπορεί κατά κανόνα να εξασφαλίσει στους πελάτες οφέλη που σχετίζονται με το κόστος της παραγωγής. Τυπικό παράδειγμα της σχέσης αυτής είναι η ανάθεση συμβάσεων στην Bombardier. Εάν δεν υπήρχε ανάλογη ανταγωνιστική πίεση από ευρωπαίους προμηθευτές, τα μέλη του δυοπωλίου δεν θα αναγκάζονταν να προβούν σε ανάλογες περικοπές τιμών. Δεδομένου ότι υπάρχει κίνδυνος η συγκέντρωση να οδηγήσει σε περαιτέρω κατάτμηση της γερμανικής αγοράς, ιδίως ως αποτέλεσμα της έλλειψης κατάλληλου εταίρου στον ηλεκτρικό εξοπλισμό για οποιονδήποτε προμηθευτή μηχανολογικού εξοπλισμού με ενεργό δράση όσον αφορά τις τιμές, δεν προβλέπεται να συνεχιστεί η εν λόγω εξέλιξη μετά τη συγκέντρωση. Ούτε είναι πιθανό οι μειώσεις των εξόδων ως αποτέλεσμα της προτίμησης των πελατών για φθηνότερο εξοπλισμό σιδηροδρομικών οχημάτων, να χρησιμοποιηθούν ως απόδειξη για τη μελλοντική ύπαρξη σημαντικού ανταγωνισμού. Χωρίς επαρκή εξωτερικό ανταγωνισμό, η ύπαρξη πλεονάζοντος παραγωγικού δυναμικού συνηγορεί υπέρ της υπόθεσης ότι η συμπεριφορά θα είναι μη ανταγωνιστική και ότι τα μέλη του δυοπωλίου θα αρνηθούν συνεργασίες με τους προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού.

(94) Η πτώση των τιμών που παρατηρείται στην περίπτωση των σιδηροδρομικών οχημάτων ισχύει μόνο σε περιορισμένο βαθμό, βάσει των πληροφοριών που διαθέτει η Επιτροπή, στην περίπτωση των συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και την τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρική ενέργεια. Όταν οι πελάτες παρατηρούν μία πτώση των τιμών, την αποδίδουν κυρίως στο άνοιγμα των αγορών και τον ανταγωνισμό που προκύπτει.

3. Συνεργασίες

(95) Τα μέρη και η Siemens έχουν συνεργαστεί στο παρελθόν. Ειδικά στον τομέα της σιδηροδρομικής τεχνολογίας υπάρχει ένα δίκτυο σχέσεων συνεργασίας. Αυτό ισχύει ιδίως για τις αγορές σιδηροδρομικών οχημάτων. Ο χαρακτήρας και ο βαθμός των συνεργασιών στις μεμονωμένες αγορές σιδηροδρομικών οχημάτων ποικίλλουν.

(96) Είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη ότι αφορμή μιας συνεργασίας μπορεί να είναι και ο πελάτης. Η μικρή απόσταση των προμηθευτών από τους πελάτες, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας της, ενδέχεται, σε περίπτωση ανάλογης γειτνίασης μεταξύ διαφόρων προμηθευτών, να οδηγήσει σε ένα αίτημα συνεργασίας εκ μέρους του πελάτη, που ναι μεν δεν καταργεί τη σημασία των συνεργασιών ως δείκτη, αλλά μπορεί να την περιορίσει σε μεμονωμένες περιπτώσεις.

4. Άλλοι παράγοντες

(97) Τέλος, ο εσωτερικός ανταγωνισμός στο πλαίσιο του ολιγοπωλίου δεν είναι δυνατό να εκτιμηθεί χωρίς να ληφθεί υπόψη ο εξωτερικός ανταγωνισμός, δεδομένου ότι εάν υφίσταται εξωτερικός ανταγωνισμός, οι δεσμοί στο πλαίσιο ενός δυοπωλίου περιορίζονται.

(98) Ωστόσο, οι δείκτες όσον αφορά τη διατήρηση εσωτερικού ανταγωνισμού στις αγορές προϊόντος, ποικίλλουν. Η ένταση του ανταγωνισμού που θα συνεχίσει να υφίσταται μεταξύ των εταιρειών εξαρτάται σημαντικά από την ένταση του εξωτερικού ανταγωνισμού που θα συνεχίσει να υφίσταται. Όσο αυξάνονται οι ανταγωνιστικές πιέσεις εκτός του δυοπωλίου, τόσο μειώνονται τα κίνητρα των μελών του δυοπωλίου για παράλληλη συμπεριφορά αντίθετη προς τον ανταγωνισμό.

([52]) Απόρρητο.

(99) Για την εκτίμηση των ενδείξεων όσον αφορά την έλλειψη εσωτερικού ανταγωνισμού στο πλαίσιο του δυοπωλίου, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο μόνος πελάτης στη Γερμανία για τα προϊόντα των μερών, στο βαθμό που πρόκειται για προϊόντα μεταφορών κύριας γραμμής, είναι η Deutsche Bahn. Τα τελευταία χρόνια η Deutsche Bahn αποτέλεσε τον μεγαλύτερο πελάτη και στις περιφερειακές γραμμές. Μόνο στον τομέα των τοπικών μεταφορών οι προμηθευτές έχουν αρκετά μεγάλο αριθμό πελατών, συγκεκριμένα τις γερμανικές δημοτικές εταιρείες τοπικών μεταφορών. Σύμφωνα με πληροφορίες της Επιτροπής υπάρχουν σήμερα 54 γερμανικές δημοτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών που αποτελούν πελάτες τροχιοδρόμων (συμπεριλαμβανομένων αστικών σιδηροδρόμων και του ηλεκτρικού μέρους των τρόλλευ) και τέσσερις επιχειρήσεις που είναι πελάτες για οχήματα μετρό. Κατά συνέπεια, στον τομέα των μεταφορών κύριας και περιφερειακής γραμμής απαιτείται μικρότερος εξωτερικός ανταγωνισμός, για να δοθούν στον μονοπωλιακό πελάτη Deutsche Bahn AG επαρκή περιθώρια ανταγωνιστικής δράσης. Αντίθετα, οι δημοτικές εταιρείες μεταφορών δεν είναι σε θέση να επηρεάσουν τους προμηθευτές με τον ίδιο τρόπο που μπορεί η Deutsche Bahn AG, με αποτέλεσμα να εξαρτώνται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από τις ήδη υπάρχουσες εναλλακτικές λύσεις.

β) **Επιπτώσεις στις εξεταζόμενες αγορές προϊόντος**

(100) Οι εν λόγω παρατηρήσεις οδηγούν σε διαφορετικές εκτιμήσεις των ανταγωνιστικών επιπτώσεων της συγκέντρωσης στις εξεταζόμενες αγορές προϊόντος.

(101) Στους τομείς των τρένων κύριας γραμμής, των περιφερειακών τρένων, των συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και της τροφοδότησης έλξης με ηλεκτρική ενέργεια ο μοναδικός ή/και σημαντικότερος πελάτης στις γερμανικές αγορές είναι η Deutsche Bahn AG η οποία προήλθε από την συγχώνευση των Deutsche Bundesbahn και Reichsbahn, και ανήκει εξ ολοκλήρου στο δημόσιο. Βάσει των στοιχείων που συγκέντρωσε η Επιτροπή, η Deutsche Bahn AG, ως μοναδικός αγοραστής, έχει τη δυνατότητα σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό απ' ό,τι οι δημοτικές επιχειρήσεις μεταφορών, να επηρεάσει τη διάρθρωση της προσφοράς. Η Deutsche Bahn AG μπορεί, σε περίπτωση διατήρησης εξωτερικού ανταγωνισμού έναντι ενός δυοπωλίου, ακόμη και αν ο εν λόγω ανταγωνισμός δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σημαντικός κατά την έννοια του δικαίου ελέγχου των συμπράξεων, να προκαλέσει ανταγωνιστικές προσφορές των μερών και της Siemens ακόμη και μετά από μία συγκέντρωση. Η Deutsche Bahn AG είναι σε θέση αφενός, για παράδειγμα μέσω της προκήρυξης μεγαλύτερου όγκου συμβάσεων, να καταστήσει σχεδόν απαραίτητη για τους γερμανούς προμηθευτές «full-line» την ανάθεση μίας σύμβασης και κατ' αυτόν τον τρόπο να αναγκάσει τους εν λόγω προμηθευτές να υποβάλουν μία συμφέρουσα προσφορά. Αυτό δεν επαρκεί στο βαθμό που για την Deutsche Bahn AG, σε περίπτωση παράλληλης συμπεριφοράς που αντιβαίνει στον ανταγωνισμό των δύο γερμανών προμηθευτών «full-line», δεν είναι οικονομικά εφικτό να αποταθεί εναλλακτικά σε άλλους προμηθευτές. Αφετέρου, η Deutsche Bahn AG μπορεί, προκηρύσσοντας περισσότερες συμβάσεις, να υπερβεί οικονομικά το πρόβλημα των διαφορετικών τεχνικών προδιαγραφών που υπάρχουν μεταξύ των επιμέρους κρατών μελών, πρόβλημα που μπορεί να αντιμετωπιστεί από τεχνική άποψη, για προμηθευτές που δεν είναι εγκατεστημένοι στη Γερμανία παραγγέλλοντας μεγάλο αριθμό κομματιών. Ακριβώς οι συμβάσεις μεγάλης κλίμακας της Deutsche Bahn AG είναι που παρουσιάζουν ενδιαφέρον και για τους αλλοδαπούς προμηθευτές. Στο πλαίσιο αυτό, η Deutsche Bahn AG ανέθεσε μία σύμβαση για συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση στην Spie Enertrans.

(102) Ωστόσο, δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένο ότι στο μέλλον η Deutsche Bahn AG δεν θα χρησιμοποιήσει αυτά τα περιθώρια οικονομικών ελιγμών που έχει στη διάθεσή της. Επίσης δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι στο μέλλον, ακριβώς λόγω της μεγάλης της σημασίας ως μοναδικού πελάτη στη Γερμανία για προϊόντα σιδηροδρομικής τεχνολογίας στον τομέα των μεταφορών κύριας γραμμής, δεν θα ασκηθεί μία γενική πίεση στην Deutsche Bahn AG, να προτιμά σε κάποιο βαθμό τους εγκατεστημένους στη Γερμανία προμηθευτές κατά την ανάθεση των συμβάσεών της, προκειμένου οι εν λόγω προμηθευτές να διατηρούν το οικονομικό δυναμικό τους. Εξάλλου, ήδη λόγω του γεγονότος ότι δύο από τους τρεις προμηθευτές «full-line» της Ευρώπης είναι εγκατεστημένοι στη Γερμανία, είναι πιθανό ότι οι γερμανικές εταιρείες θα αναλαμβάνουν έτσι σημαντικότερο αριθμό συμβάσεων ακόμη και υπό καθαρά ανταγωνιστικές συνθήκες. Ωστόσο, είναι αποφασιστικής σημασίας το γεγονός ότι, λόγω των μεταβαλλόμενων συνθηκών πλαισίου, δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί ότι η συμπεριφορά της Deutsche Bahn AG κατά την ανάθεση των συμβάσεων δεν θα έχει οικονομικό προσανατολισμό. Υπάρχουν ενδείξεις από τη συμπεριφορά του παρελθόντος που δεν επιτρέπουν να θεωρηθεί ως απόλυτα βέβαιη η κατάληξη αυτή. Λόγω των νέων συνθηκών πλαισίου δεν είναι δυνατή η εξαγωγή συμπεράσματος που να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πρόγνωση. Από την άποψη αυτή είναι πρωταρχικής σημασίας να ληφθεί υπόψη η μετατροπή των γερμανικών σιδηροδρόμων σε Deutsche Bahn AG και κατ' αυτό τον τρόπο σε εταιρεία ιδιωτικού δικαίου. Η εν λόγω μετατροπή αντανακλά τη βούληση για μία οικονομικά προσανατολισμένη διαχείριση της επιχείρησης. Ο λόγος που ώθησε τις επιχειρήσεις μεταφορών προς αυτή την κατεύθυνση είναι τα περιορισμένα δημόσια μέσα, δεδομένου ότι μέχρι στιγμής οι εν λόγω επιχειρήσεις εξαρτώντο κατά κανόνα από την κατάσταση των φορέων περιφερειακής διοίκησης στους οποίους ανήκαν. Επιπλέον, ο σιδηροδρομικός τομέας αντιμετωπίζει σημαντικό ανταγωνισμό από άλλα μέσα μεταφορών, που τον υποχρεώνει να πραγματοποιεί ευνοϊκές προσφορές στους πελάτες του. Προς το παρόν είναι αδύνατο να προβλεφθεί εάν στο μέλλον η νομοθεσία πλαίσιο, για παράδειγμα μέσω της αύξησης των τιμών για άλλα μέσα μεταφορών, θα δημιουργήσει μεγαλύτερα περι-

θώρια ελιγμών για το σιδηρόδρομο. Τέλος, η προτίμηση εθνικών επιχειρήσεων θα αποτελούσε παράβαση των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις.

(103) Τα περιθώρια ελιγμών που διαθέτει η Deutsche Bahn AG όσον αφορά τη ζήτηση, λείπουν εντελώς ή σε μεγάλο βαθμό από τις δημοτικές επιχειρήσεις μεταφορών. Οι εν λόγω επιχειρήσεις είναι σημαντικά μικρότερες από την Deutsche Bahn AG όχι μόνο λόγω κύκλου εργασιών αλλά και λόγω του όγκου των συναπτόμενων συμβάσεων, και επιπλέον, μέχρι στιγμής δεν έχουν πραγματοποιήσει καμία ή ελάχιστες κοινές αναθέσεις. Το επιχείρημα των μερών περί καθοδηγητικού ρόλου των μεγάλων επιχειρήσεων μεταφορών δεν μπορεί να γίνει δεκτό παρά μόνο σε πολύ περιορισμένο βαθμό. Ο όγκος συμβάσεων της Deutsche Bahn AG μόνο στον τομέα των περιφερειακών τρένων θα ανέλθει, σύμφωνα με τους υπολογισμούς των μερών, μέχρι το έτος 2000 στο συνολικό ποσό των πέντε δισεκατ. Ecu περίπου. Αντίστοιχα, σύμφωνα με τους υπολογισμούς των μερών, ο συνολικός όγκος των συμβάσεων στον τομέα των τοπικών τρένων για την ίδια χρονική περίοδο θα ανέλθει στο ποσό των τεσσάρων δισεκατ. Ecu περίπου. Εκτός αυτού πρέπει να σταθμιστεί και η σημασία της ζήτησης στις αγορές τροχιοδρόμων και οχημάτων μετρό. Ενώ στην αγορά τροχιοδρόμων η πελατειακή ισχύς των 54 δημοτικών επιχειρήσεων συγκοινωνιών είναι συνολικά περιορισμένη, η ισχύς των τεσσάρων πελατών της αγοράς οχημάτων μετρό είναι υψηλότερη. Το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης στην αγορά αυτή προέρχεται από τις επιχειρήσεις μεταφορών του Βερολίνου, οι οποίες είναι σε θέση να υπαγορεύσουν του όρους τους. Ωστόσο, η πελατειακή ισχύς των επιχειρήσεων μεταφορών του Βερολίνου δεν μπορεί να συγκριθεί με εκείνην της Deutsche Bahn AG, κυρίως εξαιτίας του μικρότερου όγκου παραγγελιών.

(104) Είναι αλήθεια ότι οι παραγγελίες σε τιμές ευνοϊκές για τους πελάτες μειώνουν σημαντικά το γενικό επίπεδο των τιμών. Αυτό όμως, όπως προκύπτει και από τις έρευνες της Επιτροπής, δεν γίνεται αισθητό από όλες τις επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών, ακόμα και όταν έχει μειωθεί αναμφισβήτητα ο μέσος όρος των τιμών στην αγορά. Πέραν τούτου εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά τα προϊόντα που ζητούν οι επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών, ακόμα και όταν αυτά ανήκουν στην ίδια κατηγορία. Οι διαφορές αυτές σε συνδυασμό με ενδεχόμενες διαφορές στην υπάρχουσα υποδομή δυσχεραίνουν την από κοινού πραγματοποίηση αγορών.

(105) Ακόμα και το επιχείρημα που προέβαλλαν τα μέρη, ότι δηλαδή η συγκέντρωση θα δημιουργήσει ή θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό σε ό,τι αφορά τη Siemens, μπορεί να ληφθεί υπόψη μόνο σε περιορισμένη έκταση και μόνο για τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών κύριας γραμμής. Στον τομέα των τοπικών μεταφορών, αντίθετα, και σύμφωνα με όσα υπεστήριξαν τα μέρη, τα οποία επεσήμαναν τις δυνατότητες ανταγωνισμού των μικρών παραγωγών, το επιχείρημα αυτό δεν ευσταθεί.

(106) Τέλος, η συνεργασία μεταξύ προμηθευτών την οποία επεσήμανε η Επιτροπή είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη στον τομέα των τοπικών μεταφορών, στον οποίο σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της Επιτροπής υπάρχει και η μικρότερη ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των μερών και της Σιεμενσ. Αυτό δείχνει ότι ακριβώς στην αγορά των τοπικών τρένων υπάρχει ιδιαίτερη ανάγκη ελέγχου του ανταγωνισμού από άλλους προμηθευτές, όσον αφορά τις εξωτερικές σχέσεις του δυοπωλίου.

(107) Οι διακρίσεις αυτές επιβεβαιώνονται από την μέχρι σήμερα συμπεριφορά ξένων επιχειρήσεων στο θέμα της υποβολής προσφορών. Από τις απαντήσεις που έδωσαν στην Επιτροπή η Deutsche Bahn AG και οι επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών προκύπτει ότι οι ξένοι ανταγωνιστές συμμετέχουν περισσότερό σε διαγωνισμούς που προκηρύσσονται από την Deutsche Bahn AG, παρά κατά μέσον όρο σε εκείνους των επιχειρήσεων τοπικών μεταφορών.

(108) Τέλος, οι διαφοροποιήσεις αυτές επιβεβαιώνονται και από τις έρευνες που πραγματοποίησε η Επιτροπή για την εκτίμηση των συνεπειών της συγκέντρωσης. Ενώ η Deutsche Bahn AG δήλωσε ότι δεν αναμένει να υπάρξουν δυσμενή για την ίδια αποτελέσματα, μεταξύ των επιχειρήσεων τοπικών μεταφορών υπάρχουν πολλές που προβλέπουν επιδείνωση των όρων ανταγωνισμού συνεπεία της προτεινόμενης συγκέντρωσης.

(109) Οι διαφορετικές αυτές καταστάσεις συνεπάγονται και τελείως διαφορετική εκτίμηση των επιπτώσεων της συγκέντρωσης στην αγορά των προϊόντων σιδηροδρομικής τεχνολογίας, ανάλογα με το αν τα προϊόντα αυτά προορίζονται για τρένα κύριας και περιφερειακής γραμμής καθώς και για τοπικά τρένα.

1. Τρένα κύριας γραμμής και περιφερειακά τρένα

(110) Για διάφορους λόγους δεν μπορεί να διαπιστωθεί με αρκετή βεβαιότητα κατά πόσο η συγκέντρωση θα οδηγούσε στη δημιουργία ή στην ενίσχυση δεσπόζοντος δυοπωλίου στις αγορές σιδηροδρομικών οχημάτων για τρένα κύριας και περιφερειακής γραμμής. Η ισχύς προσφοράς της ABB/Daimler-Benz και της Siemens εξασθενεί σημαντικά όταν ληφθεί υπόψη η μονοψωνιακή ισχύς της Deutsche Bahn AG. Εκτός αυτού, εξαιτίας της ετερογένειας των προϊόντων και της ανάγκης για έρευνα και ανάπτυξη, η ύπαρξη παράλληλης συμπεριφοράς αντίθετης προς τον ανταγωνισμό δεν μπορεί να αποκλεισθεί, αν και η συντονισμένη αντίδραση τείνει να είναι πολύ πιο περιορισμένη σε σύγκριση με τις αγορές που αφορούν ετερογενή προϊόντα και στις οποίες δεν απαιτούνται τόσο έντονες προσπάθειες για έρευνα και ανάπτυξη. Επίσης, στις εν λόγω αγορές προϊόντος ανατίθενται ιδιαίτερα μεγάλες παραγγελίες σε άτακτα χρονικά διαστήματα που μειώνουν επίσης τη δυνατότητα συντονισμένης αντίδρασης.

α) Τρένα κύριας γραμμής

(111) Στην αγορά των συρμών κύριας γραμμής οι παραγγελίες κατά το παρελθόν ανετίθεντο, τουλάχιστον για την κατασκευή τρένων υψηλής ταχύτητας, σε κοινοπραξίες εθνικών εταιρειών, στο εσωτερικό των οποίων είναι δύσκολο να διαπιστωθεί κατά πόσον υπήρχε ανταγωνιστική σχέση. Έτσι για το ICE 1 της Deutsche Bahn AG συνεργάστηκαν η Siemens, η AEG και η ABB. Σήμερα, η Siemens συνεργάζεται με την AEG για το ICE 2, ενώ η ABB τις ανταγωνίζεται κατασκευάζοντας ένα δικό της μοντέλο συρμού. Η ABB δεν συμμετέχει πλέον στην ανάπτυξη και κατασκευή του ICE 2. Το X 2000 που ανέπτυξε η ABB είναι ένας συρμός κύριας γραμμής που δεν ανήκει στην κατηγορία των τρένων υψηλής ταχύτητας, ο οποίος μπορεί να επιτυγχάνει κλίση που του επιτρέπει να αναπτύσσει υψηλή ταχύτητα ακόμα και σε λιγότερο τελειοποιημένα τμήματα γραμμής. Με τη συγκέντρωση οι δυνατότητες ανταγωνισμού των επιχειρήσεων θα συνδυαστούν.

(112) Η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα επιδεινώσει, όμως, την κατάσταση αυτή, αντίθετα μάλλον θα τη βελτιώσει, από την άποψη της υποδομής. Μπορεί κανείς να υποθέσει ότι η συνεργασία κατά το παρελθόν οφείλετο στο γεγονός ότι οι ανταγωνιστές της, τουλάχιστον εκείνοι που ήταν εγκατεστημένοι στη Γερμανία εκτός της Siemens, δεν είχαν τα μέσα για να υποβάλουν ανεξάρτητη προσφορά για την κατασκευή συρμών κύριας γραμμής. Προς το παρόν, δεν μπορεί κανείς να προβλέψει ασφαλώς αν θα υπάρξει σημαντικός εσωτερικός ανταγωνισμός μετά τη συγκέντρωση, δεδομένου ότι συνεργασία μεταξύ της Σιεμενσ και της AEG για το ICE θα έχει έως τότε περατωθεί. Είναι αλήθεια ότι η αναγγελθείσα συνεργασία της Siemens με την GEC-Alsthom για την προώθηση στην αγορά εκτός Ευρώπης των τρένων υψηλής ταχύτητας ICE και TGV αποτελεί μάλλον ένδειξη μελλοντικής ανταγωνιστικής συμπεριφοράς στην αγορά αυτή εντός του δυοπωλίου. Σήμερα, όμως, δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι η αναγγελθείσα συνεργασία μεταξύ της Siemens και της GEC-Alsthom εκτός Ευρώπης δεν θα επηρεάσει την κατάσταση του ανταγωνισμού στον ΕΟΧ.

(113) Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική στο θέμα της ανάθεσης συμβάσεων, δεν είναι πιθανό να ανατεθεί σύμβαση σε ξένη επιχείρηση. Όσον αφορά τη σχέση των μερών με τη Σιεμενσ εντός του δυοπωλίου, διαπιστώνεται ότι με τη συγκέντρωση της δυναμικότητας των μερών θα υπάρχει για πρώτη φορά μια επιχείρηση, η οποία θα μπορεί να ανταγωνιστεί τη Siemens. Όπως διαπίστωσε η Επιτροπή, η Siemens είναι ουσιαστικά σε θέση να προσφέρει έναν συρμό κύριας γραμμής ακόμα και χωρίς τη συνεργασία της Daimler-Benz, συνεργαζόμενη πιθανώς με άλλες επιχειρήσεις.

(114) Τέλος, επισημαίνεται ότι η αγορά συρμών κύριας γραμμής είναι μια αγορά πολύ διαφορετικών προϊόντων, στην οποία ανήκουν όχι μόνο τα προαναφερθέντα τρένα υψηλής ταχύτητας, αλλά και τα τρένα IC τεχνολογίας κλίσης, στα οποία κατατάσσεται συνεπώς και το X 2000 που ανέπτυξε η ABB. Σε πρόσκληση υποβολής προσφορών της Deutsche Bahn AG για το τμήμα αυτό της αγοράς το 1994, παρουσιάστηκαν η ABB, η Fiat καί η DWA/Fiat/Siemens. Η σύμβαση κατακυρώθηκε στην τελευταία αυτή κοινοπραξία, ενώ η Fiat προσέφερε την τεχνολογία κλίσης.

(115) Με την παρούσα κατάσταση της αγοράς, ακόμα και αν υποτεθεί ότι υπάρχει ήδη ένα ολιγοπώλιο το οποίο κυριαρχεί στην αγορά και αποτελείται από την Siemens και την AEG, αυτό δεν σημαίνει ότι το ολιγοπώλιο αυτό θα ενισχυθεί με τη συγκέντρωση. Αντίθετα αυξάνουν οι πιθανότητες να υποβληθούν ανταγωνιστικές προς τη Siemens προσφορές και κατά συνέπεια να βελτιωθεί η διάρθρωση του ανταγωνισμού εντός του ολιγοπωλίου. Λόγω της ενίσχυσης αυτής του ανταγωνισμού, δεν είναι βέβαιο ότι η νέα συμμετρία θα επιδεινώσει την εσωτερική διάρθρωση.

(116) Στην αγορά ηλεκτραμαξών, εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, δεν υπήρξε τελικά συνεργασία μεταξύ των μερών και της Siemens/Krauss-Maffei στις προσκλήσεις υποβολής προσφορών της Deutsche Bahn AG, αν και τελευταία ανατέθηκε σύμβαση στην καθεμία χωριστά από τις επιχειρήσεις αυτές. Η συγκέντρωση μπορεί να περιορίσει τον ανταγωνισμό στην συγκεκριμένη αγορά, εφόσον δεν υπάρχει επαρκής εξωτερικός ανταγωνισμός ο οποίος να παροτρύνει τα μέρη και την Siemens να αναπτύξουν και μεταξύ τους σημαντικό ανταγωνισμό.

(117) Η Deutsche Bahn AG μπορεί, ωστόσο, να κάνει ελκυστικότερες τις προσφορές και για τις ξένες επιχειρήσεις, αν συγκεντρώσει τις συμβάσεις και αυξήσει τον όγκο της παραγγελίας, όπως συνέβη στην περίπτωση των ηλεκτραμαξών. Έτσι, στην πρόσκληση υποβολής προσφορών για τις ηλεκτράμαξες, η προσφορά της GEC-Alsthom συμπεριελήφθη στον μικρότερο αριθμό προσφορών που εξετάστηκαν σε τελική φάση. Με την πρόσκληση αυτή η Deutsche Bahn AG επέτυχε να υποβληθούν χωριστές προσφορές από την AEG, την ABB και τη Siemens, [...] ([53]). Στη συνέχεια η Deutsche Bahn AG επιμέρισε την σύμβαση μεταξύ των τριών επιχειρήσεων, βάσει της οποίας η καθεμία θα κατασκευάζει έναν τύπο ηλεκτράμαξας. Όπως, όμως, δήλωσε η ίδια, δεν ζημίωσε διόλου από τον καταμερισμό αυτό. Λόγω της έλλειψης συνεργασίας στην αγορά ηλεκτραμαξών κατά το παρελθόν και λαμβάνοντας υπόψη τους διαρθρωτικούς παράγοντες που προκάλεσαν την έλλειψη αυτή, ιδίως την ισχυρή ζήτηση εκ μέρους της Deutsche Bahn AG και τον αυξανόμενο εξωτερικό ανταγωνισμό, κυρίως από την GEC-Alsthom, δεν μπορεί

([53]) Απόρρητο.

κανείς να υποθέσει ότι χωρίς τη συγκέντρωση θα υπάρχει στο μέλλον έλλειψη σημαντικού ανταγωνισμού μεταξύ των AGG, ABB και Siemens.

(118) Αλλά και μετά τη συγκέντρωση δεν μπορεί να αποδειχθεί με αρκετή βεβαιότητα ότι στο μέλλον δεν θα υπάρχει σημαντικός ανταγωνισμός μεταξύ ABB/AEG και Siemens. Η διάρθρωση της αγοράς είναι γεγονός ότι θα μεταβληθεί, δεδομένου ότι η Deutsche Bahn AG θα έχει να αντιμετωπίσει αρχικά μόνο δύο εγκατεστημένους στη Γερμανία προμηθευτές «full-line». Λαμβανομένης, όμως, υπόψη της διάθρωσης της αγοράς, όπως περιγράφηκε, δεν μπορεί να θεωρηθεί με αρκετή βεβαιότητα ότι ο περιορισμός της διάρθρωσης της προσφοράς θα εξασθενίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ ABB/AEG και Siemens. Όπως εκτιμά η ίδια η Deutsche Bahn AG, θα διατηρήσει αρκετούς άλλους ανταγωνιστές. Η υπόθεση αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι η GEC-Alsthom θα έχει στο μέλλον μέσω της LHB καλύτερη πρόσβαση στη αγορά. Εκτός αυτού θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η Ταλβοτ, η γερμανική θυγατρική επιχείρηση η οποία εξαγοράστηκε από την Bombardier, θα μπορούσε να προμηθεύει τα μηχανικά μέρη για τις ηλεκτράμαξες. Βέβαια η Talbot θα έπρεπε να συνεργαστεί με έναν προμηθευτή ηλεκτρικού εξοπλισμού. Ακόμα και αν λάβει κανείς υπόψη την ισχυρή ζήτηση εκ μέρους της Deutsche Bahn AG και τη δυνατότητα, εν απουσία σημαντικού ανταγωνισμού μεταξύ των ABB/AEG και της Siemens, να ανατεθεί ένα τουλάχιστον τμήμα της σύμβασης σε μια κοινοπραξία μεταξύ της GEC-Alsthom και μιας γερμανικής επιχείρησης μηχανολογικού εξοπλισμού, δεν μπορεί να αποδειχθεί με αρκετή βεβαιότητα ότι οι ABB/AEG και Siemens δεν θα εξαναγκασθούν στο μέλλον να ανταγωνισθούν μεταξύ τους, εξαιτίας διαρθρωτικών παραγόντων και της ασκούμενης πίεσης από την Deutsche Bahn AG, η οποία με τη σειρά της πιέζεται όλο και περισσότερο να μειώσει το κόστος της.

β) Περιφερειακά τρένα

(119) Στον τομέα των ηλεκτροκίνητων περιφερειακών τρένων έγιναν από το 1992 τέσσερις διαγωνισμοί με πρόσκληση υποβολής προσφορών, σε δύο περιπτώσεις ασκήθηκε το δικαίωμα προαιρέσεως που προέβλεπαν οι συναφθείσες συμβάσεις και ένα τμήμα έργου πραγματοποιήθηκε χωρίς διαγωνισμό. Με τους τέσσερις διαγωνισμούς ανατέθηκαν συνολικά συμβάσεις σε πέντε κοινοπραξίες, μια στη Siemens με τη MAN (AEG), δύο στις LHB και ABB, με τις δύο επιχειρήσεις εναλλάξ στον ρόλο του κυρίου αναδόχου, μια στις DWA και AEG και μια στις AEG, Siemens και DWA. Για τα ντηζελοκίνητα περιφερειακά τρένα ανατέθηκαν δύο συμβάσεις, μια στην AEG μόνη μια μια στη Siemens με την MAN ως υπεργολάβο. Ασκήθηκε μια φορά δικαίωμα προαιρέσεως έναντι μιας κοινοπραξίας της Siemens, της LHB και της AEG.

(120) Τα ντηζελοκίνητα και ηλεκτροκίνητα περιφερειακά τρένα αγοράζονται από την Deutsche Bahn AG καθώς επίσης και, εν μέρει, από επιχειρήσεις περιφερειακών μεταφορών. Κατά συνέπεια, η διάρθρωση της ζήτησης δεν είναι ακριβώς ίδια με εκείνη που αφορά τις μεταφορές κύριας γραμμής. Περαιτέρω μεταβολές στη διάρθρωση της ζήτησης μπορούν να επέλθουν από την αποκέντρωση των μεταφορών επιβατών. Χάρη στη δυνατότητα που διαθέτει η Deutsche Bahn AG να αναλάβει πρωτεύοντα ρόλο, μπορεί να θεωρηθεί ότι και στον τομέα των περιφερειακών μεταφορών η ισχύς της προσφοράς θα μειωθεί από την ισχυρή ζήτηση, αν και αυτή η τελευταία δεν θα είναι τόσο έντονη όπως στον τομέα των μεταφορών κυρίας γραμμής λόγω της ύπαρξης αρκετών μικροτέρων επιχειρήσεων περιφερειακών μεταφορών με σημαντικά μικρότερη ισχύ από την άποψη της ζήτησης σε σύγκριση με την Deutsche Bahn AG.

(121) Ενόψει της σημασίας των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών κατασκευαστικών μερών, ωστόσο, οι συνέπειες της ισχύος της ζήτησης μπορούν να δημιουργήσουν ή να διατηρήσουν έναν εκ των έξω ανταγωνισμό στο χρονικό διάστημα που είναι κρίσιμο για τον έλεγχο της συγκέντρωσης, μόνο όταν δεν υπάρχουν άλλες εναλλακτικές διέξοδοι, από την άποψη της προσφοράς γιά τα μηχανολογικά κατασκευαστικά μέρη. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότί η συνεργασία των μερών με τη Siemens δεν είχε μέχρι σήμερα αναπτυχθεί αρκετά στην αγορά των περιφερειακών τρένων. Λόγω της περιορισμένης συγκριτικά συνεργασίας κατά το παρελθόν, είναι σχετική και η σημασία των ενδείξεων για την απουσία στο μέλλον εσωτερικού ανταγωνισμού.

(122) Λόγω των δραστηριοτήτων που ανέπτυξε μέχρι σήμερα η LHB σε συμφωνίες συνεργασίας με την ABB, για να μπορέσει να κατακτήσει μελλοντικά ισχυρή θέση στην αγορά θα πρέπει να υποβάλλει επιτυχείς προσφορές στη Γερμανία μαζί και με τη θυγατρική της επιχείρηση GEC-Alsthom. Σχετικά με το θέμα αυτό επισημαίνεται ότι η LHB είναι μια πολύ ισχυρή επιχείρηση, ιδίως στην περιοχή της. Για το λόγο αυτό δεν μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι η LHB δεν θα παίξει σημαντικό ρόλο μελλοντικά στην αγορά περιφερειακών μεταφορών. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσαν τα μέρη, το μερίδιο της LHB στην αγορά ηλεκτροκίνητων περιφερειακών τρένων είναι 14 % ([54]) περίπου, ενώ το μερίδιό της στην αγορά ντηζελοκίνητων περιφερειακών τραίνων είναι περίπου 19 % ([55]). Συγκεκριμένα τα μέρη ανέφεραν ότι η DWA απέκτησε την αναγκαία τεχνογνωσία για να μπορεί να υποβάλλει μόνη της προσφορές στην αγορά αυτή, χάρη στη συνεργασία της με την AEG σε μια σύμβαση με την Deutsche Bahn AG για το «S-Bahn» του Βερολίνου. Η μεταβίβαση τεχνογνωσίας, σε συνδυασμό με τις προσπάθειες της DWA να

([54]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([55]) Βλέπε υποσημείωση 3.

αποκτήσει δικό της κλάδο ηλεκτρικών μερών, πρέπει σε κάθε περίπτωση να θεωρηθεί ως παράγων που καθιστά πιθανή την ύπαρξη στο μέλλον ανταγωνισμού, ανεξαρτήτως των μερών και της Siemens. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσαν τα μέρη, το μερίδιο της DWA στην αγορά ηλεκτροκίνητων περιφερειακών τρένων ανέρχεται σήμερα σε 17 % ([56]) περίπου, ενώ για τα τα ντηζελοκίνητα περιφερειακά τρένα το μερίδιό της είναι περίπου 9 % ([57]).

(123) Αν ληφθούν υπόψη αυτές οι εκτιμήσεις όσον αφορά τον ανταγωνισμό εκτός του δυοπωλίου, η πελατειακή ισχύς της Deutsche Bahn AG, καθώς και τα άλλα στοιχεία ανταγωνιστικής συμπεριφοράς λόγω διαρθρωτικών παραγόντων, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η προβλεπόμενη συγκέντρωση θα δημιουργήσει δυοπώλιο που θα δεσπόζει στην αγορά.

2. Τρένα τοπικών μεταφορών

(124) Η προτεινόμενη συγκέντρωση θα έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί στην αγορά τροχιοδρόμων (συμπεριλαμβανομένων των αστικών σιδηροδρόμων και των ηλεκτρικών μερών των ηλεκτροκινήτων λεωφορείων) και των οχημάτων του υπογείου σιδηροδρόμου, ένα δυοπώλιο με δεσπόζουσα θέση στην αγορά, το οποίο θα αποτελείται από τα μέρη και τη Siemens. Στο πλαίσιο των προβλέψεων που απαιτούνται για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, εκτιμάται ότι χωρίς τη συγκέντρωση θα υπήρχε ουσιαστικός ανταγωνισμός μεταξύ των Daimler-Benz, ABB και Siemens. Η υπόθεση αυτή βασίζεται πέρα από τους προαναφερθέντες παράγοντες στην ανταγωνιστική πίεση από άλλους προμηθευτές όπως π.χ. η Bombardier, η οποία είναι σε θέση να εμποδίσει μία αντιανταγωνιστική παράλληλη συμπεριφορά. Εκτός από το χαμηλό επιπεδο συγκέντρωσης στην αγορά σε περίπτωση που δεν γίνει η συγκέντρωση δεν είναι αρκετά βέβαιο ότι επιχειρήσεις όπως η Bombardier δεν θα είχαν πρόσβαση στην αγορά αν δεν είχαν κάποιο συνεργάτη. Αυτό συνάγεται από τη συνεργασία της Bombardier με τη θυγατρική των Daimler-Benz/AEG, Kieper. Η ίδια πρόβλεψη σχετικά με τις δύο αγορές δεν μπορεί να γίνει γιά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα, αν η συγκέντρωση πραγματοποιηθεί.

(125) Στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων τοπικών μεταφορών υπάρχει ένα πλέγμα σχέσεων συνεργασίας διαφόρων μορφών. Λόγω της αυξανόμενης τάσης να ανατίθενται οι συμβάσεις σε έναν μόνο κύριο ανάδοχο, συνάπτονται συμφωνίες συνεργασίας για υπεργολαβίες. Από τις 18 περιπτώσεις ανάθεσης συμβάσεων στην αγορά τροχιοδρόμων, που κοινοποίησαν οι δημοτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών μετά από αίτηση της Επιτροπής για την παροχή πληροφοριών:

— στη Siemens και την Daimler-Benz ανατέθηκε αντίστοιχα από μια σύμβαση,

— σε δύο περιπτώσεις συνεργάστηκαν απευθείας η Siemens και η AEG,

— σε δύο περιπτώσεις συνεργάστηκε η Siemens με την Kiepe, θυγατρική της Daimler-Benz/AEG

— σε μια περίπτωση συνεργάστηκαν η Siemens, η AEG και η ABB,

— σε μια περίπτωση συνεργάστηκαν η Siemens, η AEG και η MAN,

— σε τρείς περιπτώσεις συνεργάστηκαν η Siemens και η ABB,

— σε τέσσερις περιπτώσεις συνεργάστηκαν η Siemens, η ABB και η DWA.

Από τις έξι περιπτώσεις ανάθεσης συμβάσεων που έχουν γνωστοποιήσει μέχρι σήμερα στην Επιτροπή τέσσερις γερμανικές επιχειρήσεις στην αγορά οχημάτων υπογείου σιδηροδρόμου, οι ABB, AEG και Siemens συνεργάστηκαν σε τρείς περιπτώσεις.

(126) Αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στις άλλες αγορές σιδηροδρομικών οχημάτων, εδώ υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις για την απουσία ουσιαστικού ανταγωνισμού, ο οποίος να εξασφαλίζεται από διαρθρωτικούς παράγοντες, μεταξύ των μερών και της Siemens μετά τη συγκέντρωση. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται ιδίως από την σημαντική συνεργασία των μερών και της Siemens κατά το παρελθόν, από το γεγονός ότι δεν δικαιολογείται πλήρως, ούτε και από όσα εξέθεσαν τα μέρη, η συνεργασία στην εν λόγω αγορά μεταξύ των προμηθευτών «full-line» AEG, ABB και Siemens και από την πολύ μικρότερη ισχύ από την άποψη της ζήτησης των επιχειρήσεων τοπικής μεταφοράς σε σύγκριση με την Deutsche Bahn AG. Η εκτίμηση αυτή ισχύει εν πάσει περιπτώσει στο βαθμό που οι ανταγωνιστικές πιέσεις άλλων προμηθευτών δεν θα θέσουν διαθρωτικά εμπόδια σε παράλληλη συμπεριφορά που αντιβαίνει στον ανταγωνισμό. Οι πιέσεις αυτές θα πρέπει να είναι εντονότερες σε σχέση με τις άλλες αγορές σιδηροδρομικών οχημάτων, λόγω των ισχυρών ενδείξεων που υπάρχουν για την απουσία ουσιαστικού ανταγωνισμού. Επιπλέον, λόγω του μεγάλου αριθμού των ανατιθεμένων συμβάσεων στον τομέα των τοπικών μεταφορών, ο ανταγωνισμός μεταξύ των προμηθευτών για καθεμία από τις προς ανάθεση συμβάσεις είναι σαφώς μικρότερος σε σύγκριση με τις αγορές στις οποίες η Deutsche Bahn AG μπορεί, ως μοναδικός αγοραστής, να προσφέρει σημαντικά μεγαλύτερες συμβάσεις από εκείνες που προσφέρονταν συνήθως μέχρι σήμερα στον τομέα των τοπικών μεταφορών.

(127) Κατά συνέπεια ένα κριτήριο αποφασιστικής σημασίας είναι σε ποιό βαθμό θα μπορούν στο μέλλον οι άλλοι προμηθευτές να υποβάλλουν επιτυχώς προσφορές στην εν λόγω αγορά.

(128) Για την εκτίμηση του ρόλου που παίζει η μικρή γεωγραφική απόσταση σχετικά με την ανάθεση σύμβασης σε έναν προμηθευτή, ιδιαίτερη σημασία θα έπρεπε να δοθεί στα μηχανικά μέρη των οχημάτων, λόγω της μεγαλύτερης έντασης εργασίας της κατασκευής μηχανολογικού εξοπλισμού σε σύγκριση με την κατασκευή ηλεκτρικών ειδών, αν και το μεγαλύτερο μέρος της αξίας που δημιουργείται, προέρχεται σήμερα από τον ηλεκτρολογικό εξοπλισμό ενός σιδηροδρομικού οχήματος. Στο βαθμό, πάντως,

([56]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([57]) Βλέπε υποσημείωση 3.

που τα στοιχεία αυτά μπορούν να παίξουν ρόλο κατά την ανάθεση μιας σύμβασης, τότε έχουν σημασία για όλα τα τμήματα της σύμβασης.

(129) Στις τοπικές σιδηροδρομικές μεταφορές κυρίως, η εγγύτητα του προμηθευτή έχει σημασία και από οικονομική άποψη. Σήμερα οι επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών ασχολούνται όλο και λιγότερο με τη συντήρηση, την επισκευή και τα ανταλλακτικά των σιδηροδρομικών οχημάτων, ενώ η τάση είναι να περιορίζονται τα αποθέματα και να ανατίθενται σε τρίτους μεγάλες συμβάσεις για τη συντήρηση και τις επισκευές. Όσο πιο κοντά στον εκάστοτε αγοραστή βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του προμηθευτή σιδηροδρομικών οχημάτων, ο οποίος για τον σκοπό αυτό λαμβάνεται υπόψη ως ενδεχόμενος συνεργάτης, τόσο καλύτερα ικανοποιούνται οι ανάγκες του αγοραστή στον εν λόγω τομέα. Δεδομένου ότι έχει μεγάλη σημασία να είναι τα σιδηροδρομικά οχήματα όσο το δυνατόν συντομότερα έτοιμα προς χρήση, οι εγχώριοι ανταγωνιστές έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας για την προμήθεια των οχημάτων αυτών. Ο παράγων αυτός συνιστά ένα ακόμα εμπόδιο για τις αλλοδαπές επιχειρήσεις που δεν έχουν ακόμα εισέλθει στην γερμανική αγορά και οι οποίες δεν διαθέτουν εκεί παραγωγικές εγκαταστάσεις. Το πόσο σημασία έχει η ύπαρξη εγκαταστάσεων στη Γερμανία φαίνεται και από το ότι επιχειρήσεις, όπως είναι η GEC-Alsthom και η Bombardier, θεωρούν σαφώς αναγκαίο να αποκτήσουν εγκαταστάσεις στη χώρα για να μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν στη γερμανική αγορά.

(130) Επιπλέον, οι αγοραστές ενδιαφέρονται κυρίως να αποκτήσουν ένα σιδηροδρομικό όχημα που λειτουργεί με όσο το δυνατόν λιγότερα προβλήματα. Λόγω της ισχυρής εγχώριας ζήτησης, συνιστά πλεονέκτημα τό να διαθέτει κανείς ένα προϊόν αναφοράς το οποίο είναι ήδη καθιερωμένο στη γερμανική αγορά. Ακόμα και η Bombardier, η μόνη μέχρι σήμερα αλλοδαπή επιχείρηση η οποία ήταν στη Γερμανία κύριος ανάδοχος για σιδηροδρομικά οχήματα, δεν διαθέτει προς το παρόν ένα προϊόν αναφοράς στη γερμανική αγορά, δεδομένου ότι αυτό πρέπει πρώτα να κατασκευαστεί και στη συνέχεια να δοκιμαστεί εν λειτουργία. Επειδή η σημαντική για τον ανταγωνισμό παράμετρος της αξιοπιστίας μπορεί να αξιολογηθεί μόνο μετά από ορισμένο χρονικό διάστημα, δεν είναι δυνατόν σήμερα να εκτιμηθούν πλήρως οι συνέπειες που θα έχει για τη γερμανική αγορά η σύμβαση που κατακυρώθηκε στην Bombardier. Συγκεκριμένα, η πιθανή αποχώρηση της Kiepe, η οποία συνεργάζεται σήμερα με την Bombardier, θα εξουδετερώσει χωρίς αμφιβολία τα θετικά για το άνοιγμα της αγοράς αποτελέσματα που είχε η ανάθεση συμβάσεων στην Κολωνία και στο Saarbrükken. Δεδομένου ότι η Kiepe συμμετέχει στην σχεδιαζόμενη κοινή επιχείρηση, τα μέρη μπορούν να επηρεάσουν την είσοδο και την επιτυχία ενός ανταγωνιστή στην αγορά. Η ισχύς που αποκτούν ως εκ τούτου στην αγορά μπορεί να παρεμποδίσει τον πραγματικό ανταγωνισμό.

(131) Με τη συγκέντρωση αυξάνονται σημαντικά, σε σύγκριση με την προηγούμενη κατάσταση, οι πιθανότητες εμφάνισης τάσεων κυριαρχίας στην αγορά εκ μέρους των επιχειρήσεων του δυοπωλίου. Και μόνο ο περιορισμός της αγοράς σε δυοπώλιο αυξάνει τον κίνδυνο να εφαρμόσουν οι δύο επιχειρήσεις μια κοινή στρατηγική αποκλεισμού. Επιπλέον, με την κοινή επιχείρηση δημιουργείται δίπλα στην Siemens μια επιχείρηση με ταυτόσημη διάρθρωση, η οποία θα επιδιώξει κατ'αρχάς για λόγους επιχειρηματικής πολιτικής να συνάψει συμβάσεις μάλλον μόνη της, και όχι σε συνεργασία με κάποιον προμηθευτή μηχανολογικού εξοπλισμού. Δεδομένου ότι λόγω της τεχνογνωσίας του δυοπωλίου στην κατασκευή ηλεκτρολογικών ειδών, η στρατηγική αυτή του αποκλεισμού της γερμανικής αγοράς είναι πιθανόν να επιτύχει με τη συγκέντρωση, δεν προβλέπεται να υπάρξει πραγματικός εξωτερικός ανταγωνισμός από την Bombardier μετά τη συγκέντρωση. Το ίδιο ισχύει για τις δύο γερμανικές επιχειρήσεις, την DWA και τη θυγατρική της GEC-Alsthom, LHB. Το μερίδιο των δύο επιχειρήσεων στην αγορά τοπικών τρένων είναι σήμερα μικρότερο από το μερίδιό τους στην αγορά περιφερειακών τρένων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσαν τα μέρη, το μερίδιο της DWA στην αγορά τροχιοδρόμων ανέρχεται σήμερα σε 3 % ([58]) περίπου, ενώ το μερίδιό της στην αγορά οχημάτων υπογείων σιδηροδρόμων ανέρχεται σε 5 % ([59]) περίπου. Το μερίδιο της ΛΗΒ στην αγορά τροχιοδρόμων και στην αγορά οχημάτων υπογείων σιδηροδρόμων ανέρχεται αντίστοιχα σε 8 % ([60]) περίπου και 11 % ([61]) περίπου. Στην αγορά οχημάτων μετρό η κατάσταση θα είναι καλύτερη από ότι στην αγορά τροχιοδρόμων, όταν η νέα μητρική επιχείρηση της LHB, η GEC-Alsthom, καταστεί ο μεγαλύτερος παραγωγός οχημάτων μετρό της Ευρώπης. Εξαιτίας της εξαγορά αυτής θα αυξηθεί η αγοραία ισχύς της LHB.

(132) Οι παράγοντες αυτοί δεν είχαν ως μόνο αποτέλεσμα τη μη ανάθεση κατά το παρελθόν, με τις προαναφερθείσες εξαιρέσεις, συμβάσεων σε αλλοδαπές επιχειρήσεις. Επιπλέον η δραστηριότητα των εγκατεστημένων στο εξωτερικό επιχειρήσεων ήταν μειωμένη όσον αφορά την υποβολή προσφορών στη γερμανική αγορά. Δεν είναι δυνατόν να καταλήξει κανείς σε οριστικό συμπέρασμα για το αν η αιτία είναι η μειωμένη ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων αυτών στη γερμανική αγορά, ή αν οι επιχειρήσεις αυτές αποθαρρύνθηκαν από το γεγονός ότι δεν ελάμβαναν παραγγελίες. Το βέβαιο, όμως, είναι ότι μέχρι σήμερα καμία άλλη επιχείρηση εκτός από την Bombardier, σε συνεργασία με την Kiepe δεν μπόρεσε να ασκήσει ανταγωνιστικές πιέσεις στη γερμανική αγορά τροχιοδρόμων επί των μερών και της Siemens.

(133) Η GEC-Alsthom θεωρείται από ορισμένους αγοραστές ως πιθανός προμηθευτής. Ωστόσο, λόγω της

([58]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([59]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([60]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([61]) Βλέπε υποσημείωση 3.

μη επιτυχίας της στον ανταγωνισμό και της σχετικά μικρής δραστηριότητάς της στον τομέα της υποβολής προσφορών, δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία στην εκτίμηση αυτή που να δικαιολογούν την υπόθεση ότι ο πιθανός ανταγωνισμός θα εξελιχθεί σε πραγματικές ανταγωνιστικές πιέσεις επί των μερών και της Siemens. Η απόκτηση της LHB δημιουργεί κάποιες προοπτικές για μελλοντικές επιτυχίες. Δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι μεσοπρόθεσμα οι πελάτες της LHB θα δεχθούν προσφορές της LHB με την GEC-Alsthom ως συνεργάτη για το ηλεκτρικό μέρος. Βραχυπρόθεσμα πάντως, αυτό είναι λιγότερο πιθανό. Ούτε η ολλανδική επιχείρηση Holeψ έχει μέχρι σήμερα δραστηριοποιηθεί στην εν λόγω αγορά. Η Fiat υπέβαλε μεν σε τρείς περιπτώσεις προσφορά στη Γερμανία[...] ([62]) και δεν μπορεί να θεωρηθεί, ως εκ τούτου, ότι υπήρξε πραγματικός ανταγωνισμός.

(134) Κατά την εκτίμηση της πιθανότητας διαρθρωτικού εξωτερικού ανταγωνισμού θα πρέπει, τέλος, να ληφθεί υπόψη ότι τα μέρη και η Siemens, λόγω της ισχυρής ανταγωνιστικής τους θέσης και στον ΕΟΧ, είναι ευαίσθητα μόνο σε εξωτερικό ανταγωνισμό με σταθερές βάσεις. Σύμφωνα με τα στοιχεία των μερών, το συνολικό μερίδιο των μερών και της Siemens στον ΕΟΧ ανέρχεται σε 39 % ([63]) περίπου για την αγορά τροχιοδρόμων, ενώ το μερίδιο της GEC-Alsthom, επίσης σε επίπεδο ΕΟΧ, είναι μόνο 11 % ([64]) περίπου. Στην αγορά οχημάτων υπογείων σιδηροδρόμων τα μέρη έχουν μερίδιο μόνο 25 % ([65]) περίπου και η Siemens 12 % ([66]) ενώ η GEC-Alsthom φθάνει το 45 % ([67]) περίπου. Η πολύ ασθενέστερη θέση των μερών στην αγορά οχημάτων υπογείων σιδηροδρόμων του ΕΟΧ έναντι της GEC-Alsthom οφείλεται κατά πάσα πιθανότητα στο ότι σήμερα στη Γερμανία υπάρχουν μόνο τέσσερις επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών που χρησιμοποιούν οχήματα υπογείου σιδηροδρόμου και από το 1992 μόνο το Βερολίνο έχει κάνει μεγάλες παραγγελίες. Τα εν λόγω μερίδια αγοράς αφήνουν να θεωρηθεί ότι θα είναι ευκολότερο για την GEC-Alsthom με την LHB να κάνουν επιτυχώς προσφορές στην αγορά οχημάτων μετρό από ότι στην αγορά τροχιοδρόμων ανεξάρτητα από τα μέρη και την Siemens.

(135) Εν κατακλείδι, διαπιστώνεται ότι οι επιχειρήσεις οι οποίες, εκτός από τα μέρη που συμμετέχουν στη συγκέντρωση και τη Siemens, έλαβαν μέχρι σήμερα παραγγελίες στη γερμανική αγορά τροχιοδρόμων και οχημάτων υπογείου σιδηροδρόμου, είναι καθαρά προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού, οι οποίοι, για να μπορούν να πραγματοποιούν εργασίες στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων τοπικών μεταφορών, πρέπει να συνεργάζονται με προμηθευτές ηλεκτρικού εξοπλισμού. Τα μέχρι σήμερα στοιχεία της αγοράς δεν επιτρέπουν να υποθέσει κανείς ότι υπάρχουν εναλλακτικές δυνατότητες για τις επιχειρήσεις αυτές να συνεργαστούν με τα μέρη ή τη Siemens. Η πελατειακή ισχύς είναι περιορισμένη. Είναι υψηλότερη στην αγορά οχημάτων μετρό. Για τον λόγο αυτό χρειάζονται λιγότερο στην αγορά αυτή εναλλακτικές λύσεις για να περιορισθεί η ισχύς προσφοράς των μερών και της Siemens. Η ισχυρή θέση των επιχειρήσεων του δυοπωλίου στην αγορά σημαίνει ότι δεν πρέπει να αναμένεται ουσιαστικός ανταγωνισμός εκτός του δυοπωλίου σε καμία από τις δύο αγορές. Δεν πρέπει να αναμένεται επίσης ότι η ένταση του απομένοντος μετά τη συγκέντρωση εξωτερικού ανταγωνισμού θα επιδεινώσει τα σημεία τριβής εντός του δυοπωλίου, που οφείλονται στα βασικά διαρθρωτικά του στοιχεία, στην ανομοιογένεια των προϊόντων και στην ένταση της έρευνας και της ανάπτυξης που απαιτεί ο τομέας, κατά τρόπο που καθιστά λιγότερο πιθανή μια ανταγωνιστική παράλληλη συμπεριφορά των μερών και της Siemens.

3. Συστήματα επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και τροφοδότηση έλξης με ηλεκτρική ενέργεια

(136) Όσον αφορά τις συμφωνίες συνεργασίας, η κατάσταση στην αγορά συστημάτων επαφής με αλυσοειδή ανάρτηση και τροφοδότησης έλξης με ηλεκτρική ενέργεια είναι διαφορετική ως προς το ότι δεν υπάρχει καμία σχέση συνεργασίας μεταξύ των προμηθευτών, η οποία να αξίζει να αναφερθεί. Μέχρι σήμερα έχουν γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή από δημοτικές επιχειρήσεις 19 περιπτώσεις ανάθεσης συμβάσεων για τις δύο αγορές προϊόντων. Μόνο σε δύο σχέδια υπήρξε συνεργασία, μεταξύ της Siemens και της ABB και μεταξύ της Siemens, της ABB και της AEG. Σε τέσσερα άλλα σχέδια οι συμβάσεις επιμερίστηκαν σε πολλούς προμηθευτές. Στην περίπτωση των συμβάσεων της Deutsche Bahn AG, δεν έχει μέχρι σήμερα περιέλθει σε γνώση της Επιτροπής καμία αξιόλογη συμφωνία συνεργασίας. Όσον αφορά, ειδικότερα, την κατασκευή της γραμμής επαφής για το τρένο υψηλής ταχύτητας ICE, υπάρχει μια κοινή συμφωνία εκμετάλλευσης ευρεσιτεχνίας μεταξύ της Deutsche Bahn AG, των μερών και της Siemens. Η συμφωνία αυτή εκμετάλλευσης είναι αποτέλεσμα κοινής έρευνας και ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής η περιοριστική επίδραση της συγκέντρωσης είναι μικρότερη στις δύο αγορές στο βαθμό που σε αυτές δεν χρειάζονται απαραιτήτως συνεργασίες, για να καταστεί δυνατή η προσφορά προϊόντων. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα τελευταία χρόνια δεν υπήρξαν στις εν λόγω αγορές καθόλου συνεργασίες. Οι συνεργασίες όμως αποκτούν σημασία στο βαθμό που οι ανταγωνιστές των μερών και της Siemens εξαιτίας του μικρότερου παραγωγικού τους δυναμικού θα έχουν λιγότερες δυνατότητες να υποβάλουν προσφορές για μεγάλες παραγγελίες χωρίς συνεργασία με κάποιον μεγαλύτερο προμηθευτή. Στο πλαίσιο αυτό, η θέση των μικρότερων προμηθευτών επιδεινώνεται εξαιτί-

([62]) Απόρρητο.
([63]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([64]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([65]) Βλέπε υποσημείωση 3
([66]) Βλέπε υποσημείωση 3.
([67]) Βλέπε υποσημείωση 3.

ας της μείωσης του αριθμού των δυνατών συνεργατών από τρεις σε δύο.

(137) Λόγω της πελατειακής ισχύος της Deutsche Bahn AG στον τομέα της ανάθεσης συμβάσεων και στις δύο αγορές, της έλλειψης συνεργασίας μεταξύ των μερών κατά το παρελθόν και του εμφανιζομένου ανταγωνισμού εκ μέρους ξένων προμηθευτών, τον οποίο η ίδια η Deutsche Bahn AG θεωρεί ήδη ικανό να ασκήσει ανταγωνιστικές πιέσεις, δεν μπορεί να θεωρηθεί βέβαιο ότι δεν θα υπάρχει ουσιαστικός ανταγωνισμός μεταξύ των μερών και της Siemens είτε πριν, είτε μετά από τη συγκέντρωση. Από τις επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών ανατίθενται μικρές συμβάσεις, που μπορούν να καλυφθούν από μικρούς προμηθευτές. Αυτό επιβεβαίωσαν και οι έρευνες της Επιτροπής. Πολλές μικρές συμβάσεις ανατέθηκαν κατά το παρελθόν με χωριστή διαδικασία, σε διάφορους προμηθευτές, μερικές φορές τοπικούς, οι οποίοι είναι σαφές ότι δεν ασκούν δραστηριότητες σε εθνική κλίμακα.

5. Συμπέρασμα

(138) Αν πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη συγκέντρωση, το δυοπώλιο που αποτελείται από τα μέρη και τη Siemens θα κατέχει δεσπόζουσα θέση στην γερμανική αγορά τροχιοδρόμων (συμπεριλαμβανομένων και των αστικών σιδηροδρόμων και των ηλεκτρικών μερών των ηλεκτροκινήτων λεωφορείων) και οχημάτων υπογείων σιδηροδρόμων, συνεπεία της οποίας θα παρακωλύεται ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός σε σημαντικό τμήμα της Κοινότητας. Στις άλλες αγορές που επηρεάζονται από τη συγκέντρωση δεν θα δημιουργηθεί ούτε θα ενισχυθεί δεσπόζουσα θέση.

## Δ. ΟΙ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

1. *Οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη*

(139) Για να αποφύγουν απαγόρευση της συγκέντρωσης, τα μέρη δήλωσαν στην Επιτροπή ότι αναλαμβάνουν τις ακόλουθες δεσμεύσεις:

1) «Τα μέρη αναλαμβάνουν να εξασφαλίσουν ότι ολόκληρο το εταιρικό μερίδιο της Kiepe Elektrik GmbH, Düsseldorf ("Kiepe"), [...] ([68]) θα πωληθεί σε αγοραστές που δεν συνδέονται ούτε με την ABB, ούτε με την Daimler-Benz, ή με κάποια επιχείρηση των ομίλων τους με συμμετοχή [...] ([69]). Οι ενέργειες για την πώληση των μετοχών θα ξεκινήσουν αμέσως. Η πώληση στη Siemens AG ή σε μια από τις συνδεδεμένες με αυτήν επιχειρήσεις, αποκλείεται. Δεν θίγεται το δικαίωμα των μερών να μεταβιβάσουν κατ' αρχάς τα εταιρικά μερίδια που κατέχουν στην Kiepe στην κοινή επιχείρηση.

2) Τα μέρη αναλαμβάνουν να εξασφαλίσουν ότι, μέχρι την πώληση, η Kiepe θα εξακολουθήσει να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές που εφαρμόζονται από τότε που την εξαγόρασε η AEG Aktiengesellschaft. Οι αρχές αυτές προβλέπουν, μεταξύ άλλων, ότι η Kiepe θα είναι, χωρίς περιορισμούς, ως συνεργάτης ή προμηθευτής κατασκευαστικών στοιχείων, στη διάθεση των επιχειρήσεων που ασχολούνται με την τεχνολογία σιδηροδρόμων και δεν συνδέονται ούτε με την ABB, ούτε με την Daimler-Benz. Τα μέρη δεν θα παρέχουν καμία οδηγία στη διοίκηση της Kiepe σχετικά με την επιλογή των συμβατικών εταίρων της και δεν θα ασκούν καμία επιρροή στη διοίκηση όσον αφορά την τρέχουσα διαχείριση της επιχείρησης, εφόσον αυτό δεν επιβάλλεται για τη διατήρηση του επιχειρηματικού της κεφαλαίου και της αποδοτικότητάς της. Κατά τα λοιπά, τα μέρη δεσμεύονται να μεριμνήσουν ώστε να μη μειωθούν τα περιουσιακά στοιχεία της Kiepe, εκτός της συνήθους επιχειρηματικής λειτουργίας, μέχρι την πώλησή της. Η δέσμευση αυτή αφορά συγκεκριμένα και τη διατήρηση των παγίων περιουσιακών στοιχείων, της τεχνογνωσίας και των τεχνικών και επιχειρηματικών ικανοτήτων του προσωπικού.

3) Αντικείμενο της υποχρέωσης πώλησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1) είναι οι μετοχές της Kiepe χωρίς την αυστριακή θυγατρική της, εκτός εάν αυτό αποδειχθεί αδύνατο.

4) Στην περίπτωση κατά την οποία η πώληση δεν πραγματοποιηθεί μέχρι [...] ([70]), τα μέρη, μετά από απαίτηση της Επιτροπής, θα μεταβιβάσουν ανέκλητα τις μετοχές σε έναν θεματοφύλακα, ο οποίος θα οριστεί σε συμφωνία με την Επιτροπή, και ο οποίος [...] ([71]) από τη μεταβίβαση θα πραγματοποιήσει ελευθέρως την πώληση για λογαριασμό του κατόχου των μετοχών σύμφωνα με τις συνήθεις εμπορικές αρχές. Η Επιτροπή δεν θα κάνει χρήση του δικαιώματος αυτού μέχρι [...] ([72]), αν τα μέρη συμφωνήσουν μέχρι τις [...] ([73]) με αγοραστή για μια επιστολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος η οποία θα προβλέπει την πώληση το αργότερο μέχρι τις [...] ([74])».

2. *Εκτίμηση των αναλαμβανομένων δεσμεύσεων*

(140) Οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνουν τα μέρη είναι κατάλληλες να αποτρέψουν τη σύσταση ενός δυοπωλίου με δεσπόζουσα θέση στη γερμανική αγορά τροχιοδρόμων και οχημάτων υπογείου σιδηροδρόμου, μέσα στο χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εκτίμηση της συγκέντρωσης.

([68]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.
([69]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.
([70]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.
([71]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.
([72]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.
([73]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.
([74]) Διαγράφεται, επαγγελματικό απόρρητο.

α) **Επιδράσεις στον εξωτερικό ανταγωνισμό**

(141) Με την πώλησή της η Kiepe θα συνεχίσει να λειτουργεί ως προμηθευτής ηλεκτρικού εξοπλισμού στον τομέα των σιδηροδρομικών οχημάτων τοπικών μεταφορών. Η Kiepe πραγματοποιεί στη Γερμανία ετήσιο κύκλο εργασιών περίπου [...] (75) γερμανικών μάρκων στον εν λόγω τομέα, και κατέχει αξιοσημείωτο μερίδιο στις συνολικές πωλήσεις ηλεκτρικού εξοπλισμού για σιδηροδρομικά οχήματα τοπικών μεταφορών. Τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης της Kiepe είναι θετικά. Το 1992 η επιχείρηση εξαγοράσθηκε από την Daimler-Benz/AEG και λειτουργεί μέχρι σήμερα ως ανεξάρτητη και καθιερωμένη στην αγορά επιχείρηση.

(142) Η Kiepe, σε συνεργασία με προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού, ανέλαβε το ηλεκτρικό μέρος σε τέσσερις από τις 18 παραγγελίες τροχιοδρόμων που ανετέθησαν, σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής, από μεγάλες γερμανικές επιχειρήσεις τοπικών μεταφορών. Εκτός αυτών η Kiepe έχει αναλάβει το ηλεκτρικό μέρος ακόμη μίας παραγγελίας. Σύμφωνα με πληροφορίες της Επιτροπής, από το 1992 έως το 1994, η Kiepe ανέλαβε το ηλεκτρικό μέρος των οχημάτων περίπου στο 30 % των παραγγελιών που ανατέθηκαν την περίοδο εκείνη στην αγορά τροχιοδρόμων. Υπάρχει επιπλέον, όπως γνωρίζει η Επιτροπή, η ανατεθείσα σύμβαση για το Saarbrükken σε συνεργασία με την Bombardier. Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Kiepe πρέπει να θεωρηθεί ο επιτυχέστερος προμηθευτής της περιόδου εκείνης μετά την Siemens στην αγορά ηλεκτρικού εξοπλισμού. Ήταν σαφώς επιτυχέστερη της ABB και του υπόλοιπου μέρους της AEG. Συνολικά το αθροιστικό μερίδιο ηλεκτρικού εξοπλισμού του υπόλοιπου μέρους της AEG και της ABB στην εν λόγω αγορά δεν ήταν πολύ μεγαλύτερο εκείνου της Kiepe. Στην αγορά οχημάτων μετρό η Kiepe είχε αναλάβει κάποια υπεργολαβία στην κατασκευή οχημάτων μετρό για το Μόναχο. Ως εκ τούτου η Kiepe έχει σημαντική θέση στην αγορά ως συνεργάτης προμηθευτών μηχανολογικού εξοπλισμού, για το ηλεκτρικό μέρος σιδηροδρομικών οχημάτων τοπικών μεταφορών.

(143) Με την πώληση της Kiepe διατηρείται στην αγορά τροχιοδρόμων ένας δυνητικός συνεργάτης για τους προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού, ο οποίος, χάρη στις μέχρι τώρα επιτυχίες του, είναι σε θέση να προσφέρει στους πελάτες κάποια δοκισμασμένη στην αγορά λύση όσον αφορά τον ηλεκτρικό εξοπλισμό. Στην αγορά οχημάτων μετρό η Kiepe έχει λιγότερο σημαντική θέση. Ωστόσο η έγκριση της συγκέντρωσης θα ήρε τις τυχόν αμφιβολίες. Οι τωρινοί ιδιοκτήτες της Kiepe δεν είχαν λόγους να αναπτύξουν την παρουσία της στην εν λόγω αγορά. Εάν υπάρξει, όμως, ανάλογη ζήτηση και στην αγορά αυτήν, φαίνεται ότι η Kiepe θα μπορούσε μεσοπρόθεσμα να χρησιμεύσει ως συνεργάτης. Σε κάθε περίπτωση, χάρη στα θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης της Kiepe, οι απαιτούμενες προς τον σκοπό αυτόν επενδύσεις είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν. Στο πλαίσιο αυτό, από την πώλησή της προκύπτει μία ανεξάρτητη από τα μέρη και την Siemens επιχείρηση, με την οποία μπορούν να συνεργασθούν οι προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού για οχήματα μετρό, όταν παραστεί ανάγκη. Σε συνδυασμό, μάλιστα, με την μεγαλύτερη πελατειακή ισχύ και τα καλύτερα προγνωστικά όσον αφορά την μελλοντική πορεία της LHB μετά τη συμμετοχή της GEC-Alsthom σε αυτήν, δεν είναι αρκετά βέβαιο ότι μετά την έγκριση της συγκέντρωσης θα υπάρξει έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού.

(144) Η διατήρηση της Kiepe ως ανεξαρτήτου από τα μέρη και τη Siemens προμηθευτή ηλεκτρικού εξοπλισμού, θα επιτρέψει να υπάρχουν και στο μέλλον ανταγωνιστικές για τα μέρη και τη Siemens προσφορές για σιδηροδρομικά οχήματα τοπικών μεταφορών. Λόγω της πεπερασμένης παραγωγικής ικανότητας της Kiepe, θα υπάρχουν ίσως όρια στον όγκο των ανατιθεμένων παραγγελιών. Ωστόσο, η Kiepe, ως ανεξάρτητος από τα μέρη και τη Siemens προμηθευτής, θα καταστήσει δυνατή την είσοδο άλλων προμηθευτών, και ιδίως ξένων, στην αγορά σε συνδυασμό με ορισμένες δυνατότητες χρησιμοποίησης, πιθανώς με τη μεσολάβησή της, ξένων παραγωγικών ικανοτήτων για τον ηλεκτρικό εξοπλισμό. Οι Bombardier, LHB και DWA μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις δυνατότητες της Kiepe ανεξάρτητα από τα μέρη και την Siemens και με τον τρόπο αυτόν να εδραιώσουν τη θέση τους στην αγορά και να την επεκτείνουν στο μέλλον. Με την πώληση της Kiepe, μπορεί κατά συνέπεια να συνεχιστεί το άνοιγμα της αγοράς στον τομέα των τοπικών μεταφορών, όπως αποδεικνύεται συγκεκριμένα και με το παράδειγμα της σύμβασης που ανατέθηκε στην Bombardier σε συνεργασία με την Kiepe.

β) **Επιδράσεις στον μεταξύ των μερών και της Siemens ανταγωνισμό**

(145) Επιπλέον, σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της Επιτροπής, η ανταγωνιστική αυτή ώθηση είναι αρκετή για την ενίσχυση στο μέλλον ουσιαστικού εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών και της Siemens, έτσι ώστε να μπορεί κανείς να θεωρήσει ότι ο ανταγωνισμός αυτός δεν θα εκλείψει. Ακόμα περισσότερο, οι οφειλόμενες στη διάθρωση της αγοράς ανταγωνιστικές πιέσεις θα παραμείνουν αρκετά ισχυρές, ώστε να εμποδίσουν αντίθετη προς τον ανταγωνισμό παράλληλη συμπεριφορά των μερών και της Siemens σαυτές τις αγορές. Αν τα μέρη και η Siemens, αποφύγουν, από την πλευρά τους, τις ανταγωνιστικές συγκρούσεις στο μέλλον, θα πρέπει να περιμένουν την ανάθεση μιας μεγαλύτερης σύμβασης, π.χ. σε μια συνεργασία Bombardier/Kiepe ή ακόμα και σε άλλα πιθανά σχήματα συνεργασίας στα οποία θα συμμετέχει η Kiepe. Σε περίπτωση αντίθετης προς τον ανταγωνισμό παράλληλης συμπεριφοράς εκ μέρους των μερών και της Siemens, οι ζημίες που θα υποστούν από τον εξωτερικό αυτόν ανταγωνισμό, σε συνδυασμό με το υπάρχον δυναμικό, θα είναι πολύ μεγάλες. Οι προβλεπόμενες ζημίες από την ανάθεση συμβάσεων σε άλλους ανταγωνιστές θα υπερκαλύ-

(75) Απόρρητο.

ψουν τα ενδεχόμενα οφέλη μιας τέτοιας παράλληλης αντίθετης προς τον ανταγωνισμό συμπεριφοράς. Τέλος, εν όψει των ανταγωνιστικών προσφορών που θα ήταν διαθέσιμες στην περίπτωση αυτή, οι αγοραστές δεν θα ήταν διόλου διατεθειμένοι να αποδεχθούν οποιεσδήποτε λιγότερο ανταγωνιστικές προσφορές των μερών και της Siemens, ακόμα και στην περίπτωση συμβάσεων οι οποίες για λόγους παραγωγικού δυναμικού θα μπορούσαν τελικά να ανατεθούν στα μέρη και στη Siemens. Παρά το ότι οι αγοραστές θα αναγκάζονταν πιθανώς να αποδεχθούν προσωρινά αυτήν την κατάσταση, λόγω της σημερινής διάρθρωσης της αγοράς, η δυσαρέσκεια που θα επακολουθούσε θα ενεθάρρυνε ακόμα περισσότερο το άνοιγμα της αγοράς σε άλλους προμηθευτές. Το αποτέλεσμα αυτό ελάχιστα, βέβαια, εξυπηρετεί τα συμφέροντα των μερών και της Siemens. Κατά συνέπεια με την πώληση της Kiepe θα διατηρηθεί σε επαρκή βαθμό ανταγωνισμός εκτός των μερών και της Siemens, ο οποίος έχει σημασία για την ανταγωνιστική τους συμπεριφορά.

γ) **Υποχρέωση υποβολής εκθέσεων**

(146) Η Επιτροπή, με την εμπειρία που έχει αποκτήσει, θεωρεί ότι για να μπορεί να ελέγχει κατά πόσον τα μέρη τηρούν τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει, είναι αναγκαίο να ενημερώνεται ανά τρίμηνο για την πρόοδο που σημειώνεται στο θέμα της πώλησης της Kiepe, καθώς και γενικώς για την τήρηση των λοιπών υποχρεώσεων. Η πρώτη έκθεση πρέπει να υποβληθεί τρεις μήνες μετά την έκδοση της παρούσας απόφασης.

Στις εκθέσεις θα περιγράφονται λεπτομερώς οι προσπάθειες που έχουν καταβληθεί μέχρι εκείνη τη στιγμή και θα αναφέρονται οι ενδιαφερόμενοι αγοραστές. Η παρουσίαση πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει στην Επιτροπή να ελέγξει τα στοιχεία.

Όσον αφορά την τήρηση της υποχρέωσης της παραγράφου 2 σχετικά με τη διατήρηση της οικονομικής δυναμικότητας της Kiepe μέχρι την πώλησή της, οι εκθέσεις πρέπει να περιέχουν επιπλέον τα ακόλουθα στοιχεία:

Όσον αφορά την τήρηση της υποχρέωσης της παραγράφου 2 σχετικά με τη διατήρηση της οικονομικής δυναμικότητας της Kiepe μέχρι την πώλησή της, οι εκθέσεις πρέπει να περιέχουν επιπλέον τα ακόλουθα στοιχεία:

— επιβεβαίωση ότι η συμπεριφορά των μερών είναι σύμφωνη με τις αναληφθείσες δεσμεύσεις,

— ενδεχόμενα μέτρα των μερών σχετικά με την Kiepe,

— εξέλιξη της δύναμης του προσωπικού της Kiepe, και κυρίως τις ακόλουθες μεταβολές: αριθμός εργαζομένων στην αρχή και στο τέλος του τριμήνου, αριθμός αποχωρούντων και νεοπροσλαμβανομένων εργαζομένων, αναφορά των εργαζομένων που μετακινήθηκαν από την Kiepe στην ABB, στην Daimler-Benz, ή σε μία από τις επιχειρήσεις των ομίλων τους,

— ισολογισμοί, ετήσιοι και τριμηνιαίοι λογαριασμοί, οι οποίοι καταρτίζονται κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα για εσωτερική λογιστική παρακολούθηση,

— γενική έκθεση των οικονομικών δραστηριοτήτων της Kiepe κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα.

(147) Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να απαιτήσει από τα μέρη περαιτέρω στοιχεία, εφόσον αυτό απαιτείται για τον έλεγχο της τήρησης των αναληφθεισών δεσμεύσεων.

Ε. ΑΚΡΟΑΣΗ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΩΝ

(148) Τα διοικητικά συμβούλια της AEG Austria και της Kiepe Electric τόνισαν ότι σε περίπτωση που πωληθεί η Kiepe συνεπεία αναλήψεως δεσμεύσεως από πλευράς των μερών, επιθυμούν την από κοινού πώληση της γερμανικής Kiepe που εδρεύει στο Düsseldorf και της θυγατρικής της Kiepe στη Βιέννη. Λόγω του ότι τα διαπιστωθέντα ανταγωνιστικά προβλήματα αφορούν μόνον τη γερμανική αγορά, η πώληση της Kiepe Wien, που προμηθεύει επί συμβάσει ορισμένα στοιχεία στην Kiepe Düsseldorf, αλλά ουσιαστικά αποτελεί το εργαστήριο της Kiepe Düsseldorf, δεν είναι επιβεβλημένη. Κατά διαφορετικό, όμως, ισχύει για την περίπτωση που θα αποδειχθεί ότι η χωριστή πώληση της Kiepe Düsseldorf και της Kiepe Wien δεν είναι δυνατή, πρέπει να υιοθετηθεί άλλη αντιμετώπιση.

(149) Το διοικητικό συμβούλιο της AEG Scheinenfahrzeuge Gmbh, Henningsdorf, σε δήλωσή του, στις 29 Σεπτεμβρίου 1995, ζήτησε κατά την επιβολή υποχρεώσεων να ληφθεί υπόψη η ανάγκη να γίνει σωστή ενημέρωση του προσωπικού όσον αφορά την προγραμματιζόμενη αναδιάρθρωση των επιχειρήσεων καθώς και το θέμα της σύστασης ευρωπαϊκού διοικητικού συμβουλίου. Η παροχή πληροφοριών από τα διοικητικά συμβούλια και ο διορισμός ευρωπαϊκού διοικητικού συμβουλίου, που ανάλογα με τις περιστάσεις μπορούν να λάβουν χώρα βάσει των άλλων νομικών πράξεων, δεν μπορεί να επιβληθεί από την Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας ελέγχου των συγκεντρώσεων ελλείψει σχετικής νομικής βάσεως.

ΣΤ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

(150) Οι έρευνες της Επιτροπής στις αγορές των σχετικών προϊόντων τεχνολογίας σιδηροδρόμων στη Γερμανία κατέδειξαν ότι με τη συγκέντρωση οι ABB και Daimler-Benz, λόγω της ισχυρής ανταγωνιστικής θέσης που κατέχει μόνη της η Siemens, δεν θα αποκτήσουν περιθώρια χειρισμών τόσο μεγάλα πού να μην μπορούν να ελεγχθούν αποτελεσματικά από άποψη ανταγωνισμού. Υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν οι αναληφθείσες από τα μέρη δεσμεύσεις, η συγκέντρωση δεν θα επιφέρει τη δημιουργία ή την ενίσχυση κοινής δεσπόζουσας θέσης με τη Siemens στην σχετική αγορά τεχνολογίας σιδηροδρόμων της

Γερμανίας. Στις πέντε από τις οκτώ αγορές προϊόντων που εξετάστηκαν θεωρείται ότι η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση, ακόμα και χωρίς τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα μέρη, δεν θα έχει ως συνέπεια την απουσία πραγματικού εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών και της Siemens. Στην αγορά συρμών κυρίας γραμμής, η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση δεν θα προκαλέσει τουλάχιστον ενίσχυση ενός υπάρχοντος και δεσπόζοντος στην αγορά δυοπωλίου. Στις αγορές τροχιοδρόμων και οχημάτων υπογείου σιδηροδρόμου, η δημιουργία ενός επικρατούντος δυοπωλίου θα αποφευχθεί με τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα μέρη, δεδομένου ότι μπορεί να θεωρηθεί ότι θα συνεχίσει να υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των μερών και της Siemens.

(151) Η παρούσα απόφαση δεν έχει επιπτώσεις επί της εφαρμογής των γενικών κανόνων του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού στις συμβάσεις τις οποίες τα μέρη της προγραμματιζόμενης συγκέντρωσης έχουν ήδη συνάψει με τρίτους.

## V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(152) Για τους προαναφερθέντες λόγους και υπό την προϋπόθεση ότι τα μέρη θα τηρήσουν τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν, θεωρείται ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα δημιουργήσει ούτε θα ενισχύσει δεσπόζουσα θέση στην αγορά, με αποτέλεσμα να παρακωλύεται σε σημαντικό βαθμό ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός σε σημαντικό τμήμα της Κοινότητας. Κατά συνέπεια, υπό τον όρο αυτό, η συγκέντρωση κηρύσσεται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού για τις συγκεντρώσεις και το άρθρο 57 της συνθήκης ΕΟΧ, συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και με την λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση μεταξύ της ABB και της Daimler-Benz κηρύσσεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και με τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ υπό τον όρο ότι θα τηρηθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα μέρη και οι οποίες εκτίθενται στο σημείο 139.

*Άρθρο 2*

Τα μέρη οφείλουν να ενημερώνουν την Επιτροπή σύμφωνα με το σημείο 146 της παρούσας απόφασης.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται:

1) ABB Asea Brown Boveri AG
PO Box 8131
Affolternstrasse 44
CH-8050 Zürich

2) Daimler-Benz AG
Epplestrasse 225
D-70546 Stuttgart.

Βρυξέλλες, 18 Οκτωβρίου 1995.

*Για την Επιτροπή*

Karel VAN MIERT

*Μέλος της Επιτροπής*