II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 14 päivänä helmikuuta 1995,

neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 mukaisesta menettelystä

(Asia IV/M.477 — Mercedes-Benz/Kässbohrer)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(Vain saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(95/354/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

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

ottaa huomioon ETA-sopimuksen ja erityisesti sen 57 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon tätä asiaa koskevan menettelyn aloittamisesta 14 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen,

kuultuaan keskittymiä käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo, että

(1) Kyseinen menettely koskee Stuttgartista olevan Mercedes-Benz AG:n (Mercedes-Benz) aikomusta ostaa Ulmista oleva Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH (Kässbohrer).

(2) Komissio määräsi 5 päivänä lokakuuta 1994 tekemässään päätöksessä ilmoitettua keskittymää osittain lykättäväksi fuusioasetuksen 7 artiklan 2 kohdan ja 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti lopullisen päätöksen tekemiseen saakka.

(3) Komissio totesi 14 päivänä lokakuuta 1994 tekemässään päätöksessä, että ilmoitetun keskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille on vakavia epäilyjä. Komissio aloitti sen johdosta käsiteltävässä tapauksessa fuusioasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen menettelyn.

(4) Neuvoa-antavan komitean ensimmäinen käsittely oli 9 päivänä tammikuuta 1995, minkä jälkeen komissio lähetti 16 päivänä tammikuuta 1995 fuusioasetuksen 18 artiklan mukaisen ilmoituksen jatkoselvityksien tekemisestä. Tammikuun 27 päivänä 1995 järjestettiin keskittymässä mukana olevien yritysten ja kolmansien osapuolten kuuleminen, jossa esitettiin lisää todisteita. Neuvoa-antava komitea käsitteli tämän päätöksen luonnosta 10 päivänä helmikuuta 1995.

I. OSAPUOLET

(5) Mercedes-Benz on Daimler-Benz AG:n tytäryhtiö. Yritys valmistaa henkilöautoja, kuorma-autoja, linja-autoja ja ajoneuvojen komponentteja. Käss-

[1] EYVL N:o L 395, 30.12.1989, s. 1 (oikaisu: EYVL N:o L 257, 21.9.1990, s. 13)

bohrer on perheyritys, joka valmistaa linja-autoja ja erikoisajoneuvoja ammattimaiseen käyttöön.

II. TARKOITUS

(6) Tarkoituksena on luoda fuusioasetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu keskittymä.

(7) Mercedes-Benz ostaa koko Kässbohrerin liiketoiminnan ostamalla sen kaikki osakkeet. Osapuolten kesken tehdyt sopimukset velvoittavat Kässbohreria myymään tietyt linja-autotoimintaan kuulumattomat toimialat, ellei näin ole tapahtunut jo ennen yritysostoa. Myytäviä toimialoja ovat sopimusten mukaan rinnekoneet, säiliö- ja siiloautot sekä henkilöautojen kuljetusautot. Tämän lisäksi Kässbohrer on lakkauttanut yhteisyrityksen Ivecon kanssa sekä myynyt Tanskassa toimivan yhtiön Aabenraa Karosserifabrik A/S:n Volvolle ja Bilcon A/S:n Management-Buy-Out-järjestelyllä.

III. YHTEISÖULOTTUVUUS

(8) Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin yhteenlaskettu maailmanlaajuinen kokonaisliikevaihto on yli 5 miljardia ecua (Daimler-Benz-konserni: 50,473 miljardia ecua, Kässbohrer: 0,91 miljardia ecua tilivuonna 1993). Kummankin yrityksen yhteisönlaajuinen kokonaisliikevaihto ylittää 250 miljoonaa ecua. Kummallekaan kyseessä olevalle yritykselle ei kerry enempää kuin kaksi kolmasosaa sen kokonaisliikevaihdosta yhdessä jäsenvaltiossa. Keskittymällä on tämän vuoksi yhteisöulottuvuus fuusioasetuksen 1 artiklan tarkoittamassa merkityksessä.

IV. SOVELTUVUUS YHTEISMARKKINOILLE

A. KYSEESSÄ OLEVAT TUOTEMARKKINAT

(9) Linja-autot suunnitellaan yleensä nimeonomaisesti jotain tiettyä liikennetyyppiä varten. Esimerkiksi kaupunkilinja-autojen käyttötarkoitus on kuljettaa matkustajia muutaman minuutin tai joka tapauksessa hyvin lyhyen ajan, jolloin bussiin nousemisen ja siitä poistumisen tulee tapahtua mahdollisimman sujuvasti. Matkailuun tarkoitetut linja-autot kuljettavat matkustajia pitkiä matkoja, ja matkustajat viettävät ajoneuvossa tunteja tai jopa päiviä. Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen suunnittelussa painopiste on enemmän mukavuudessa ja tavaratilassa kuin sujuvassa linja-autoon nousemisessa ja linja-autosta poistumisessa.

(10) Eri kuljetuspalvelutyyppien asettamista erilaisista vaatimuksista johtuu se, että linja-autot ovat hyvin heterogeenisia tuotteita. Niinpä niiden mallivalikoima ulottuu kaupunkialueilla joukkoliikenteessä käytetyistä matalalattiaisista kaupunkilinja-autoista kaukomatkailussa käytettyihin ylellisiin, 15 metriä pitkiin, kaksikerroksisiin linja-autoihin. Näiden väliin mahtuu suuri joukko erilaisia tyyppejä, osaksi matalalattiaisista kaupunkilinja-autoista lähi- ja syöttöliikenne- sekä kaukoliikennelinja-autoihin (kumpaakin kutsutaan jäljempänä kaukoliikennelinja-autoksi) sekä linjaliikenteeseen ja lähimatkailuun sopivista monikäyttölinja-autoista yksitasoisiin pitkien matkojen matkailuliikenteessä käytettyihin linja-autoihin. Luettelo ei ole tyhjentävä, sillä on muitakin erikoistarkoituksiin kehitettyjä linja-autotyyppejä. Sen lisäksi eri malleja saadaan erikokoisina versioina. Heterogeenisuus on tästä johtuen suuri ja kysyntä hyvin eriytynyttä, koska jokainen linja-autoyritys vaatii omia liikennöintitarpeitaan vastaavan linja-auton.

(11) Eriytymisestä johtuu myös se, että linja-autotyyppien hintahaitari on hyvin laaja. Saksassa hinnat alkavat vakiomallisen kaupunki- tai kaukoliikennelinja-auton noin 350 000 Saksan markasta ja päättyvät kalleimpaan, yli 700 000 Saksan markkaa maksavaan matkailuun tarkoitettuun linja-autoon.

(12) Ilmoituksessaan osapuolet ovat määritelleet kyseessä oleviksi markkinoiksi linja-automarkkinat. Ne ovat muun ohella viitanneet siihen, että rekisteröintitilasto ei erottele eri linja-autotyyppejä. Kuitenkin komission tähänastisen päätöskäytännön mukaisesti (ks. jäljempänä 14 kappale) lähtökohdaksi tulee ottaa toisaalta kaupunkilinja-autojen ja toisaalta matkailuun tarkoitettujen linja-autojen omat erilliset markkinat, kaukoliikennelinja-autot jälkimmäisiin kuuluvina. Menettelyn jatkuessa osapuolet ovat esittäneet, että komission erilliseksi ryhmäkseen rajaamat kaukoliikennelinja-autot ovat osittain matkailuliikenteessä käytettyjen linja-autojen, osittain kaupunkilinja-autojen teknisiä muunnelmia ja kuuluvat näin ollen joko matkailuun tarkoitettuihin linja-autoihin tai kaupunki- ja kaukoliikennelinjoja liikennöiviin linja-autoihin.

(13) Osapuolten ensisijaisesti esittämää näkemystä yksistä kyseessä olevista linja-automarkkinoista kahdeksan tonnin kokonaispainoluokasta alkaen ei voida hyväksyä. Kysynnän kannalta on selvää, että matalalattiaista kaupunkilinja-autoa, jossa on paljon seisomapaikkoja, ei voi korvata WC:llä, videolaitteilla ja keittiöllä varustetulla kaksikerroksisella matkailuun tarkoitetulla linja-autolla. Näiden kahden ääriesimerkin väliin mahtuu, kuten edellä todettiin, suuri määrä erilaisia linja-autotyyppejä, jotka suunnitteluperiaatteiltaan ja varustukseltaan mukautuvat moniin eriläisiin käyttötarkoituksiin. Yleisesti voidaan todeta, että

kuljettajan ajomukavuuteen ja matkustajien matkustusmukavuuteen vaikuttavat teknisiin ominaisuuksiin ja varusteluun kohdistuvat vaatimukset sen mukaan, miten pitkille reiteille kukin linja-auto on ensisijaisesti tarkoitettu. Vaatimukset kasvavat vastaavasti myös sen mukaan, käytetäänkö jotakin linja-autotyyppiä enemmän matkailu- kuin linjaliikenteessä. Asteittaisesta ajomukavuuden paranemisesta ja kalliimmasta varustelusta sekä niistä johtuvasta linja-autojen heterogeenisyydestä ei kuitenkaan voi, osapuolten näkemyksestä poiketen, tehdä johtopäätöstä yksistä kyseessä olevista markkinoista. Voimakkaasti eriytyneestä tuotevalikoimasta johtuva vaikeus rajata markkinat täsmällisesti ei voi — vaikka tietyille tuotteille ei löydy selviä korvaavia vaihtoehtoja — johtaa siihen, että markkinoiden rajaamisesta luovutaan kokonaan.

(14) Vuosina 1990 ja 1991 komissio oli kahdessa Ranskan markkinoita koskeneessa päätöksessään[1] katsonut, että markkinat oli jaettava kaksiin alamarkkinoihin — julkisen liikenteen linja-autot ja matkailuun tarkoitetut linja-autot. Komission tässä menettelyssä tekemät tutkimukset, jotka keskittyivät pääasiassa Saksan markkinoihin, ovat kuitenkin osoittaneet, että — ainakin Saksan markkinoiden tuotevalikoiman osalta — markkinoilla on nykyisin erotettavissa ainakin kolmet alamarkkinat, joista jokainen muodostaa omat kyseessä olevat markkinansa. Linja-autojen käyttötarkoituksesta johtuvien toiminnallisten erojen ja tarjoajien markkinointikäsitteiden pohjalta voidaan kysyntäpuolen näkökulmasta erottaa kolme lohkoa:

a) **Kaupunkilinja-autot**

Kaupunkilinja-autoja käytetään kaupunkialueiden joukkoliikenteessä. Niissä on useimmiten matala lattia, jossa ei ole porrasaskelmia, ja bussiin nousemisen ja siitä poistumisen helpottamiseksi enemmän ovia kuin muissa linja-autoissa. Suurimmat asiakkaat ovat kaupungit ja kunnat.

b) **Kaukoliikennelinja-autot**

Kaukoliikennelinja-autoja käytetään maaseutuliikenteessä ja kaupunkien välisessä liikenteessä. Niiden varustelu ei yleensä ole erityisen ylellinen. Mitä tekniikkaan tulee, niissä ei useimmiten ole matalaa lattiaa, mutta sen sijaan selvästi tehokkaammat moottorit. Suurimpia asiakkaita ovat julkiset alueelliset linja-autoyhtiöt ja yksityiset linja-autoyritykset, jotka hoitavat luvanvaraista linjaliikennettä. Monet julkisen alan ostajat ostavat myös kaupunkilinja-autoja.

c) **Matkailuun tarkoitetut linja-autot**

Matkailuun tarkoitetut linja-autot on sunniteltu vapaa-ajan käyttötarkoituksiin, toisin sanoen lähinnä pitkien matkojen ajoon. Ne ovat yleensä korkeampia kuin kaukoliikennelinja-autot ja melko ylellisesti varusteltuja. Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen varusteluun kuuluvat usein ilmastointi, WC ja televisio, jotka osaltaan lisäävät matkustusmukavuutta pitkillä matkoilla. Suurimpia asiakkaita ovat vapaa-ajanliikennettä ja tilausliikennettä hoitavat yksityiset yhtiöt.

(15) Linja-autojen kokonaismarkkinoiden jako kolmeen lohkoon näkyy yleisesti tarjoajien myyntiesitteissä. Valtaosa komission tutkimuksessa mukana olleista linja-autojen valmistajista sekä linja-autoyhtiöistä, toisin sanoen kysyntäpuoli, piti jakoa oikeellisena. Tämä jako vastaa myös joukkoliikenteessä käytettyjen ajoneuvojen valmistusta koskevista yhtenäisistä säännöksistä annettua Euroopan talouskomission (ECE = Economic Commission for Europe) asetusta N:o 36. Siinä linja-autot luokitellaan kolmeen luokkaan, jotka määritellään seuraavasti:

"2.1.1. 'Linja-auto' (Luokka I), ajoneuvo, joka on suunniteltu ja varusteltu kaupunki- ja lähiliikenteeseen; tämän luokan ajoneuvoissa on matkustajille sekä istuma- että seisomapaikkoja, ja ne on suunniteltu siten, että matkustajien kuljettaminen monta pysäkkiä käsittävillä linjoilla on mahdollista.

2.1.2. 'Linja-auto kaupunkien ja paikkakuntien väliseen liikenteeseen' (Luokka II), ajoneuvo, joka on suunniteltu ja varusteltu pitkän matkan liikenteeseen. Siinä ei ole erillisiä seisomapaikkoja, mutta lyhyillä matkoilla siinä voi kuljettaa myös käytävällä seisovia matkustajia.

2.1.3. 'Matkailuun tarkoitettu linja-auto' (Luokka III), ajoneuvo, joka on suunniteltu ja varusteltu pitkiä ajomatkoja varten; tämän ajoneuvon suunnittelussa korostetaan istuvien matkustajien matkustusmukavuutta, seisovia matkustajia ei kuljeteta."

(16) Osapuolten vaihtoehtoisesti esittämä näkemys luokitella kaukoliikennelinja-autot teknisen muunnelman pohjalta joko kaupunki- tai matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkoon, ei perustu ostajan näkökulmasta ensisijaiseen perusteeseen eli keskinäiseen korvattavuuteen. Saksalaisten ostajien näkökulmasta matkailuun tarkoitetut linja-autot eivät voi siitäkään syystä korvata niiden pohjalta kehitettyjä kaukoliikennelinja-automuunnelmia, koska ensin mainitut eivät täytä vaatimuksia, joita valtionrahoituksen saanti asettaa linjaliikenteessä toimiville linja-autoille. Esimerkkinä viitattakoon tässä yhteydessä Nordrhein-Westfalenin

[1] Renault/Volvo, IV/M.004, päätös 7.11.1990, 15 kohta; Renault/Heuliez, IV/M.092, päätös 3.6.1991, 5 kohta

osavaltion julkaisemaan luetteloon ajoneuvon hankinnan perusteista (Kriterienkatalog für die Fahrzeugbeschaffung). Sen perusteella kaukoliikennelinja-autoissa on, seisovien matkustajien mahdolliseen kuljettamiseen liittyvien varusteluominaisuuksien ohella, oltava ainakin yksi kaksoisovi, eivätkä ne saa ylittää 860 mm:n enimmäislattiakorkeutta. Varsinkin viimeksi mainittua ominaisuutta eivät seuraavassa matkailuun tarkoitetuiksi linja-autoiksi luokitellut tyypit pysty täyttämään. Sitä paitsi Mercedes-Benz on itse käyttänyt komission käytettävissä olleessa strategiapaperissa luokittelua matkailuun tarkoitettuihin linja-autoihin kaukoliikenne- ja kaupunkilinja-autoihin ja korostanut jokaisen lohkon omia perusedellytyksiä. On kuitenkin todettava, että osapuolten esittämä näkökohta kaukoliikennelinja-autojen teknisestä muunnelmasta on merkityksellinen jäljempänä käsiteltävän tuotesopeuttamisjouston kannalta linja-autojen kokonaismarkkinoilla.

(17) Vaikka linja-automarkkinat luokiteltaisiinkin kolmeen lohkoon, se ei vielä merkitse, että näiden lohkojen väliset rajat olisivat selvät. Pikemminkin vierekkäisten lohkojen välillä on eriasteista korvattavuutta, joka hämärtää luokittelua. Tätä havainnollistaa seuraava katsaus Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin tuotevalikoimaan:

Mercedes-Benz

Lohko	Tyyppi	Kuvaus	Tekninen muunnelma
Kaupunkilinja-autot	O405	Perinteinen kaupunkilinja-auto	
	O405N	Matalalattiainen kaupunkilinja-auto	
Kaukoliikennelinja-autot	O404NÜ	Matalalattiainen kaukoliikennelinja-auto	Kaupunkilinja-auto
	O407	Kaukoliikennelinja-auto	Kaupunkilinja-auto
	O408	Kaukoliikennelinja-auto	Kaupunkilinja-auto
	O404RH-K	Monikäyttölinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
Matkailuun tarkoitetut linja-autot	O340	Perinteinen linja-auto	
	O404RH	Perinteinen linja-auto	
	O404RHD	Perinteinen linja-auto	
	O404SHD	Perinteinen linja-auto	

Kässbohrer

Lohko	Tyyppi (uusi mallisto)	Kuvaus	Tekninen muunnelma
Kaupunkilinja-autot	S215SL	Perinteinen kaupunkilinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
Kaukoliikennelinja-auto	S215NR	Matalalattiainen kaukoliikennelinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
	S215UL (S315UL)	Kaukoliikennelinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
	S215RL	Monikäyttölinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
	S215HR (S315H)	Monikäyttölinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
Matkailuun tarkoitetut linja-autot	S215HRI-GT (S315GT)	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	
	S215HDH (S315HD)	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
	S216HDS	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto
	(S328DT)	Kaksikerroksinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto

(18) Edellä oleva taulukko osoittaa päällekkäisyyttä kaupunkilinja-autojen ja kaukoliikennelinja-autojen välillä erityisesti matalalattialinja-autojen kohdalla. Matalalattiaiset kaukoliikennelinja-autot eroavat matalalattiaisista kaupunkilinja-autoista jonkin verran suuremman lattiakorkeuden ja voimakkaamman moottorin ansiosta. Ensin mainittuja voidaan kuitenkin käyttää myös kaupunkiliikenteessä, missä matalalattiamallit ovat nykyisin hallitsevassa asemassa. VDV:n (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) ilmoituksen mukaan 77 prosenttia Saksan kaupunkilinja-autojen kokonaishankinnoista oli 1994 matalalattialinja-autoja. Tässä yhteydessä on merkittävää myös se, että matalalattialinja-autojen osuus uuden kaukoliikennekaluston hankinnoista oli 1994 jo 12 prosenttia ja VDV odottaa sen vastaisuudessa kasvavan 50 prosenttiin. Niinpä tulevaisuudessa onkin odotettavissa päällekkäisyyksien lisääntymistä kaupunkilinja-auto- ja kaukoliikennelinja-autolohkojen välillä.

(19) Huomattivia päällekkäisyyksiä esiintyy myös kaukoliikennelohkon ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkon välillä. Tällöin on huomattava, että varsinkin yksityiset linja-autoyhtiöt siirtyvät yhä lukuisammin käyttämään samaa linja-autotyyppiä sekä linja- että matkailu- ja retkiliikenteessä. Edellä esitetystä tuotevalikoimasta käy selvästi ilmi, että linja-autojen tarjoajat mukautu-

vat tähän suuntaukseen. Mercedeksen kaukoliikennelinja-auto O405NÜ ja Kässbohrerin kaukoliikennelinja-auto S215NR soveltuvat vain linjaliikenteeseen, mutta linja-autotyyppejä O408 ja S215UL voidaan sen sijaan rajallisesti käyttää myös matkailu- ja retkiliikenteeseen. Monikäyttölinja-autot O408, O404RH-K, S215RL ja S215HR soveltuvat yleisesti kahteen käyttötarkoitukseen. Monikäyttölinja-autojen suunnittelussa on huomioitu kaksi käyttötarkoitusta. Ne täyttävät matkailu- ja retkiliikenteen ajo- ja matkustusmukavuudelle asettamat keskimääräiset vaatimukset. Toisaalta ne vastaavat linjaliikenteen asettamia vaatimuksia taloudellisuuden ja teknisten ominaisuuksien suhteen.

(20) Lopuksi on yleisesti todettava, että linja-autoja käytetään yhä enemmän eri käyttötarkoituksiin, vaikka ne luokitellaankin johonkin määrättyyn lohkoon. Näin on erityisesti yksityisten linja-autoyhtiöiden kohdalla. 90 prosenttia Saksan yksityisistä linja-autoyrityksistä toimii Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V:n (BDO) mukaan sekä linja- että matkailu- ja retkiliikenteessä. Noin puolet komission tutkimista linja-autoyhtiöistä ilmoitti, että ne käyttivät kalustoonsa kuuluvia linja-autoja sekä linjaliikenteessä että matkailu- ja retkiliikenteessä. Tällainen kaksoiskäyttö saattaa olla yleisempääkin muutaman bussin kalustolla liikennöivissä pienissä linja-autoyrityksissä, jotka eivät ole olleet mukana tutkimuksessa.

(21) Lisäksi on otettava huomioon, että linja-autotuotantoa leimaa huomattava tarjontajohteinen tuotantojousto (supply-side substitutability). Näin on erityisesti kaukoliikennelinja-autojen osalta, koska ne — kuten osapuolet aiheellisesti tähdensivätkin — ovat teknisiä muunnoksia osaksi kaupunkilinja-autoista ja osaksi matkailuun tarkoitetuista linja-autoista. Tekniikan suhteen kaupunkilinja-autojen ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen valmistajan kaukoliikennelinja-automarkkinoille pääsyn esteet ovat verraten matalia. Eri linja-autotyyppejä voidaan tavallisesti valmistaa samassa tehtaassa ja samoilla koneilla, minkä lisäksi eri tyypeissä on monia yhteisiä komponentteja. Jos tarjoaja valmistaa muutenkin useita bussimalleja, on siirtyminen toisen mallin valmistukseen suhteellisen helppoa. Useimmilla suurilla tarjoajilla (Volvo, Scania, Mercedes-Benz, Renault, Iveco) on edellä mainitun kaltainen täydellinen tuotevalikoima. Jos valmistaja ei sen sijaan toimi kaukoliikennelinja-autojen lohkolla, on siirtyminen kaukoliikennelinja-autojen valmistukseen vaikeampaa huomattavista kehittelykustannuksista johtuen.

(22) Edellä esitetyt yksittäisten markkinalohkojen kysyntäjohteiset päällekkäisyydet ja tarjontajohteinen tuotantojousto eivät sinänsä oikeuta päättelemään, että kaikilla linja-autoilla olisi yhdet kyseessä olevat markkinat, sillä, kuten todettiin, tällaisille kokonaismarkkinoille jäisi kuitenkin varsin huomattavia keskinäiseen korvattavuuteen liittyviä aukkoja. Lohkojen välisten rajojen hämärtyminen ja tarjontajohteinen tuotantojousto määrittävät kuitenkin tarjoajien kilpailuaseman kyseisillä markkinoilla. Keskittymän vaikutuksia arvioitaessa näitä markkinalohkoja ei voi tarkastella toisistaan erillisinä. Pikemminkin on tapauskohtaisesti otettava huomioon myös kilpailuedellytykset ja tarjoajien asema kokonaismarkkinoilla.

B. KYSEESSÄ OLEVAT MAANTIETEELLISET MARKKINAT

(23) Länsieurooppalaisilla linja-autojen valmistajilla on erityisen vahva asema omissa kotivaltioissaan. Suurimmat kotimaiset valmistajat yltävät usein lähes tai jopa yli 50 prosentin *markkinaosuuksiin*. Renault'lla on Ranskassa 66 prosenttia, Ivecolla Italiassa 54 prosenttia ja Espanjassa 47 prosenttia, Leylandilla (Volvo) Yhdistyneessä kuningaskunnassa 47 prosenttia sekä Volvolla Pohjoismaissa 48 prosenttia. Saksan tarjontarakenne on toistaiseksi melko tasapainoinen, neljän tarjoajan osuudet vaihtelevat 14 ja 35 prosentin välilla.

(24) Eri *linja-automallien* kysyntä vaihtelee jonkin verran jäsenvaltiosta riippuen. Julkinen liikenne on Pohjois- ja Keski-Euroopassa kehittyneempää kuin Etelä-Euroopassa. Kaukoliikennebussien, varsinkin vakiomallisten linja-autojen, markkinat ovat suurimmat Saksassa ja Benelux-maissa. Linja-autojen varustelussa on myös jonkinasteisia jäsenvaltiokohtaisia eroja. Saksalaiset linja-autoyhtiöt vaativat perinteisesti korkeampaa varustelutasoa kuin ostajat useimmissa muissa maissa.

(25) Vaikka Euroopassa toimivien yritysten onkin tärkeä tuntea eri jäsenvaltioiden hintarakenne oman liiketoimintastrategiansa vuoksi, eivät jäsenvaltioiden väliset *hintavertailut* ole kuitenkaan käsiteltävänä olevassa tapauksessa sopiva peruste kyseessä olevien maantieteellisten markkinoiden määrittämiseen. Hintavertailuja vaikeuttavat erot linja-autojen varustelutasossa. Linja-automarkkinoille ovat lisäksi tyypillisiä erikoisehdot ja alennukset, esimerkiksi käytetyn linja-auton ottaminen osamaksuksi vaihdossa uuteen linja-autoon. Mercedes-Benz ja Kässbohrer soveltavat Länsi-Euroopassa yhtenäisiä burttohintoja. Erot alennuksissa — Kässbohrerin Saksassa myöntämät alennukset ovat 10 prosenttia pienemmät kuin ulkomailla (noin [. . .][1] ja noin [. . .] prosenttia listahinnois-

[1] Tämän päätöksen julkaistusta toisinnosta on neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 liikesalaisuuksien salassapitovelvollisuutta koskevan 17 artiklan 2 kohdan mukaisesti jätetty tässä ja jäljempänä pois joitakin tietoja.

ta) — riippuvat, kuten yrityksiä kuultaessa ilmeni, jakelurakenteiden erilaisuudesta. Tämä vaikeuttaa siten todellisen hankintahinnan määrittämistä ja samalla tilastollisia hintavertailuja. Komission tutkimuksessa mukana olleiden markkinaosapuolten mukaan jäsenvaltioissa, ainakin Saksassa, vallitsee avoin hintapolitiikka. Linja-autojen valmistajien mielestä hintaerot Belgian, Alankomaiden, Ranskan ja Saksan välillä johtuvat sitä paitsi pääasiallisesti linja-autojen varustelutasossa esiintyvistä eroista.

(26) Linja-autoilta vaaditaan jokaisessa jäsenvaltiossa tyyppihyväksyntä. Teknisiä määräyksiä on paljon ja ne ovat erilaisia eri maissa (esim. oikeanpuoleinen ohjaus Yhdistyneessä kuningaskunnassa, kattovarauloskäynti Belgiassa ja Alankomaissa, syttymätön istuinverhoilu ja jarrustandardi Ranskassa, varauloskäynti linja-auton takaosassa Italiassa, lämmitys Ruotsissa jne.). Tämänkaltaiset toisistaan poikkeavat tekniset vaatimukset rajoittavat jossain määrin samanaikaista tuontia ja helpottavat erilaisen hintapolitiikan noudattamista eri maissa. Sen sijaan osapuolet vetoavat 1 päivänä tammikuuta 1995 Saksassa voimaan tulleeseen asetukseen EY-tyyppihyväksynnöistä (sovellus EY-direktiivistä 70/156/ETY). Tätä asetusta sovelletaan periaatteessa kaikkiin ajoneuvoihin, mutta, vastoin osapuolten antamia tietoja, sillä ei ole vielä linja-autojen kannalta merkitystä, koska toistaiseksi ei ole direktiiviä yhteisönlaajuisesti sovituista linja-autotyypeistä. Tällainen EY-tyyppidirektiivi on suunnitteilla 1997—1998, mutta se muuttuu velvoittavaksi vasta 4—5 vuoden siirtymäkauden jälkeen. Tosin joitakin linja-autoja koskevia teknisiä näkökohtia on jo yhdenmukaistettu EY:n moottoriajoneuvodirektiiveillä.

(27) Kuten osapuolet ja kilpailijat vahvistivat, valmistaja ottaa huomioon erilaiset kansalliset standardit jo uutta linja-automallia kehittäessään. Asiakkaiden vaatimukset vaihtelevat yleensä vielä voimakkaammin kuin kansalliset määräykset. Sen vuoksi yhdenmukaistamismenettelyt eivät, vaikka ne vaativatkin aikaa ja jonkin verran suunnittelukustannuksia, olekaan merkittävä markkinoillepääsyn este. ETA:n alueella voimassa olevia erilaisia teknisiä määräyksiä ei sinänsä voida pitää riittävänä perusteena olettamukselle kansallisten markkinoiden olemassaolosta.

(28) Kuten jäljempänä selostetaan, esiintyy kaupunki-, kaukoliikenne- ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinoilla samoin tiettyjä tunnusmerkkejä, joiden pohjalta on perusteltua määritellä markkinat tällä hetkellä vielä kansallisiksi. Varsinkin *kaupunkilinja-automarkkinoilla* on vielä tällä hetkellä kansallinen leima. Vaikka julkisia hankintoja koskeva EY-direktiivi on johtanut Euroopan laajuisten tarjouspyyntöjen määrän lisääntymiseen ja alkanut siten kasvattaa maantieteellistä markkina-aluetta, varsinainen julkinen hankintatoimi on tässä lohkossa edelleen selvästi kansallispainotteinen eikä ole vielä muuttanut kaupunkilinja-automarkkinoiden kansallista luonnetta. Sama pätee tällä hetkellä myös *kaukoliikenne- ja matkailuun tarkoitettuihin linja-autoihin,* vaikka niiden osalta onkin havaittavissa merkkejä markkinoiden avautumisesta. Tämä koskee erityisesti matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinoita. Kumpiinkin markkinoihin liittyy kuitenkin erikoispiirteitä, jotka vahvistavat olettamusta kansallisista markkinoista ja jotka esitellään jäljempänä erikseen.

Saksa

(29) Saksan, kuten muidenkin jäsenvaltioiden, linja-automarkkinoita hallitsevat vahvat kansalliset tarjoajat (Mercedes-Benz, Kässbohrer, MAN, Neoplan). Saksan neljän suurimman kansallisen tarjoajan yhteinen markkinaosuus oli 1993 noin 95 prosenttia.

a) *Tuonti*

(30) Linja-autojen — erityisesti kaupunki- ja kaukoliikennelinja-autojen — tuonti Saksaan on ollut viime aikoihin asti melko vähäistä. Maahantuotujen linja-autojen osuus on viime vuosina ollut lievässä nousussa, joskin toistaiseksi vielä alhaisella absoluuttisella tasolla. Ulkomaisten linja-autojen markkinaosuus (menekki) (yli 8 t) kohosi 2,2 prosentista (88) vuonna 1989 3,3 prosenttiin (177) vuonna 1991, 5,0 prosenttiin (345) vuonna 1993 ja 5,6 prosenttiin (320) vuonna 1994 (ennakkoarvio tammi—marraskuun pohjalta). Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen myyynnin markkinaosuus on Saksassa peräti 10,3 prosenttia (kaupunkilinja-autot 3,5 prosenttia, kaukoliikennelinja-autot 1,1 prosenttia). Erityisen selvä kasvu vuosina 1991—92 (177:stä 333:een) johtui Saksan yhdistymistä seuranneesta kovasta kysynnästä uusissa osavaltioissa. Vuonna 1994 menekki supistui noin 320 linja-autoon. Tämä 7 prosentin supistuminen oli tosin selvästi pienempi kuin markkinoiden kokonaismäärän 18 prosentin lasku vuonna 1994. Voidaankin odottaa, että jo tähän mennessä saavutetulla kasvulla ulkomaiset tarjoajat ovat saaneet jalansijaa Saksassa tai ainakin tietyillä alueilla. Tuonti liikkuu tosin toistaiseksi vasta 5 prosentin tuntumassa kokonaismäärästä; tällöin on kuitenkin muistettava, että tuontia on ylipäänsä suuntautunut Saksaan vasta muutaman vuoden ajan ja tuonnin kasvu on tällöin ollut vuositasolla huomattava.

(31) Toistaiseksi melko vähäinen tuonnin määrä liittyy jäljempänä kuvailtuun ankaraan kilpailuun, joka vallitsee useiden huomattavien saksalaisten linja-autonvalmistajien välillä. Näillä linja-autonvalmis-

tajilla on laaja tuotevalikoima kaikissa linja-automarkkinoiden lohkoissa (ks. tarkemmin jäljempänä 49 kappale jatk.). Saksalaiset tarjoajat ovat tämän lisäksi noin 30 prosentin vientiosuudella ylivoimaisesti suurimmat viejät Euroopan yhteisössä. Kun molempia osapuolia sekä yksityisiä ja julkisia saksalaisia linja-autoyrityksiä kuultiin, ilmeni tosin, että kaikki suuret ulkomaiset tarjoajat ovat viime aikoina pystyneet tarjoamaan saksalaisten asiakkaiden vaatimukset täyttäviä tuotteita.

(32) Markkinoiden kilpailurakenne takasi aikaisemmin hinta-laatusuhteen, joka vastasi saksalaisten asiakkaiden vaatimuksia. Siksi saksalaisilla asiakkailla ei ole ollut erityistä tarvetta luopua saksalaisten tarjoajien ja komponenttien ensisijaisuudesta ja vakiintuneista asiakas-tavarantoimittajasuhteistaan. Tällaiset aineettomat markkinoillepääsyn esteet ovat yleensä synnyttäneet kansalliset markkinat. Aineettomia ja aineellisia markkinoillepääsyn esteitä kuvaillaan jäljempänä. Niiden varsinainen käsittely tapahtuu kuitenkin kilpailuoikeudellisen arvioinnin puitteissa (ks. C.III.3.c kohta jäljempänä), koska ne ovat keskeisessä asemassa arvioitaessa suunnitellun keskittymän vaikutuksia kilpailurakenteeseen Saksassa ja Euroopan talousalueella.

b) *Aineelliset markkinoillepääsyn esteet ("tangible barriers")*

(33) Ostajille tärkeä peruste linja-auton hankinnassa on valmistajan *huoltamo- ja korjaamoverkko*. Kaikilla edellä mainituilla saksalaisilla linja-autonvalmistajilla on tällainen verkko. Suurilla ulkomaisilla tarjoajilla, jotka ovat samalla hyötyajoneuvojen valmistajia (Volvo, Renault, Scania ja Iveco), on kuorma-autoja varten vastaava huoltoverkko, jota ne voisivat laajentaa linja-autojen tarpeisiin melko vähäisin taloudellisin uhrauksin (ks. tarkemmin C.III.3.c kohta). Integroimattomat ulkomaiset valmistajat, jotka haluavat päästä Saksan markkinoille, voisivat käyttää alihankkijoidensa huoltoverkkoja, jolloin niiden kustannettaviksi tulisivat ainoastaan välttämättömän sopimuskorjaamoverkon luomisesta aiheutuvat varsin vähäiset kustannukset.

(34) Komission tutkimuksissa mainittiin edelleen uusien ja erityisesti ulkomaisten tarjoajien markkinoillepääsyn esteenä käytettyjen linja-autojen *takaisinostohinnat ja -ehdot* — osamaksuna uuden bussin hankinnassa — sekä niin kutsutut siirtymävaiheen kustannukset "switching costs" (tavarantoimittajan vaihdon yhteydessä koulutuksesta, työkaluista ja varaosavarastosta syntyvät kustannukset) (ks. tarkemmin 91 kappale jatk.). Molemmissa on kuitenkin kyse kustannustekijöistä, joiden merkitys on komission tutkimusten mukaan kysyntä- ja tarjontapuolelle vain rajallinen.

c) *Aineettomat markkinoillepääsyn esteet ("intangible barriers")*

(35) Edellä mainitut aineelliset esteet ovat taloudellisesti arvioitavissa ja katettavissa vastaavalla investoinnilla markkinoilletuloa suunniteltaessa, mutta linja-automarkkinoilla — erityisesti kaukoliikenne- ja turistibussien kohdalla — vakiintuneet *asiakas-tavarantoimittajasuhteet ja merkkiuskollisuus* ovat kaksi aineetonta, ei pelkästään taloudellisiin ja teknisiin seikkoihin perustuvaa estettä, jotka menneisyydessä ovat vaikeuttaneet ulkomaisten tarjoajien markkinoillepääsyä (ks. 82 kappale jatk.). Samat esteet tunnetaan myös muissa jäsenvaltioissa, esimerkiksi Ranskassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Italiassa.

(36) Vakiintuneita asiakkaiden ja tavarantoimittajien suhteita todettiin lähinnä yksityisellä alalla, useimmiten pienissä ja keskisuurissa yrityksissä. Julkisella alalla henkilökohtaiset suhteet ovat vähämerkityksisempiä. Kumpikin asiakasryhmä suosi kuitenkin erotuksetta saksalaisia merkkejä. Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen kohdalla tämä oli osaksi mielikuvakysymys.

d) *EY:n direktiivien vaikutus julkiseen hankintamenettelyyn*

(37) Julkista hankintamenettelyä koskevan EY:n direktiivin soveltamisalaan (neuvoston direkttivit 90/531/ETY ja 93/38/ETY vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alan hankintamenettelystä) kuuluvat saksalaiset linja-autoyritykset ovat 1 päivästä maaliskuuta 1994 lähtien joutuneet tekemään tilauksensa julkisella tarjouskilpailulla Euroopan talousalueella. Tuolloin direktiivi 90/531/ETY saatettiin osaksi Saksan oikeutta (22 päivänä helmikuuta 1994 annettu asetus julkisesta hankintamenettelystä). Direktiiviä 93/38/ETY ei ole vielä saatettu osaksi Saksan oikeutta. Direktiiviä sovelletaan valtion viranomaisiin, julkisiin yrityksiin ja sellaisiin yksityisiin yrityksiin, joilla on viranomaisten myöntämät erityis- tai yksinoikeudet, esim. yksityiset linja-autoyhtiöt, joille on myönnetty verkkotoimilupa. Uusien bussien hankinnasta on järjestettävä tarjouskilpailu, jos hankinnan arvo on vähintään 400 000 ecua; jos hankinnan kokonaisarvo on 750 000 ecua, on siitä ilmoitettava *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* vähintään kerran vuodessa.

(38) Direktiivillä julkisesta hankintamenettelystä on tässä tapauksessa merkitystä vain kaupunki- ja kaukoliikennelinja-autojen kohdalla. Ennen julkisesta hankintamenettelystä annetun asetuksen voimaantuloa saksalaisten julkisen alan ostajien ei tarvinnut ottaa huomioon ulkomaisten tarjoajien

tarjouksia tavarantoimittajan valinnassa. Asetuksen voimaantulon jälkeen yhä useammat julkiset hankintayksiköt ovat ostaneet rajallisia määriä ulkomaisia linja-autoja. Verband der öffentlichen Verkehrsunternehmen -liitto (VDV) suoritti osapuolten kuulemisen, jossa vahvistettiin kyseinen suuntaus ja annettiin esimerkkejä (ks. 97 kappale). Sen perusteella voidaan odottaa, että julkista hankintamenettelyä koskevan direktiivin vaikutukset alkavat näkyä jo lähitulevaisuudessa. Vaikka direktiivillä onkin luotu tulevaisuutta silmällä pitäen oikeudelliset edellytykset hankintamenettelylle, joka on avoin kaikille tarjoajille, on vallitsevan saksalaisia tarjoaijia suosivan käytännön ja, ainakin kaukoliikennelinja-autojen alalla esiintyvän, vähäisen tuonnin perusteella lähdettävä erillisistä saksalaisista markkinoista.

Itävalta

(39) Itävallan linja-automarkkinoilla keskittymän merkitys on vähäisempi kuin Saksassa. Uuden yksikön yhteenlaskettu markkinaosuus kaupunkilinja-autoista jää alle 11 prosentin. Mercedes-Benz ei ole ollenkaan edustettuna Itävallan kaukoliikennelinja-autojen osalta, Kässbohrerin osuus on sen sijaan noin 12 prosenttia. Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen yhteinen markkinaosuuus olisi sitä vastoin verrattavissa Saksan vastaavaan määrään (60 prosenttia). Monet seikat puoltavat näkemystä, että Itävaltaa ei matkailuun tarkoitettujen linja-autojen osalta tule pitää Saksasta alueellisesti erillisenä markkina-alueena. Linja-autoja tuodaan Saksasta huomattavia määriä, ja linja-autonvalmistajien myynti- ja huoltoverkkoja voidaan verrata Saksan verkkoihin. Linja-autojen varustelutason suhteen itävaltalaisten ostajien vaatimukset eivät sanottavasti poikkea saksalaisten vaatimuksista. Avoimeksi voidaan kuitenkin jättää kysymys, pitäisikö Itävalta ja Saksa edellä mainituista syistä käsittää yhdeksi yhtenäiseksi markkina-alueeksi. Keskittymän kilpailua koskevassa arvioinnissa, joka jäljempänä rajoittuu Saksan markkinoihin, päädyttäisiin samaan lopputulokseen, jos kyseessä olevat maantieteelliset markkinat käsittäisivät Saksan *ja* Itävallan (ks. tarkemmin C kohta).

Maantieteellisiä markkinoita koskeva tulos

(40) Kaupunkilinja-autojen maantieteellisesti kyseessä oleva markkina-alue on alhaisesta tuontimäärästä ja kunnallisten kaupunkilinja-autoyhtiöiden tähänastisesta hankintamenettelykäytännöstä johtuen rajattava Saksaan. Kaukoliikennelinja-autojen ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinat ovat Euroopan talousalueella avoimemmat. Niille on kuitenkin ominaista markkinoillepääsyn esteet, joista osaa voidaan ulkomaisten tarjoajien kannalta pitää tärkeinä ja osaa vähemmän tärkeinä. Varsinkin asiakkaiden ja tavarantoimittajien suhteet ja merkkiuskollisuus ovat olleet tähän asti keskeisiä molemmilla lohkoilla. Toisaalta ne hidastavat Saksan markkinoiden avautumista; toisaalta on jo nyt saksalaisten ostajien keskuudessa selvästi havaittavissa suuntautumista ulkomaisiin valmistajiin, mistä todistaa myös tuonnin kasvu.

(41) Komission yleinen näkemys on, että kilpailuedellytykset Saksassa ja muissa ETA-maissa eroavat vielä nytkin toisistaan. Tosin on havaittavissa merkkejä markkinoiden kansainvälistymisestä, erityisesti matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla. Koska tämä kehitys tulee jatkumaan vielä jonkin aikaa ja Saksan markkinat ovat vielä toistaiseksi luonteeltaan kansalliset, tuntuu tämänhetkisten aineellisten ja aineettomien markkinoillepääsyn esteiden kokonaisvertailussa tarkoituksenmukaiselta ottaa Saksan markkinat lähtökohdaksi suunnitellun keskittymän kilpailuoikeudellisessa arvioinnissa ja kinnittää huomiota Saksan markkinoiden avautumisesta syntyviin vaikutuksiin keskittymän vaikutuksia tutkittaessa (C kohta).

C. KILPAILUOIKEUDELLINEN ARVIOINTI

(42) Edellä esitettyjen kaupunki-, kaukoliikenne- ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinalohkojen välisten erojen sekä toistaiseksi Saksassa vallinneiden erityisten kilpailuedellytysten perusteella on kilpailuun liittyvän arvioinnin peruslähtökohdaksi otettava kyseiset kolme Saksan markkinoiden lohkoa. Koska kolmet kyseessä olevat tuotemarkkinat sivuavat toisiaan, on kilpailuun liittyvässä arvionnissa otettava huomioon myös kyseisillä markkinoilla vallitsevaa kilpailua leimaavat vuorovaikutukset ja päällekkäisyydet. Linja-autonvalmistajan kilpailuvahvuutta voidaan eri bussilohkoissa mitata luotettavasti vain, jos samalla huomioidaan kyseisen linja-autonvalmistajan asema koko linja-autoalalla.

I. Euroopan linja-automarkkinat

(43) Linja-autojen menekki ETA:n alueella oli 1993 noin 19 250 ajoneuvoa (Saksassa n. 6 900, Ranskassa 3 400, Yhdistyneessä kuningaskunnassa 2 200, Italiassa ja Espanjassa kummassakin 1 300 ja muissa maissa alle 650). Se vastaa jo kymmenen vuotta verraten vakiona pysynyttä Euroopan bussimarkkinoiden kokonaislaajuutta. Suurimman lohkon muodostavat kaupunkilinja-autot (1993: 41 prosenttia), seuraavina ovat matkailuun tarkoitetut linja-autot (35 prosenttia) ja kaukoliikennelinja-autot (24 prosenttia). Viimeksi mainittujen merkitys, kuten aikaisemmin todettiin, on joissakin jäsenmaissa suurempi. Näin on esimerkiksi Saksassa, jossa niiden osuus on 33 prosenttia. Saksassa linja-automarkkinat pienenivät 1994 18 prosentilla ja olivat noin 5 700 linja-autoa, kuten edellä jo mainittiin. Kahdesta viime vuodesta poi-

keten markkinoiden kasvu tulee lähivuosina luultavasti edelleen, vaikkakin lievästi, määrällisesti supistumaan. Tämä johtuu osaksi siitä, että kysynnän kasvu on ollut Saksassa kolmen viimeisen vuoden aikana epätavallisen voimakasta, koska monet itäsaksalaiset linja-autoyhtiöt uudistivat yhdistymisen seuraksena linja-autokalustonsa. Pitemmällä aikavälillä kysynnän odotetaan vakiintuvan, ei kuitenkaan merkittävästi kasvavan; näkemys, jonka komission kuulemat linja-autojen valmistajat vahvistivat.

(44) Linja-autoalalla markkinoiden kasvu ei heijastu pelkästään kokonaismäärään. Vaikka kokonaismäärä pysyisi samana, markkinoilla vallitsee huomattava muutostila, koska linja-autot ovat monimutkaisia investointihyödykkeitä ja niiden tekniikkaa ja varustelua kehitetään jatkuvasti. Tässä yhteydessä on merkittävä osa turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvien vaatimusten lisääntymisellä. *Laatukilpailun* merkitys on vieläkin suurempi, sillä teollisuutta leimaa tietynasteinen ylitarjonta. Kapasiteettilukuja on vaikea arvioida, ylikapasiteetti on komission käytettävissä olevien tietojen mukaan 20—25 prosenttia, joissakin yksittäisissä tapauksissa jopa enemmän. Yleisesti ottaen kyseessä on joustava tuotannonhaara, koska oman valmistuksen osuus teknisellä puolella on vähäinen ja alihankkijat toimittavat huomattavan määrän standardikomponentteja. Korinvalmistuksen ja varustelupuolen kapasiteetti riippuu ensisijaisesti henkilöstön määrästä. Markkinat ovatkin valmistusmäärien suhteen avoimet, koska tiedot ensirekisteröintien määrästä ovat julkisia. Lisäksi on havaittavissa samassa maassa toimivien asiakkaiden keskinäisissä suhteissa varsin avoin hintapolitiikka määrätyn tyyppisten linja-autojen ja varustelun suhteen.

(45) *Integroimattomat* (tai riippumattomat) valmistajat valmistavat täydellisiä linja-autoja, mutta ostavat alihankkijoilta monia komponentteja, varsinkin moottoreita. Tähän ryhmään kuuluvat mm. Van Hool, Neoplan, Kässbohrer ja Bova. Edellisten vastakohtana ovat *integroidut* valmistajat kuten Mercedes-Benz, Volvo, Renault, Iveco (Fiat), MAN ja DAF, jotka ovat samalla merkittäviä hyötyajoneuvojen valmistajia ja valmistavat kaikki tai ainakin tärkeimmät komponentit itse. Lopuksi on vielä pienempiä tarjoajia, jotka valmistavat pelkkiä koreja ja tilaavat kaikki mekaaniset komponenttinsa (alustan, moottorin, vaihteiston) integroiduilta valmistajilta. Tämän riippuvuuden johdosta ne eivät olekaan suoranaisesti riippumattomia kilpailijoita; niiden linja-autoissakin käytetään myöhemmin alustanvalmistajan merkkiä.

(46) Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin keskittymää voidaan pitää uutena askeleena *yleisessä rakennemuutoksessa,* joka on parhaillaan käynnissä Euroopan linja-autoteollisuudessa. Suuret kuorma-autojen ja linja-autojen valmistajat ostavat pienempiä tarjoajia, jotka toimivat integroimattomina valmistajina tai niin kutsuttuina autonkorin valmistajina. Esimerkiksi Volvo osti Saksasta Drögmöllerin, Itävallasta Steyrin ja Tanskasta Aabenraan. Scania osti tanskalaisen linja-autonvalmistajan DAB-Silkeborgin. Jo vuonna 1991 Renault osti ranskalaisen valmistajan Heuliez'n. Volvo ja Scania ovat siten tuntuvasti parantaneet valmiuttaan tarjota täydellisiä linja-autoja samalta toimittajalta. Tämä rakennemuutoskehitys saattaa osaltaan vaikuttaa Euroopan linja-autoteollisuuden järkiperäistämiseen.

(47) Euroopan talousalueella Saksa on myyntimäärillä mitattuna selvästi suurin markkina-alue. Linja-autojen kokonaismyynnistä 36 prosenttia tapahtuu Saksassa. Saksa onkin sekä määrällisesti että hintatasonsa puolesta houkutteleva markkina-alue, kuten useimmat tarjoajat vahvistavat. Muun muassa Volvo ja Renault ovat vakuuttaneet komissiolle, että niillä on erityinen strateginen mielenkiinto voimakkaampaan läsnäoloon Saksan markkinoilla.

(48) Vuoden 1994 yhdistettyjen markkinaosuuksien perusteella Mercedes-Benzillä ja Kässbohrerilla tulee olemaan Euroopan talousalueella (ETA) yhteisesti 27,9 prosentin osuus yli 8 tonnin kokonaispainoluokan linja-automarkkinoista. Toiseksi suurin tarjoaja on Volvo 16,4 prosentin osuudella, jota se on kasvattanut edellisestä vuodesta 3,6 prosentilla, Mercedes-Benz ja Kässbohrer sen sijaan ovat menettäneet yhteensä 2,4 prosenttia. Renault'n ja MANin osuus on 10—11 prosenttia; seuraavaksi tulee ryhmä, jossa yksittäiset osuudet vaihtelevat 5 ja 6 prosentin välillä (Neoplan, Iveco, Scania). Keskittymän seurauksena Mercedes-Benz ja Kässbohrer vahvistavat asemiaan sekä Saksassa että muissa ETA-valtioissa. Keskittymän painopiste on tosin Saksassa, josta Kässbohrer saa 66 prosenttia liikevaihdostaan (Ranskasta 14 prosenttia, Itävallasta 6 prosenttia jne.). Tarjontarakenteen kaventumisesta huolimatta merkittävien kotimaisten valmistajien määrä on Saksassa edelleenkin suurempi kuin muissa maissa, kuten esim. Ranskassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa tai Italiassa.

II. Saksan linja-automarkkinoiden kilpailurakenne

(49) *Saksa* on esimerkkinä markkinoista, joita ovat tähän saakka leimanneet monet integroidut ja integroimattomat tarjoajat. Niille on tunnusomaista *kova kilpailu saksalaisten tarjoajien* kesken. Tästä on osoituksena markkinaosuuksien kehitys, jolle on ollut ominaista voimakkaat vaihtelut viimeisten kymmenen vuoden aikana. Linja-autojen kokonaismarkkinoilla Saksassa Mercedes-Benzin

osuus, joka oli vielä 1981 ollut 50 prosenttia, kohosi 42 prosentista 1984 47 prosenttiin 1985 ja laski myöhemmin vuonna 1993 35 prosenttiin. Vuonna 1994 Mercedes-Benzin osuus kasvoi jälleen 37 prosenttiin. Kässbohrerin markkinaosuus, joka oli 1989 28 prosenttia, laski 1994 20 prosenttiin. MANin markkinaosuus, joka 1980 oli vielä 30 prosenttia, kohosi 17 prosentista 1985 24 prosenttiin 1993 laskeakseen 1994 uudelleen 22 prosenttiin. Neoplanin markkinaosuus, joka oli vuoteen 1983 asti vielä selvästi alle 10 prosenttia, kasvoi tasaisesti 10 prosentista 1985 15 prosenttiin 1994. Vastaavia markkinaosuuksien muutoksia on ollut havaittavissa myös kolmen markkinalohkon sisällä. Niinpä esim. Mercedes-Benzin kaupunkilinja-autojen markkinaosuus laski 59 prosentista 1986 43 prosenttiin 1993, kaukoliikennelinja-autojen 44 prosentista 1985 31 prosenttiin 1993 ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen osuus laski 44 prosentista 1985 27 prosenttiin 1993 ja sousi 31 prosenttiin 1994 (vrt. tarkemmin markkinaosuuskaaviot liitteissä I.a—I.d.).

(50) Vaikka hintataso Saksan markkinoilla onkin suhteellisen korkea, osittain myös komponentteihin ja varusteluun kohdistuvista korkeista vaatimuksista johtuen, hintataso on kuitenkin tulos kilpailun säätelemästä hinta-laatusuhteesta. Kuten komission selvityksissä ilmeni, Saksassa tarjoajilla ei ole hinnoissa sanottavampaa liikkumavaraa. Tosin saksalaiset valmistajat pystyivät korottamaan hintojaan tuntuvasti 1991 Saksan yhdistymisen laukaiseman kysyntäpiikin yhteydessä. Kahtena seuraavana vuotena niiden oli kuitenkin uudelleen alennettava hintojaan. Niinpä esimerkiksi Mercedes-Benz ja Kässbohrer matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkon johtavina tarjoajina eivät pystyneet enää vuoden 1992 jälkeen saamaan hintoja, joilla ne olisivat pystyneet peittämään kustannukset.

(51) Linja-automarkkinalohkoilla valmistajien vastapuolena ovat hintatietoiset ostajat, etenkin yksityisissä linja-autoyhtiöissä. Komission kuulemat tarjoajat arvioivat ostajien hintaherkkyyden asteikolla 1—5 kauttaaltaan korkeaksi (MAN, Ernst Auwärter: 5; Ikarus, Bova: 4, samoin, joskin ilman numerotietoa: DAF). Ostajat ovat täysin valmiita vaihtamaan toimittajaa, kuten komission tutkima hankintakäyttäytyminen viimeisten viiden vuoden aikana osoitti (ks. jäljempänä 63 kappale). Ostajien hintatietoisuus heijastuu myös edullisten (monikäyttö)linja-autotyyppien lisääntyvänä tuotantona.

(52) Merkittäviä kilpailun ilmaisimia ovat hinnan ohella lähinnä laatu, joustavuus ostajien toiveiden suhteen, hyvä neuvontapalvelu ja toimiva huolto. Vahvuudet näillä alueilla ovat mahdollistaneet sen, että myös integroimattomat valmistajat, esim. Kässbohrer ja Neoplan, ovat pystyneet tähän asti säilyttämään kilpailuasemansa. Kuitenkin Saksan markkinoiden korkeat vaatimukset, samanaikainen kapasiteettien vajaakäyttö ja kasvava kustannuspaine ovat johtaneet siihen, että linja-autoteollisuuden kannattavuus on Saksassa heikentynyt entisestään. Kuten Kässbohrerin ongelmat osoittavat, integroidut valmistajat pystyvät selviämään tästä kehityksestä suurten voimavarojensa ansiosta helpommin kuin integroimattomat tarjoajat.

III. Keskittymän vaikutukset linja-autoalalla Saksassa

(53) Saksan markkinoiden kilpailurakenne ja saksalaisen linja-autoteollisuuden suorituskyky ovat menneisyydessä myötävaikuttaneet siihen, että Saksan markkinoille suuntautuneen tuonnin osuus on ollut vähäistä verraten helposti voitettavista aineellisista markkinoillepääsyn esteistä huolimatta. Koska huomattava kilpailu on tähän mennessä taannut saksalaisten ostajien vaatimuksia vastaavan hinta-laatusuhteen, niillä ei ole ollut syytä vaihtaa merkittävässä määrin ulkomaisiin tarjoajiin. Tätä taustaa vasten on nähtävä myös aineettomien markkinoillepääsyn esteiden — esimerkiksi merkkiuskollisuuden sekä asiakkaiden ja tavarantoimittajien keskinäisten suhteiden — merkitys, joka, kuten edellä todettiin, on osaltaan vaikuttanut siihen, että Saksa rajataan toistaiseksi omaksi maantieteellisesti kyseessä olevaksi markkina-alueekseen. Mikäli käsiteltävänä olevasta keskittymästä syntyvä korkeampi keskittymisaste johtaisi Saksan tarjoajien tämänhetkisen hinta-laatusuhteen tuntuvaan heikkenemiseen, olisi lähdettävä siitä, että edellä mainitut aineettomat markkinoillepääsyn esteet tulevat nopeasti menettämään merkitystään. Ainakin siinä tapauksessa, että asiakkaat toimivat liiketoiminnan kannalta järkevästi, on odotettavissa, että hinta-laatusuhteen huonontuessa ne siirtyvät huomattavassa määrin käyttämään ulkomaisia tarjoajia. Tällaisen liiketoiminnan kannalta järkevän vastavaikutuksen todennäköisyys on käsiteltävässä tapauksessa perusteltu erityisesti saksalaisiin linja-autoyhtiöihin kohdistuvan voimakkaan kilpailu- ja kustannuspaineen takia. Mercedes-Benz/Kässbohrerin toimintavapauden rajoittaminen ulkomaisten tarjoajien mahdollisella kilpailulla on käsiteltävässä tapauksessa siitä syystä ratkaisevan tärkeää, että se täydentäisi valvontaa, joka syntyy saksalaisten tarjoajien tämänhetkisestä keskinäisestä kilpailusta. Kuten jäljempänä tarkemmin selostetaan, sekä mahdollinen kilpailu että tällä hetkellä vallitseva kilpailu takaavat yhdessä keskittymän toteutumisen jälkeenkin riittävän tehokkaan kilpailun Saksan markkinoilla, koska aineelliset markkinoillepääsyn esteet ovat helposti voitettavissa ja aineettomien esteiden odotetaan menettävän merkitystään.

1. *Markkinoiden tunnusmerkit ja kysynnän rakenne*

(54) Seuraavassa esitetyt markkinaosuudet perustuvat kappalemääriin. Ne ovat suurimmaksi osaksi peräisin virallisista rekisteröintitilastoista. Osapuolten mukaan tällainen kappalemäärään perustuva laskelma on alalle tyypillinen; arvoon perustuvia markkinaosuuksia ei pystytä arvioimaan kyllin luotettavasti. Komission käytössä olevista tiedoista kävi ilmi, että arvoon perustuvat arviot markkinaosuuksista johtaisivat käsiteltävillä markkinoilla Mercedes-Benzin/Kässbohrerin ja MANin osalta hieman korkeampiin lukuihin.

(55) Ilmoittajien antamien tietojen mukaan *kaupunkilinja-autojen* vuosittainen kysyntä ETA:n alueella on noin 8 000 linja-autoa. Saksassa olivat ETA:n selvästi suurimmat markkinat myynnin ollessa 2 750 ajoneuvoa 1993. Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin yhteenlaskettu osuus ETA:n alueella myydyistä kaupunkilinja-autoista oli 22 prosenttia; tällöin Kässbohrerin myynti Saksan ja Ranskan ulkopuolelle rajoittui vain muutamaan kaupunkilinja-autoon (Kässbohrerin markkinaosuus ETA:n alueella oli noin 3 prosenttia). Saksan kaupunkilinja-automarkkinoilla kysyntää hallitsee arviolta 250 suurta ja erittäin suurta kunnallista linja-autoyhtiötä. Niiden lisäksi kysynnästä vastaavat lukuisat yksityiset omalla toimiluvalla toimivat linja-autoyhtiöt.

(56) ETA:n alueella myytiin kahden viimeisen vuoden aikana vajaat 5 000 *kaukoliikennelinja-autoa.* Saksassa on jälleen suurimmat yksittäiset markkinat. Tällä hetkellä siellä on rekisteröityjä kaukoliikennelinja-autoja noin 14 000 kappaletta. Saksassa myytyjen kaukoliikennelinja-autojen määrä oli osapuolten ilmoituksen mukaan 1993 noin 2 000 kappaletta. Toiseksi suurimmat markkinat ovat Ranskassa, jossa myytiin noin 800 kaukoliikennelinja-autoa (1993).

(57) Kaukoliikennelinja-autojen ostajina on sekä julkisen että yksityisen alan yrityksiä. Deutsche Bahn AG:n 17 paikallislinja-autoyhtiötä ovat Saksan suurimmat kaukoliikennevuoroja liikennöivät linja-autoyhtiöt. Näiden paikallisten linja-autoyhtiöiden keskivertokalusto käsittää 350 ajoneuvoa, joista osa on vuokrattu yksityisiltä linja-autoyhtiöiltä; nämä linja-autoyhtiöt ostavat yhteensä noin 15 prosenttia Saksassa vuosittain myydyistä kaukoliikennebusseista. Toinen tärkeä julkisen alan asiakasryhmä ovat kunnalliset linja-autoyhtiöt. Ne hoitavat yleensä linjaliikenteen suurten taajamien alueella. Niiden lisäksi kaukoliikenteessä toimii huomattava osa yhteensä noin 6 000 yksityisestä linja-autoyhtiöstä. Nämä omistavat Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V:n ilmoituksen mukaan keskimäärin 8 linja-autoa, ja useimmat ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Arviolta vain 5 prosentilla Saksan yksityisistä linja-autoyhtiöistä on yli 50 linja-auton kalusto, 20 prosentilla on ainoastaan 1—2 linja-autoa.

(58) *Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinoilla* on yhtäläisyyksiä kaukoliikennelinja-automarkkinoiden kanssa, mutta keskeisissä kohdissa on myös eroja. Kyseessä ovat heterogeeniset ja moneen lohkoon jakautuneet markkinat, joilla on laaja tuotevalikoima. Koska siellä toimii melkein yksinomaan yksityisiä linja-autoyhtiöitä (matkatoimistoja jne.), on kysyntärakennekin erilainen. Yksityisten linja-autoyhtiöiden keskinäisestä kilpailusta samoin kuin kilpailusta muiden kuljetusmuotojen kanssa johtuvia vaikutuksia käsitellään yksityiskohtaisemmin jäljempänä (ks. 84 kappale). Kaiken kaikkiaan matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinat ovat Saksassa elinvoimaisemmat kuin kaukoliikennelinja-automarkkinat. Näistä syistä olemassa olevien markkinoille pääsyn esteiden merkitys on vähäisempi, kuten jäljempänä selvitetään.

2. *Uuden yrityskokonaisuuden asema*

(59) a) *Kaupunkilinja-autolohkolla* molempien yhtiöiden yhteinen markkinaosuus Saksassa on 44,5 prosenttia (Mercedes-Benz 42,9 prosenttia, Kässbohrer 1,6 prosenttia) 1993. Seuraavaksi suurin kilpailija Saksassa oli MAN noin 44 prosentin markkinaosuudella, kun taas Neoplanin markkinaosuus oli noin 8 prosenttia. Ulkomaisten tarjoajien osuus oli 1993 yhteensä 3,5 prosenttia (vrt. tarkemmin liitteen II taulukko).

(60) Keskittymästä syntyvä markkinaosuuden lisäys ei siten merkitse Mercedes-Benzille mainittavampaa kasvua. *Laadun osalta* yhtiöiden kaupunkilinja-autotoimintojen päällekäisyyden merkitys tuntuu jopa vieläkin rajallisemmalta, koska Kässbohrerin tuotevalikoimassa ei ole varsinaista matalalattialinja-autoa. Sen lisäksi Saksassa on viime aikoina ollut havaittavissa ulkomaisten kilpailijoiden aseman vahvistuminen. Merkittävimmillä ulkomaisilla valmistajilla, Renault'lla ja Volvolla, on ollut tähän asti vain aivan vähäinen markkinaosuus, mutta ne ovat menestyneet viime aikoina useissa saksalaisissa tarjouskilpailuissa. Mercedes-Benz/Kässbohrerin markkinaosuuden ainoastaan vähäisen kasvun sekä MANin lähes yhtä vahvan markkina-aseman perusteella ei ole odotettavissa, että keskittymä johtaisi Saksan kaupunkilinja-automarkkinoilla määräävän markkina-aseman syntymiseen tai vahvistumiseen.

(61) b) *Kaukoliikennelinja-autolohkolla* Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin yhteenlaskettu markkinaosuus olisivat ETA:n alueella yrityskeskittymän jälkeen 41 prosenttia. Tämä luku kuvas-

taa ensisijaisesti kummankin yrityksen korkeaa markkinaosuutta Saksassa. Mercedes-Benzin osuus kaukoliikennelinja-autojen kokonaismyynnistä oli 1993 34,6 prosenttia ja Kässbohrerin vastaava osuus oli 39,1 prosenttia eli yhteensä 73,7 prosenttia. MANin osuus oli samana vuonna 17,7 prosenttia ja Neoplanin 6,5 prosenttia (vrt. tarkemmin liitteen II taulukko). Myös toisilla merkittävillä kaukoliikennelinja-automarkkinoilla Ranskassa ja Italiassa keskittymä johtaa vain rajallisiin markkinaosuuksien lisäyksiin (Ranskassa: 11 prosenttia 1993, josta Kässbohrerin osuus 7 prosenttia ja Mercedes-Benzin 4 prosenttia; Italia: 11 prosenttia, josta Kässbohrerin osuus 1 prosentti ja Mercedes-Benzin 10 prosenttia).

(62) c) Sulautuvien yhtiöiden, Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin, asema Saksan *matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinoilla* ei ole yhtä vahva kuin kaukoliikennelohkolla. Saksassa 1993 myytyjen 2 188 linja-auton markkinamäärällä olisi Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin markkinaosuus keskittymän jälkeen yhteensä 54 prosenttia. Seuraavaksi suurin kilpailija on Neoplan 27,8 prosentin osuudella. MANin osuus näillä markkinoilla oli 1993 4,3 prosenttia, joka kuitenkin nousi uuden mallin julkistamisen jälkeen 7 prosenttiin. Ulkomaisten valmistajien markkinaosuudet yltävät 10,3 prosenttiin (vrt. liitteen II taulukko). Osapuolten välimatka kilpailijoihin, varsinkin Neoplaniin, on näin ollen selvästi pienempi kuin kaukoliikennelohkolla. Itävallassa on Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin yhteinen markkinaosuus 60 prosenttia, Saksan ja Itävallan käsittävällä markkina-alueella vastaava luku olisi 55 prosenttia. Itävallan muut markkinaosuudet jakautuvat Volvon (Steyr mukaan lukien), MANin ja Neoplanin kesken.

(63) d) Keskittymän ansiosta Mercedes-Benz ja Kässbohrer saavat kiistattomasti Saksan kaukoliikennelinja-autojen lohkolla ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla suuret yhteiset markkinaosuudet. Yhtiöiden osuus 1993 Saksassa myydyistä 2 000 kaukoliikennelinja-autosta on yhteensä 1 473 ja vastaavasti 2 188 matkailuun tarkoitetusta linja-autosta 1 236. On tosin otettava huomioon, että tähän markkinaosuuteen tulee — ja näin arvelevat myös kilpailijat — kohdistumaan kutistumisvaikutus (shrinkage effect). Käsiteltävässä tapauksessa kutistumista osataan odottaa varsinkin monien saksalaisten asiakkaiden noudattaman "multiple sourcing" -periaatteen johdosta (ostostrategia, jossa ostetaan useita merkkejä ja eri valmistajilta). Osapuolet ovat esittäneet lukuja, joista käy ilmi, että yli 80 prosenttia saksalaisista linja-autoyhtiöistä käyttää kalustossaan ainakin kahta merkkiä. Komission oman selvityksen mukaan noin 60 prosenttia linja-autoyhtiöistä käyttää useampaa kuin yhtä merkkiä. Komissio on kuitenkin edellyttänyt, että toista merkkiä edustavia linja-autoja on vähintään kaksi (vain yksi toista merkkiä oleva linja-auto ei vielä vahvistaisi monen merkin strategiaa). Vaikka onkin tapauksia, joissa yksittäiset yli 60 linja-auton yhtiöt edustavat vain yhtä merkkiä, on komission selvitysten mukaan valtaosalla ainakin vähän suuremmista linja-autoyhtiöistä, joilla on 8—10 linja-autoa, kalustossaan vähintään kaksi linja-automerkkiä, ja ne soveltavat siten selvästi monen merkin strategiaa. Tämä pätee erityisesti julkisiin yrityksiin, joilla on verraten suuri linja-autokalusto. Kutistumisvaikutuksen arvellaan vaikuttavan erityisen tuntuvasti kaukoliikennelinja-autolohkolla. Vain pienten, linja-autokalustoaan suhteellisen harvoin uusivien yhtiöiden, ei ole syytä noudattaa monen merkin strategiaa. Tosin nämäkin yhtiöt käyttävät mahdollista tavarantoimittajan vaihtoa "uhkauksena" saadakseen nykyiseltä tavarantoimittajalta hintamyönnytyksiä.

(64) Kutistumisvaikutuksen tehoa hillitsee ainakin osittain se, että Mercedes-Benz/Kässbohrer aikoo pitäytyä kahdessa merkissä. Osapuolet kertoivat kuulemisessa, että niiden asiakaspiireissä esiintyy, toisin kuin komissio alunperin oletti, huomattavaa päällekkäisyyttä: (. . .)([1]) prosenttia kaikista linja-autoyhtiöistä käyttää sekä Mercedes-Benzin linja-autoja että Kässbohrerin valmistamaa "Setraa". Osa näistä yhtiöistä vaihtaa toimittajaa keskittymän jälkeen välttääkseen riipuvuuden. Lisäksi Mercedes-Benz ja Kässbohrer on merkkimielikuvaltaan ja linja-automalleiltaan luokiteltu samaan ryhmään (similarly positioned), kuten osapuolet tähdensivät. Juuri tällaisessa tilanteessa keskittymä johtaa tuntuvaan kutistumisvaikutukseen. Vastaava vaikutus oli havaittavissa esimerkiksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa sen jälkeen, kun Volvo oli ostanut Britsh Leylandin.

(65) Suuret markkinaosuudet eivät sinänsä vielä oikeuta olettamaan määräävää markkina-asemaa. Ne eivät ainakaan silloin viittaa määräävän markkina-aseman syntymiseen, jos havaittavissa on muita rakenteellisia tekijöitä, jotka lähitulevaisuudessa saattavat muuttaa kilpailun edellytyksiä ja suhteuttavat sulautuneiden yritysten markkinaosuuden merkityksen (vrt. komission tähänastinen päätöskäytäntö, esim. Alcatel/Telettra, päätös 12.4.1991, IV/M.042([2]) ja Mannesmann/Hoesch, päätös 12.11.1992, IV/M.222([3]). Tällaisia rakenteellisia tekijöitä

([1]) yli 50 prosenttia
([2]) EYVL N:o L 122, 17.5.1991, s. 48, kohta 38
([3]) EYVL N:o L 114, 8.5.1993, s. 34, kohta 91

voisivat olla esimerkiksi nykyisten kilpailijoiden kyky rajoittaa uuden yksikön käyttäytymisvapautta, todennäköisyys voimakkaiden kilpailijoiden taholta odotettavissa olevan kilpailun tuntuvasta lisääntymisestä, nopean markkinoilletulon mahdollisuus tai merkittävien ostajien kysynnän voimakkuus. Tässä tapauksessa nykyinen ja varsinkin mahdollinen kilpailu tulevat oleellisesti suhteuttamaan sulautuneiden yhtiöiden markkinaosuuksia, kuten seuraavissa jaksoissa selvitetään.

(66) e) Ehdotettu keskittymä mahdollistaisi Mercedes-Benzille ja Kässbohrerille tietyt *yhdistämisvaikutukset.* Ne kohdistuisivat lähinnä tutkimukseen ja kehitykseen sekä tuotantoon ja hallintoon. Kässbohrer tulee hyötymään — vastaisuudessa yhteisissä — hankinnoissa Mercedes-Benzin koosta. Komponenttien yhtenäistämisestä syntyvä etu suhteutuu sillä, että Mercedes-Benzillä ja Kässbohrerilla on nytkin jo huomattava määrä yhtenäisiä komponentteja. Yhtenäistäminen ei niin ikään koske kysyntäherkkiä ja henkilövoimavaroja vaativia alueita kuten muotoilua ja varustelua. Osapuolet huomauttavat tämän osalta, että tyyppivalikoima on usein suurin pienemmillä valmistajilla kuten esimerkiksi van Hoolilla ja Neoplanilla. Samoin myynnin ja huollon osalta sulautuneille yrityksille koituu vain vähäisiä etuja yhdistämisestä (logistiikan alueella), koska ne soveltavat suhteissaan ostajiin kahden merkin strategiaa, joka edellyttää myynnin ja huollon erottamista toisistaan. Kilpailijat ovatkin epäilleet, ovatko todennäköiset yhdistämisvaikutukset riittäviä tasatakseen Mercedes-Benzin tämänhetkisiä kustannushaittoja suhteessa kilpailijoihinsa. Osapuolten kuulemisessa antamien tietojen mukaan nämä kustannushaitat ovat huomattavat; ne liikkuvat yhden linja-auton osalta Neoplanin [. . .] Saksan markasta (= [. . .] prosenttia) Ikaruksen [. . .] Saksan markkaan (= [. . .] prosenttia).

(67) *Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinalohkolla* Mercedes-Benz hyötyy sikäli Kässbohrerin ostosta, että Kässbohrerin tuotemerkki-mielikuva on tällä lohkolla arvostettu ja Mercedes-Benzin asema sen sijaan verraten heikko. Mercedes-Benzin antamien tietojen mukaan keskittymä johtaa sen oman tuotevalikoiman laajentamiseen, erityisesti kaksikerroksisten sekä kolmiakselisten linja-autojen lohkossa. Kässbohrerilla on sitä paitsi joustava tuotanto ja tunnustetusti mahdollisuuksia uusien linja-autotyyppien kehittämiseen. Keskittymällä saatvutettujen yhdistämisvaikutusten merkitys matkailuun tarkoitettujen linja-autojen tyyppi- ja varustevalikoiman kannalta on kuitenkin vain rajallinen, kuten aikaisemmin mainittiin.

(68) Keskittymällä saavutettavien vaikutusten lisäksi on kiinnitettävä huomiota uuden taloudellisen yksikön — Mercedes-Benz/Kässbohrer — *kokoon.* Mercedes-Benz on eurooppalaisista linja-autonvalmistajista maailmanlaajuisesti suurin kilpailija. Lehtitietojen mukaan Mercedes-Benz valmisti 1992 maailmanmarkkinoille 30 000 linja-autoa, Volvo toiseksi suurimpana valmistajana jäi alle 6 000 yksikköön. Tosin Mercedes-Benzin tuotannosta vajaat 19 000 linja-autoa valmistetaan Brasiliassa, ja niistä 90 prosenttia on pelkkiä alustoja. Näitä linja-autoja myydään ainoastaan Etelä-Amerikassa. Mikään ei muuta kuitenkaan sitä tosiasiaa, että uusi yritysyksikkö saa Mercedes-Benzin mukana maailmanlaajuisen myyntiverkon, joka helpottaa käytettyjen linja-autojen kauppaa. Tällä ja sillä tosiasialla, että Mercedes-Benz on samanaikaisesti johtava kuorma-autojen tarjoaja Saksassa ja ETA:n alueella, yhdistettynä Daimler-Benz-konsernin taloudellisiin voimavaroihin on myönteisiä vaikutuksia uuden yritysyksikön kannalta. Mercedes-Benz on pystynyt monia vuosia rahoittamaan tappiollista linja-autoliiketoimintaansa muilta toimialoilta kertyneillä voitoilla. Tähän liittyen kilpailijan ilmoittaman, 20 vuoden ajanjaksoa koskeva 3,2 miljardin Saksan markan kokonaissumma on kuitenkin laskennallinen liiketulos, joka johtuu Mercedes-Benzin konsernin sisäisistä taseen laadintaperiaatteista ja jonka suuruuden Mercedes-Benz itse kiistää.

3. *Mercedes-Benz/Kässbohrerin asemaan vaikuttavat tekijät*

a) Tämänhetkinen kilpailu

(69) Tämänhetkisiä kilpailijoita Saksassa ovat MAN ja Neoplan, joiden markkinaosuudet ovat 24 prosenttia ja 14 prosenttia linja-automarkkinoiden kokonaismyynnistä. Kuten aikaisemmin todettiin, on MANin osuus kaukoliikennelinja-autojen lohkolla 17,7 prosenttia ja Neoplanin 6,5 prosenttia. Sen sijaan matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla Neoplan on 27,8 prosentin markkinaosuudellaan vahvempi MANin osuuden jäädessä 4,3 prosenttiin.

(70) *MAN* on saksalainen koneiden ja hyötyajoneuvojen valmistaja, jonka konserniliikevaihto oli 1992/1993 noin 10 miljardia ecua; 4 miljardia ecua liikevaihdosta kertyy Saksasta. Ajoneuvotoimialan liikevaihto oli 3,6 miljardia ecua, linja-autolohkon osuus siitä oli noin 500 miljoonaa ecua. MAN on ainoa integroitu ja siten moottoritoimituksista riippumaton kilpailija; se tulee myös hyötymään vahvasta asemastaan kaupunkilinja-automarkkinoilla. Lisäksi MAN on tuonut markkinoille uuden matkailuun tarkoitetun linja-auton 1993.

(71) *Neoplan* on verraten pieni linja-autoja valmistava perheyhtiö, jonka liikevaihto oli 390 miljoonaa ecua tilivuotena 1993. Koska yhtiö ei ole integroitu, se on riippuvainen integroitujen valmistajien, esim. Mercedes-Benzin, komponenttitoimituksista. Neoplan on tunnettu poikkeuksellisesta joustavuudestaan ja kustannuksiltaan edullisesta tuotannostaan. Kässbohreriin verrattuna Neoplanin oman valmistuksen osuus on vähäinen, samoin sen henkilöstökustannukset ovat huomattavasti alhaisemmat kuin Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin. Nämä vahvuudet koituvat Neoplanin hyödyksi erityisesti matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla vallitsevassa kilpailussa suurten tarjoajien kanssa. Siellä pätee kaukoliikennelinja-autojen lohkoa osuvammin se, mitä eräs toinen kilpailija luonnehti sanomalla: "Jokainen linja-auto on kuin mittatilauspuku." Kaukoliikennelinja-autolohkolla Neoplan on kilpailijana selvästi vähemmän merkittävä kuin MAN.

(72) Tosin on odotettavissa, että MAN ja Neoplan tulevat hyötymään siitä, että yli kymmenen linja-auton kalustolla toimivat kaukoliikennelinja-autojen ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen ostajat käyttävät useampien toimittajien merkkejä. Siksi sekä Neoplan että MAN odottavat hyötyvänsä Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin markkinaosuuksien pienenemisestä.

(73) Lopuksi todettakoon, että Saksan markkinoille, ja erityisesti matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolle, on jo ilmestynyt *ulkomaisia tarjoajia.* Tämä koskee nimenomaisesti Bovaa. Tämä hollantilainen linja-autojen valmistaja on pystynyt kolmen viimeisen vuoden aikana myymään Saksaan noin 100 linja-autoa vuodessa, mikä vastaa suunnilleen yhtä kolmasosaa sen vuosittaisesta linja-autotuotannosta. Tämä vientimenestys saavutettiin 7—8 myynnissä työskentelevän työpanoksella. Vaikka Bova onkin verraten pieni yritys, se on esimerkki, kuinka markkinoille pääsy on mahdollista myös yli valtakunnan rajojen. Volvo osti jokin aika sitten saksalaisen valmistajan, Drögmöllerin, joka edustaa laadukkaiden matkailuun tarkoitettujen linja-autojen huippua, ja itävaltalaisen tarjoajan Steyrin. Nyttemmin Volvo on ilmestynyt Saksan markkinoille täydellisten linja-autojen tarjoajana toimitettuaan aikaisemmin Saksaan pelkästään alustoja.

(74) *Itävallassa* Volvosta on Steyrin oston myötä tullut kilpailija MANille ja Neoplanille. Steyr on painottunut linjaliikenteeseen, ja Volvo on jo alkanut tarjota Steyrin kaukoliikennelinja-autoja Saksan markkinoille.

b) Vertikaaliset suhteet

(75) Komission tutimuksissa on käynyt ilmi, että valtaosa saksalaisista linja-autoyhtiöistä suosii saksalaisvalmisteisia moottoreita. Mercedes-Benz ja MAN toimittavat oman tuotantonsa moottoreita, Kässbohrer ja Neoplan integroimattomina valmistajina ostavat moottorinsa etupäässä Mercedes-Benziltä. Esimerkiksi 1993 Kässbohrer osti Mercedes-Benziltä 2 090 moottoria (linja-autojen kokonaismenekin ollessa 2 348 linja-autoa Euroopan talousalueella). Kässbohrerin yritys myydä Scanian moottoreilla varustettuja linja-autoja on yhtiön antamien tietojen mukaan tähän mennessä epäonnistunut. Myös Neoplan käyttää Mercedes-Benzin moottoreita, joiden osuus on 80 prosenttia; muut ovat MANin moottoreita ja KHD Deutzin moottoreita, ja niiden osuus on kolme prosenttia. Neoplanilla on ollut aikaisemmin usein vaikeuksia Mercedes-Benzin moottoritoimitusten kanssa — esimerkiksi 80-luvulla kaupunkilinjoja ajavien linja-autojen moottoreiden osalta. [. . .][1].

(76) Tekniikan osalta ei ole näyttöä siitä, että ulkomaiset moottorit olisivat huonolaatuisempia, mitä todistaa ulkomaisten kuorma-autonvalmistajien (Volvo, Scania) myyntimenestys Saksassa. Saksalaisten moottoreiden suosiminen perustuukin usein henkilökohtaisiin asenteisiin ja muihin tekijöihin, kuten luottamus ja kokemus. Erityisesti yksityiset asiakkaat, ja niistä lähinnä matkailuyhtiöt, suosivat aikaisemmin selvästi saksalaisia moottoreita. Nämä asiakkaat antoivat komission teettämän, saksalaisen moottorin käyttöä koskeneen selvityksen mukaan keskiarvoksi 3,9 asteikolla 1—5. Ulkomaiset integroimattomat valmistajat voivat aina käyttää Mercedes-Benzin, MANin tai KHD:n moottoreita toimituksissaan yksityisille tai julkisen alan asiakkaille. Bovan esimerkki osoittaa myös, että ulkomaiset tarjoajat voivat menestyä ilman saksalaisia moottoreitakin, jos niiden tuote vastaa markkinoiden vaatimuksia. Bova varustaa Saksan markkinoille tulevat linja-autonsa DAF:n ja Ranskaan toimitettavat linja-autonsa Mercedes-Benzin moottoreilla.

(77) Ulkomaiset *integroidut* linja-autojen tarjoajat, Volvo, Renault ja Iveco, pystyvät puolestaan tarjoamaan asiakkailleen täydellisiä linja-autotoimituksia, ja tarvittaessa hintaan, joka kiinnostaa hintatietoisia linja-autoyhtiöitä (ks. lisää 83 kappale jatk.). Lisäksi kilpailijat, mm. Volvo, pitävät moottoreitaan ainakin vähintään samantasoisina Mercedes-Benzin moottoreiden kanssa ja viittaavat tässä yhteydessä perustellusti omien kuorma-autojensa huoltoverkkoihin, jotka ovat heti linja-auton ostamisen jälkeen asiakkaan käytettävissä. Volvon ja Renault'n menestyksiä julkisten linja-autoyhtiöiden tarjouskilpailuissa käsitellään jäljempänä, ja ne osoittavat, että ulkomaiset moottorit ovat liikennelaitosten mielestä hyväksyttäviä.

[1] Jokin aika sitten päästiin kuitenkin sopimukseen tulevista toimituksista (yksityiskohdat ovat liikesalaisuus).

(78) Mercedes-Benz on tämän menettelyn aikana myös ilmoittanut kirjallisesti olevansa valmis toimittamaan Mercedes-Benzin moottoreita niiden eurooppalaisten linja-autonvalmistajien linja-autoihin, joilla ei ole omaa moottorituotantoa ("integroimattomat valmistajat") ja jotka eivät ole konsernioikeudellisessa suhteessa moottorinvalmistajaan, silloin kun nämä linja-autot myydään ETA:n alueelle. Toimitusehdot eivät ole hintojen, hinnanalennusten, toimitusaikojen, takuutöiden tai huollon suhteen syrjiviä omien linja-automarkkinoiden toimituksiin verrattuna (vrt. lausunnon teksti liitteessä V).

c) Mahdollinen kilpailu

(79) Keskittymän toteutumisen jälkeen Mercedes-Benzin käyttäytymisvapauden riittävän valvonnan kannalta keskeisessä asemassa on mahdollinen kilpailu, joka syntyy ulkomaisten linja-autontarjoajien tulosta Saksan markkinoille. Tähän mahdolliseen kilpailuun liittyy odotettavissa olevan, Saksan markkinoille suuntautuvan tosiasiallisen tuonnin lisääntyminen, toisin sanoen sellaisten ulkomaisten tarjoajien markkina-aseman vahvistuminen, jotka jo ovat Saksan markkinoilla, sekä tuonti sellaisten ulkomaisten tarjoajien taholta, jotka ovat tulossa markkinoille. Mahdollinen kilpailu ulkomaisten tarjoajien taholta saattaa toisekseen rajoittaa myös uuden syntyvän yksikön käyttäytymisvapautta siitä syystä, että ulkomaiset tarjoajat jättävät linja-autojen ostajille enemmän kilpailevia tarjouksia, vaikka niitä ei yksittäisissä tapauksissa hyväksyttäisikään. Mahdollisen kilpailun merkitystä ei tästä syystä johtuen arvioida ainoastaan tosiasiallisen tuonnin vaan myös sen aktiivisuuden määrän perusteella, jolla ulkomaiset tarjoajat kosiskelevat mahdollisia saksalaisia asiakkaita. (Vrt. tarkemmin 96 kappale jatk.)

(80) Saksa on markkinoiden koon osalta selvästi tärkein linja-autojen markkina-alue Euroopassa. Komissio on todennut, että tärkeimmillä ulkomaisilla kilpailijoilla on strateginen mielenkiinto päästä näille markkinoille. Se, että tuonti Saksan markkinoille on aikaisemmin ollut hyvin rajallista, ei ole johtunut pelkästään edellä todetuista aineettomista markkinoillepääsyn esteistä, vaan myös siitä, että ulkomaisten tarjoajien tuotteet eivät ole olleet tarkoin räätälöityjä Saksan markkinoille. Saksalaisilla valmistajilla on ollut selvä tekninen etumatka mm. matalalattialinja-autoissa, jotka on alunperin kehitetty Saksassa. Kaukoliikennelohkolla ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla tarjoajille, mm. lähinnä alustoja valmistavalle Volvolle, aiheutui erilaisia ongelmia siitä, että Saksan markkinat edellyttivät, Skandinaviasta tai Espanjasta poiketen, pääsääntöisesti täydellisten linja-autojen toimituksia. Vaikeus, joka liittyi siihen, että ulkomaisten tarjoajien Saksan markkinoille tuotevalikoima ei ollut räätälöity Saksan markkinoille, on myöhemmin suureksi osaksi voitettu. Yksityisiä linja-autoyhtiöitä edustava Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) ja julkisia liikenneyrityksiä edustava Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen (VDV) ovat yksimielisesti vahvistaneet, että ulkomaiset linja-autot ovat nykyisin kilpailukykyisiä Saksan markkinoilla. VDV:n mukaan tämä pätee lähitulevaisuudessa myös matalalattialinja-autoihin. Saksan markkinoille suuntautuvan tuonnin osuus on sitä paitsi vuodesta 1989 lähtien kasvanut jatkuvasti. Tosin tämä 5,6 prosentin markkinaosuus 1994 on edelleen verraten pieni. On kuitenkin muistettava, että nykyinen markkinaosuus on saavutettu vain muutamassa vuodessa.

(81) On monia perusluoteisia tekijöitä, joiden perusteella voidaan odottaa, että jo nyt saavutettujen ensimmäisten menestysten jälkeen ulkomaisten tarjoajien kilpailu Saksan markkinoilla tulee lähivuosina tuntuvasti lisääntymään. Edellä todetun Saksan markkinoiden tärkeyden ohella tällainen keskeinen tekijä on kaupunki- ja kaukoliikennelinja-autoja koskeva Saksassa 1994 voimaan saatettu direktiivi julkisesta hankintamenettelystä, joka, kuten jäljempänä selvitetään, on jo muuttanut kilpailuedellytyksiä. Näiden lisäksi on vielä julkisiin liikenneyrityksiin kohdistuva kustannuspaine, joka johtuu kuntien kireästä rahatilanteesta ja joukkoliikenteelle maksettujen tukien leikkaamisesta. Matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla perusluonteisia tekijöitä ovat yksityisiin linja-autoyhtiöihin kohdistuva kilpailupaine, josta on seurauksena suuntaus hinnaltaan edullisempiin linja-autoihin, sekä ostokäyttäytymisen muuttuminen, joka vähentää, kuten jäljempänä selvitetään, asiakkaiden ja tavarantoimittajien keskinäisten suhteiden ja merkkiuskollisuuden merkitystä. Valtaosa komission tutkimuksessa mukana olleista linja-autoyhtiöistä ilmoittikin vastaavansa hinnankorotukseen tavarantoimittajan vaihdolla. Vaikka tällä palautteella on markkinatutkimuksista saatujen kokemusten mukaan vain rajallinen todistusarvo, molemmat, sekä VDV että BDO, tähdensivät sitä kuulemisessa erityisesti. Näiden tekijöiden pohjalta on mahdollista ennustaa, että Saksan linja-automarkkinat ja sen kaikki lohkot tulevat lähitulevaisuudessa vähitellen avautumaan ulkomaiselle kilpailulle.

aa) Markkinoillepääsyn esteet

— Asiakkaiden ja tavarantoimittajien suhteet

(82) Asiakkaiden ja tavarantoimittajien väliset suhteet ovat luonteeltaan pitkäaikaisia ja henkilökohtai-

sia. Ne vaikeuttavat eniten pääsyä Saksan linja-automarkkinoille. Mahdollisen tarjoajan on voitettava nämä esteet sijoittamalla aikaa ja rahaa asiakashankintaan. Muuan linja-autojen tarjoaja käytti linja-autokaupasta ilmaisua "suhdeliiketoiminta" ("relationship business").

(83) Toisin kuin eräillä kulutustavara-aloilla, joilla ostajien hintaherkkyys on usein vähäisempi (vrt. esim. Procter & Gamble/VP Schickedanz (II), komission päätös 21.6.1994, IV/M.430([1]), ja Nestlé/Perrier, päätös 22.7.1992, IV/M.190([2])), teollisten investointihyödykkeiden ostajat perustavat ostopäätöksensä yleensä kustannus-hyötyanalyysiin. Tosin ei ole poissuljettu, etteivätkö teollisten investointihyödykkeiden ostajatkin joissakin tapauksissa tekisi ostopäätöksiään muun kuin pelkän hinnan([3]) tai muiden järkiperäisten syiden perusteella. Siitä ei ole kuitenkaan kyse käsiteltävässä tapauksessa.

(84) Linja-autot ovat investointihyödykkeitä ja linja-autoyhtiöille merkittävä kustannuserä. Käyttökustannukset poistot mukaan lukien, mutta ilman kuljettajasta aiheutuvia henkilöstökustannuksia, ovat tavallisesti yli 25 prosenttia yhtiön kokonaiskäyttökustannuksista. Yksityiset linjaliikenneyhtiöt kilpailevat muiden linja-autoyhtiöiden kanssa liikenneluvista. Saattaa olla, että sekä yksityiset että julkiset linjaliikenneyhtiöt eivät tähän mennessä ole olleet yhtä hintaherkkiä kuin puhtaat linja-automatkailuyhtiöt, koska linjaliikennettä on Saksassa tuettu valtion varoista([4]). Tämä seikka tulee kuitenkin tulevaisuudessa menettämään merkitystään, koska GVFG:n avustuksia tullaan leikkaamaan 1996 lopussa 50 prosenttia. Kustannuspaine ja talouspakotteet kohdistuvat myös julkisiin liikenneyhtiöihin. Lehtitietojen mukaan julkisen liikenteen palveluksessa olevien kuljettajien henkilöstökustannukset ovat 70 prosenttia korkeammat kuin yksityisellä alalla, näin on mm. Nordrhein-Westfalenin osavaltiossa. Julkisen alan yhtiöt pyrkivätkin joko yksityistämään osia yhtiöistään tai "liputtamaan ulos" yksittäisiä reittejä.

([1]) EYVL N:o L 354, 31.12.1994, s. 32

([2]) EYVL N:o L 356, 5.12.1992, s. 1

([3]) Hinnalla tarkoitetaan tässä hinnan ja laadun suhdetta, koska linja-autojen kaltaisissa investointihyödykkeissä hankintahinnan ohella tärkeitä tekijöitä ovat varaosakustannukset, käytön taloudellisuus, poistot jne.

([4]) Saksassa julkiset ja yksityiset linja-autoyhtiöt saavat Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzin (GVFG) nojalla avustusta, joka on noin 30 prosenttia linja-auton hankintahinnasta, jos uutta linja-autoa käytetään vähintään 10 vuotta ja siitä enemmän kuin kaksi kolmasosaa linjaliikenteessä (tarkka prosenttiluku vaihtelee osavaltiosta riippuen) ja varustetaso täyttää tietyt edellytykset (käsikahvat, kaksoisovet, reittipaneelit).

(85) Juna-, lento- tai autoliikenteeseen verrattuna linja-autoliikenteen supistuvat matkustajamäärät ovat kärjistäneet linja-autoelinkeinon taloudellista tilaa entisestään. Linja-autolomamatkojen määrä on supistunut 1994 16,5 prosenttia; BDO kiteyttää tämän kehityksen toteamukseen, että markkinoiden kasvu on "ajanut linja-auton ohi" Saksan matkailualalla. Tämä on ehtinyt johtaa hintojen romahtamiseen monilla linja-automatkailualoilla ja ylikapasiteetteihin linja-autoelinkeinossa ja synnyttänyt kiivaan hintakilpailun linja-autoyhtiöiden kesken, mikä on johtanut säästöihin varustelupuolella. On todisteita siitä, että linja-autoyhtiöt ovat tinkineet varustelutasoon kohdistuvista vaatimuksistaan ja ulkomaiset yksinkertaisemmin, mutta kuitenkin riittävästi varustellut linja-autot saavat paremmat mahdollisuudet markkinoilla. Kun tutkimuksessa mukana olleiden kilpailijoiden mielestä hankintahinta on tähän asti ollut yksi monista ostoon vaikuttavista tekijöistä ja markkinoillepääsystä halvan hinnan strategialla on ollut seurauksena vain rajallinen menestys, tulee hinnan merkitys tulevaisuudessa kasvamaan. Tämä koituu mm. Neoplanin kaltaisten yhtiöiden eduksi, jotka tarjoavat tällä hetkellä hinnaltaan edullisempia linja-autoja, sekä esimerkiksi belgialaisten ja hollantilaisten pienemmän suuruusluokan joustavien yhtiöiden (Bova, Dn Oudsten, Van Hool) eduksi. Komission tutkimukset ovat osoittaneet, että ulkomaisia linja-autoja hankitaan enemmän niiden edullisen hankintahinnan vuoksi.

— Merkkiuskollisuus

(86) Tällä markkinakehityksellä on vastaava vaikutus linja-autoyhtiöille tyypilliseen merkkiuskollisuuteen. Erityisesesti yksityisissä keskisuurissa mutta myös julkisissa linja-autoyhtiöissä on tähän asti esiintynyt huomattavaa merkkiuskollisuutta. Tässä yhteydessä on kuitenkin otettava huomioon, kuten aikaisemmin todettiin, että jo valtaosa yli kymmenen linja-auton linja-autoyhtiöistä käyttää kahta merkkiä. Voidaan lähteä siitä, että merkkiuskollisuuden taustalla on yleensä tarkoituksellinen monen toimittajan strategia vähintään 50 linja-auton kalustosta alkaen. Monet tämän suuruusluokan asiakkaat arvostavat riippumattomuutta yhdestä toimittajasta enemmän kuin etuja, joita yhtenäiselle kalustolle koituu huollosta ja varaosavarastosta. Kuten aikaisemmin todettiin (57 kappale), jokaisella Deutsche Bahn AG:n 17 alueellisella yhtiöllä on keskimäärin 350 linja-auton kalusto. Kunnallisten, osittain yhteisliikennejärjestöksi järjestäytyneiden linja-autoyhtiöiden kalusto on usein samaa suuruusloukkaa. Myös yksityisellä linja-autoalalla on yli 50 linja-auton kalustoilla merkittävä osa. Tosin vain 5 prosenttia yksityisistä linja-autoyhtiöistä kuuluu tähän luokkaan (302 yritystä). Nämä yhtiöt omistavat kuitenkin yli 40 prosenttia yksityisen alan linja-autokannasta. Tietoinen monen toimittajan strategia, joka leimaa

huomattavaa osaa kysynnästä, suhteuttaa siten merkkiuskollisuuden merkitystä markkinoillepääsyn esteenä. Tämä pitää erityisesti paikkansa Mercedes-Benz/Kässbohrer-keskittymän toteutumisen jälkeen, koska, kuten edellä todettiin (63 kappale), huomattava osa näiden aikaisemmin erillisinä toimineiden yhtiöiden monen toimittajan strategiaa noudattavista asiakkaista tulee todennäköisesti vaihtamaan muiden valmistajien merkkeihin. Voimakas kotimaisten merkkien suosiminen, jollainen todettiin neljä vuotta sitten Renault/Volvo-päätöksessä (mainitussa paikassa, 17 kappale) merkittävänä markkinoillepääsyn esteenä, heikkenee edelleen tuntuvasti, kuten komission tekemät ostokäyttäytymistä ja asennoitumista ulkomaisiin linja-autoihin koskeneet tiedustelut osoittivat. BDO viittasi siihen, että yksityisten linja-autoyhtiöiden ostokäyttäytymistä leimaavat yhä vähemmän henkilökohtaiset siteet ja yhä enemmän liiketaloudellinen, hinta- ja taloudellisuuslähtöinen ajattelu. Onkin odotettavissa, että tämä kehityssuuntaus voimistuu entisestään linja-autoyhtiöiden välisen kilpailun kiristyessä.

(87) Merkkiuskollisuutta suhteuttaa lopuksi se, että yksityisten linja-autoyritysten kalustopolitiikkaan vaikuttavat nykyisin entistä enemmän linja-autojen lyhyt käyttöikä sekä välttämättömyys mukauttaa kalusto säännöllisin välein markkinoiden edellyttämään varustelutasoon.

— Myynti- ja asiakaspalveluverkko

(88) Toimiva myynti- ja asiakaspalveluverkko on ehdoton edellytys kaikille linja-autoyhtiöille. Saksalaisilla linja-autojen valmistajilla, erityisesti Mercedes-Benzillä, Kässbohrerilla ja MANilla, on verraten tiheät myynti- ja huoltoverkot. Mercedes-Benzin linja-autojen huolto tapahtuu tällä hetkellä kuorma-autojen ja muiden hyötyajoneuvojen korjaamoissa, Kässbohrerin linja-autojen huolto- ja korjauspalvelusta vastaa puolestaan 84 sopimuskorjaamoa. Kässbohrerin myynnistä vastaa 26 yksinedustajaa, kuuden oman myyntikonttorin ohella. MAN palvelee asiakkaitaan 160 omassa ja 210 sopimuskorjaamossa. Uuden markkinoille tulevan *integroimattoman* linja-autojen valmistajan on joko kustannettava aluksi vajaalla teholla toimiva huoltoverkko tai käytettävä jonkun muun ajoneuvonvalmistajan verkkoa. Komission tutkimuksissa ilmeni kuitenkin, että myynti- ja huoltoverkosta aiheutuvat kustannukset eivät ole ulkomaisille linja-autojen tarjoajille ylipääsemätön markkinoillepääsyn este. Ulkomaiset valmistajat ilmoittivat yhden huoltopisteen perustamiskustannuksiksi 30 000—100 000 Saksan markkaa. Tarjoajien arvion mukaan 80 huoltopistettä ja Saksan markkinat kokonaan kattavan verkon kokonaiskustannukset olisivat noin viisi miljoonaa Saksan markkaa. Tällöin on kuitenkin huomattava, että tarjoajalle riittää muutama oma korjaamo ja muuten se voi olla yhteistyössä sopimuskorjaamojen kanssa, joista ei aiheudu mainittavampia kustannuksia. Tällaisesta menettelystä on esimerkkinä Bova, jonka Saksan myynnistä vastaa seitsemän yksinedustajaa ja huollosta osaksi sopimuskorjaamot, osaksi DAF:n kuorma-autokorjaamot. Varaosat pystytään Bovan ilmoituksen mukaan toimittamaan 24 tunnin kuluessa koko Saksan alueelle. Saksan linja-automyynnissä Bovalla on jossain määrin yhteistoimintaa myös Den Oudstenin kanssa.

(89) *Integroiduilla* valmistajilla kuten Volvolla, Scanialla, Renault'lla ja Ivecolla on mahdollisuus huollattaa linja-autonsa lähinnä kuorma-autoille tarkoitetuissa tukikohdissa. Osapuolten antamien tietojen mukaan Volvolla on 113, Renault'lla 188 ja Ivecolla peräti 501 tukikohtaa. Tällainen yhteiskäyttö on mahdollista etenkin siksi, että linja-autoissa ja kuorma-autoissa on samanlaisia kulumiselle alttiita mekaanisia osia kuin esimerkiksi moottoreissa. Linja-autot tosin tarvitsevat myös erikoispalveluja, jotka edellyttävät lisäinvestointeja tukikohtien varustukseen ja henkilöstön koulutukseen. Syntyviä kustannuksia pidetään kuitenkin yleisesti melko alhaisina ja edellä mainitut yhtiöt pystyvät selviämään niistä suuremmitta vaikeuksitta. Integroimattomien valmistajien, esimerkiksi Van Hoolin, asiakkaat voivat mekaanisten komponenttien osalta käyttää integroitujen valmistajien korjaamoja. Wuppertaler Stadtwerken esimerkki osoittaa, että linja-autovalmistaja, tässä tapuksessa Ikarus, voi sopia suuren asiakkaan kanssa sopimuskorjaamojärjestelystä. Valtaosalla asiakkaista — 8—10 linja-auton yhtiöistä alkaen — on oma korjaamonsa, joka hoitaa tavanomaiset huoltotyöt ja pienehköt korjaukset linja-autonvalmistajan puolesta.

(90) Mercedes-Benz on fuusiovalvontamenettelyn aikana ilmoittanut olevansa myös valmis lopettamaan Kässbohrerin yksinedustajia ja sopimuskorjaamoja velvoittaneen yksinomaisuussuhteen. Sopimuskorjaamot voivat näin ollen palvella myös ulkomaisia linja-autonvalmistajia ja niiden saksalaisia tytäryhtiöitä myyntiin ja huoltoon liittyvissä asioissa (vrt. Ilmoituksen teksti liitteessä V).

— Tavarantoimittajan vaihtamisesta aiheutuvat kustannukset (switching costs)

(91) Jokainen linja-automerkki vaatii linja-autoyhtiöltä tietyn määrän taloudellista panostusta koulutuk-

seen, työkaluihin ja varaosavarastoihin. Se on yksi syy, miksi linja-autonostajat pitäytyvät mielellään mahdollisimman harvassa merkissä. Toisaalta linja-autojen valmistaja vastaa tavallisesti osasta tavarantoimittajan vaihdosta aiheutuneista kustannuksista saadakseen asiakkaan päätymään omaan merkkiinsä. Ostajan maksettavaksi jää näin ollen vain osa tavarantoimittajan vaihdosta aiheutuneista lisäkustannuksista. Nämä kustannukset eivät ole tuntuvia verrattuna linja-auton oston kokonaiskustannuksiin eivätkä ne estä pieniäkään linja-autoyhtiöitä (kymmenestä linja-autosta alkaen) noudattamasta monen toimittajan strategiaa. Mercedes-Benz on arvioinut saksalaisen konsulttiyhtiön Dekran tekemän esimerkkilaskelman pohjalta toimittajan vaihdon keskimääräisiksi kustannuksiksi 25 000—30 000 Saksan markkaa (laskelma perustuu viiden matkailuun tarkoitetun linja-auton kauppaan, jonka arvo on noin 2,2 miljoonaa Saksan markkaa). Summa on vain 0,4 prosenttia (matkailuun tarkoitetun) keskivertolinja-auton elinkaaren kokonaiskustannuksista ("life cycle costs").

— Takaisinostohinnat ja -ehdot

(92) Uutta linja-autoa ostaessaan asiakas ottaa huomioon myös mahdollisen takaisinostohinnan, jonka hän saa vanhasta linja-autosta. Kilpailijoiden ja muutamien linja-autoyhtiöiden antamien tietojen mukaan takaisinostohinnat ovat 5—10 prosenttia korkeammat silloin, kun alkuperäinen tavarantoimittaja ottaa linja-auton vaihdossa takaisin. Näin ei kuitenkaan ole läheskään aina. Monet linja-autoyhtiöt uskovat pikemminkin saavansa paremman hinnan silloin, kun linja-auto annetaan osamaksuksi vaihdettaessa kilpailevaa merkkiä edustavaan uuteen linja-autoon. Käytettyjen linja-autojen markkinat ovat myös huomattavat, ja monet linja-autoyhtiöt myyvätkin mieluummin käytetyt linja-autonsa itse saadakseen paremmat ehdot uuden linja-auton kaupassa. Julkiset linja-autoyritykset ajavat kalustollaan huomattavasti kauemmin kuin yksityiset.

(93) Mercedes-Benzin tai Kässbohrerin käytettyjen linja-autojen korkeat hinnat eivät lopultakaan ole alhaisemmilla hinnoilla myyville ulkomaisille tarjoajille este Saksan markkinoilla. Tosin ne saavat uuden auton myynnistä alhaisemman tuoton, jos osamaksuksi annetaan esimerkiksi Mercedes-Benzin linja-auto; tämä tasoittuu kuitenkin myöhemmin, kun vaihdossa saatu linja-auto myydään edelleen vaihtoautomarkkinoilla.

— Tekniset määräykset ja normit

(94) VDV julkaisee kaupunki- ja lähiliikennelinja-autoja varten yleiset suositukset, joita liiton jäsenet, erityisesti pienet yhtiöt, käyttävät ohjeena julkista hankintamenettelyä koskevien direktiivien mukaisissa tarjouskilpailuissa. Näitä suosituksia käyttävät tosin myös suuret yhtiöt, esim. Deutsche Bahn AG, ja ne ovat saaneet jo aikaan tietynasteista standardointia Saksan kaupunki- ja kaukoliikennelinja-automarkkinoilla. Ei ole havaittavissa, että suositukset syrjisivät ulkomaisia valmistajia saksalaisiin verrattuna, vaan pikemminkin ulkomaiset valmistajat saadaan niiden avulla sopeutumaan vakiomallien vaatimuksiin.

bb) Julkinen hankintamenettely

(95) Aikaisemmin Saksan julkisten linja-autoyritysten ostokäyttäytymistä ohjasivat hankintasäännöt, jotka tunnettiin nimellä VOL *(Verdingungsordnung für Leistungen — ausgenommen Bauleistungen)*, joiden mukaan yrityksiä velvoitettiin kutsumaan tarjousmenettelyihin mukaan vain saksalaisia tavarantoimittajia. Julkista hankintamenettelyä koskevan direktiivin N:o 90/531/ETY täytäntöönpanosäädöksen tultua voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1994 on julkisten ja liikenneluvalla toimivien yksityisten linja-autoyhtiöiden hankinnat tietystä kynnysarvosta lähtien kilpailutettava yhteisönlaajuisesti (vrt. 37 kappale). Näin ollen suurin osa kaupunki- ja kaukoliikennelinja-autojen hankinnoista tullee kuulumaan yhteisönlaajuisen kilpailuttamisen piiriin. Tämä luo tärkeän edellytyksen Saksan markkinoiden avautumiselle molemmilla markkinalohkoilla, vaikka yhteisön direktiivejä julkisesta hankintamenettelystä ei ole Saksassa vielä kaikilta osin saatettu voimaan, kuten edellä todettiin. Näiden kilpailijoiden mahdollisuudet paranevat oleellisesti julkisten yksiköiden hankintatarpeen muuttuessa avoimemmaksi ulkomaisille tarjoajille.

(96) Vaikka laajat tilastot puuttuvatkin toistaiseksi, voidaan komission selvitysten mukaan Saksasta löytää todisteita julkisia hankintoja koskevan "alakohtaisen direktiivin" tehokkuudesta sen ensimmäisenä voimassaolovuotena. Euroopan laajuisten linja-autohankintoja koskevien tarjouskilpailujen määrä nousi Saksassa huomattavasti edellisiin vuosiin verrattuna:

	1992	1993	1994
Europaan laajuiset tarjouskilpailut Saksassa	4	48	161

Komissiolla on seuraavat luvut ulkomaisten tarjoajien osallistumisesta saksalaisiin hankintamenettelyihin, joista valtaosaa ei ennen vuotta 1994 toteutettu Euroopan laajuisina tarjouskilpailuina.

	Vuosi	Osallistumiset	Saadut tilaukset
Volvo	1992	15	3
	1993	25	7
	1994	30	9
Renault	1992	3	1
	1993	4	2
	1994	25	6
Van Hool	1992	9	2
	1993	16	1
	1994	63	5 (20 menettelyä on vielä ratkaisematta)
Ikarus	1992	5	1
	1993 (Vuotta 1994 koskevia lukuja ei ole saatu)	7	3

(97) Nämä luvut kertovat ulkomaisten tarjoajien osallistumisen selvästä kasvusta 1994. Tapausten määrä, joissa jätetty tarjous johti tilaukseen, oli osaksi huomattava. Tosin komissiolla ei ollut laajalti tietoja siitä, kuinka monta linja-autoa saadut tilaukset käsittivät. VDV:n mainitsemista esimerkeistä käy kuitenkin ilmi, että ulkomaiset tarjoajat saivat myös huomattavia tilauksia (esimerkiksi Renault Dresdenissä 23 linja-autoa, Renault Saarbrückenissä yli 10 linja-autoa, Ikarus Wuppertalissa 19 linja-autoa, Van Hool Duisburgissa 10 linja-autoa, Den Oudsten Frankfurtissa 40 linja-autoa). Yleisesti on tässä yhteydessä todettava, ettei ainoastaan tilauksen antaminen ulkomaiselle tarjoajalle, vaan jo tämän antama kilpaileva tarjouskin aiheuttaa kilpailupainetta kotimaisille tarjoajille. Osapuolet ovat tähän liittyen ilmoittaneet, että nykyään 60 prosentissa kaikista hankintamenettelyistä mukana on ulkomaisia kilpailevia tarjouksia. Tämä arvio tuntuu edellä esitetyn numeroaineiston valossa todenperäiseltä.

(98) Esitetyistä tiedoista voidaan päätellä, että "alakohtaisella direktiivillä" julkisesta hankintamenettelystä on jo sen ensimmäisenä soveltamisvuotena ollut huomattava merkitys. On odotettavissa, että ulkomaisten tarjoajien jo nyt todettavissa oleva mukanaolo tulee vastaisuudessa asteittain lisääntymään. Tätä olettamusta tukevat Saksan markkinoiden merkitys ja nykyään Saksan markkinoiden vaatimuksiin mukautettujen ulkomaisten tuotteiden saatavuus sekä erityisesti linjaliikenteessä toimiviin yrityksiin kohdistuva kustannuspaine. Kuntien kiristynyt rahatilanne ja kunnallisen liikenteen rahoitusuudistuksesta johtuva linjaliikenteen linja-auto-ostoihin myönnettyjen avustusten väheneminen johtavat siihen, että linjaliikennettä harjoittavien linja-autoyhtiöiden on vastaisuudessa toimittava entistä hintatietoisemmin ja niiden sen vuoksi yhä useammin joko valittava ulkomaisten tarjoajien tarjoukset tai käytettävä ulkomaisia kilpailevia tarjouksia painostuskeinona kotimaisiin tarjoajiin nähden. VDV:n edustaja käytti kuulemisessa esimerkkinä raitioteitä, jotka kunnallisina liikenneyrityksinä ovat onnistuneet luomaan varsin huomattavaa hintapainetta antaessaan tilauksia yhä useammin ulkomaisille tarjoajille. Linja-automarkkinoista poiketen raitioteillä oli jo aikaisemmin ollut ulkomaisia tuotteita, jotka soveltuivat täysin Saksan markkinoille. VDV on edustanut painokkaasti näkemystä, jonka mukaan vastaava kehitys on hyvin pian odotettavissa myös linja-autoalalla, koska nykyään on kattavasti saatavilla kilpailukykyisiä ulkomaisten tarjoajien tuotteita.

d) Lopputulos

(99) Esitettyjen syiden perusteella voidaan odottaa, että huolimatta kaukoliikennelinja-autojen lohkon ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen markkinaosuuksien huomattavasta kasvusta ja suuresta markkinaosuudesta linja-autojen kokonaismarkkinoilla keskittymä ei tule luomaan määräävää markkina-asemaa. Toisaalta sulautuneen yrityksen käyttäytymisvapautta rajoittaa varsin oleellisesti jo tällä hetkellä lähinnä kotimaisten kilpailijoiden välillä vallitseva kilpailu; kilpailijoiden, jotka kasvattanevat markkinaosuuttaan Mercedes-Benzin kustannuksella väistämättömästä sulautumisvaikutuksesta johtuen. Toisaalta käyttäytymisvapautta rajoittaa sitäkin enemmän mahdollinen kilpailu ulkomaisten tarjoajien taholta, jotka tulevat vastaisuudessa vahvistamaan toistaiseksi vielä melko vähämerkityksistä asemaansa ja huolehtimaan riittävästä kilpailuun kohdistuvasta valvonnasta erityisesti kasvattamalla asteittain kilpailevien tarjousten määrää. Yksityisessä matkailuliikenteessä vallitsevan kilpailupaineen ja linjaliikenteen kustannuspaineen suhteen saksalaisilla linja-autoyhtiöillä ei ole muuta vaihtoehtoa kuin käyttää ulkomaista kilpailua Saksan markkinoiden säätelyyn. Aikaisemmasta käytännöstä poiketen tämäkin on täysin mahdollista, koska nykyään on riittävästi saatavilla Saksan markkinoiden vaatimuksia vastaavia ulkomaisia tuotteita.

(100) Tätä taustaa vasten voidaan olettaa, että aikaisemmin vallinneet immateriaaliset markkinoillepääsyn esteet, jotka johtuivat asiakkaan ja tavarantoimittajan välisistä tiiviistä suhteista ja merkkiuskollisuudesta, tulevat menettämään merkitystään entisestään. Aineellisista markkinoillepääsyn esteistä, kuten myynti- ja huoltoverkon luomisesta ja laajentamisesta, selvitään panostuksilla, jotka eivät

ole merkittäviä Saksan markkinoiden merkitykseen verrattuna. Tämä pätee ainakin silloin, kun ulkomaiset tarjoajat määrittelevät strategiseksi tavoitteekseen pääsyn Saksan markkinoille. Komission tutkimusten mukaan sitä on kuitenkin pidettävä lähtökohtana. Odotettavissa olevaa, asteittain lisääntyvää kilpailua ulkomaisten tarjoajien taholta edistää julkista hankintamenettelyä koskeva "alakohtainen direktiivi", jonka vaikutukset ovat olleet Saksassa tuntuvat jo ensimmäisenä soveltamisvuonna. Kaiken kaikkiaan on lähdettävä siitä, että Saksan markkinat tulevat lähitulevaisuudessa avautumaan yhteisönlaajuiselle kilpailulle. Se ja nykyisin vallitseva kilpailu tulevat yhdessä tarjoamaan riittävät takeet siitä, että Mercedes-Benz ei sulautumisen jälkeen sanottavasti pysty toimimaan kilpailijoistaan ja asiakkaistaan riippumattomana.

D. HARVAIN VALLITSEMAT MARKKINAT

(101) Keskittymästä syntyvän tarjontarakenteen voisi olettaa johtavan toisaalta kaupunkilinja-autojen lohkolla harvojen johtavien myyjien Mercedes-Benz/Kässbohrerin ja MANin ja toisaalta kaukoliikennelinja-autojen lohkolla ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen vastaavasti Mercedes-Benz/Kässbohrerin ja Neoplanin vallitsemien markkinoiden syntymiseen ja vahvistumiseen. Komission käsityksen mukaan tälle olettamukselle ei kuitenkaan löydy riittävästi perusteita.

(102) *Kaupunkilinja-autojen markkinoilla* Mercedes-Benzin ja MANin yhteenlaskettu markkinaosuus tulisi olemaan 87,2 prosenttia. Avoimeksi jää, voidaanko — jo tällä hetkellä — lähteä kahden myyjän tarjontarakenteesta, sillä sulautuminen Kässbohreriin johtaa Mercedes-Benzin osalta ainoastaan 1,6 prosentin kasvuun. Tämä muuttaa markkinoiden rakennetta vain merkityksettömästi eikä riitä kahden myyjän vallitsemien markkinoiden syntymiseen tai vahvistumiseen. Lisäksi on viitattava siihen, että Kässbohrer ei ole koskaan valmistanut kokonaismarkkinoille matalalattiaista ja siten kilpailukykyistä kaupunkilinja-autoa.

(103) Kuten edellä kerrottiin, *Saksan kaukoliikennelinja-autojen lohkoa ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkoa* on tähän asti leimannut voimakas kilpailu. Harvain vallitsemia markkinoita ei voi näin ollen pitää tällä hetkellä todennäköisenä. Sulautuminen johtaa keskittymisasteen selvään voimistumiseen molemmilla lohkoilla. Kaukoliikennelinja-autojen lohkolla kolmen suurimman valmistajan Mercedes-Benz/Kässbohrerin, MANin ja Neoplanin osuus markkinoista on lähes 98 prosenttia, matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla vastaavasti lähes 90 prosenttia.

(104) Ei ole kuitenkaan olemassa perusteita sille, että suurempi keskittymisaste tulisi johtamaan harvain vallitsemien markkinoiden syntymiseen. Yksittäisten kilpailijoiden markkina-asemat, voimavarat ja etunäkökohdat ovat erilaiset ja tuotteet hyvin heterogeeniset. Pikemminkin on odotettavissa, että MAN ja Neoplan tulevat todennäköisesti tehostamaan kilpailukeinojaan saadakseen odotettavissa olevan sulautumisvaikutuksen johdosta itselleen uusia asiakkaita. Tätä eivät kyseenalaista myöskään Neoplanin ja Mercedes-Benzin väliset taloudelliset kytkennät. Kuten jo todettiin, on moottorien taloudellinen merkitys täydellisessä linja-autossa rajallinen. Sitä paitsi Neoplan käyttää periaatteessa muita mahdollisuuksia ja tilaa jo tällä hetkellä moottoreita useilta tarjoajilta. Lisäksi tulee vielä integroitujen ja integroimattomien ulkomaisten kilpailijoiden taholta tuleva mahdollinen kilpailu, joka rajoittaa riittävästi johtavien tarjoajien ryhmään kuuluvien valmistajien käyttäytymisvapautta, kuten edellä todettiin.

E. KOKONAISARVIOINTI

(105) Komission tutkimuksissa on päädytty siihen, että Mercedes-Benz ja Kässbohrer eivät saa keskittymän seurauksena käyttäytymisvapautta, jota kilpailulla ei riittävästi valvottaisi. Keskittymä ei myöskään johda johtavien saksalaisten tarjoajien yhteiseen määräävään markkina-asemaan kyseessä olevilla linja-automarkkinoilla.

(106) Kaupunkilinja-autojen lohkolla keskittymä johtaa Mercedes-Benzin ja Kässbohrerin markkina-aseman epäolennaiseen vahvistumiseen. Kaukoliikennelinja-autojen lohkolla ja matkailuun tarkoitettujen linja-autojen lohkolla Mercedes-Benz/Kässbohrer saavuttaisivat suuren markkinaosuuden. Huolimatta tästä markkinaosuudesta, joka muutenkaan ei tule säilymään samansuuruisena, tulevat nykyisin vallitseva saksalaisten tarjoajien välillä vallitseva kilpailu ja erityisesti ulkomaisten tarjoajien taholta odotettavissa oleva kilpailu takaamaan sen, että Mercedes-Benz/Kässbohrer ei sulautumisen jälkeen sanottavasti pysty toimimaan kilpailijoistaan ja asiakkaistaan riippumattomana.

(107) Ei ole myöskään syytä olettaa, että keskittymä tulisi Saksan ja Itävallan ulkopuolella luomaan määräävää markkina-asemaa tai vahvistamaan sitä.

V. LOPPUTULOS

(108) Edellä esitetyistä syistä johtuen on lähdettävä siitä, että aiottu keskittymä ei luo eikä vahvista sellaista

määräävää markkina-asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla estyisi. Keskittymä julistetaan yrityskeskittymien valvonnasta annetun asetuksen 2artiklan 2 kohdan ja ETA-sopimuksen 57 artiklan nojalla soveltuvaksi yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen moitteettoman toiminnan.

ON TEHNYT SEURAAVAN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ilmoitettu keskittymä Mercedes-Benz AG:n ja Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH:n välillä julistetaan soveltuvaksi yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen moitteettoman toiminnan kannalta.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu:

Mercedes-Benz AG:lle
D-70546 Stuttgart
Saksa

Tehty Brysselissä 14 päivänä helmikuuta 1995.

Komission puolesta
Karel VAN MIERT
Komission jäsen

LIITE I a

MARKKINAOSUUKSIEN VERTAILU SAKSAN LIITTOTASAVALTA

1980–1994

(1994: tammi-marraskuu)

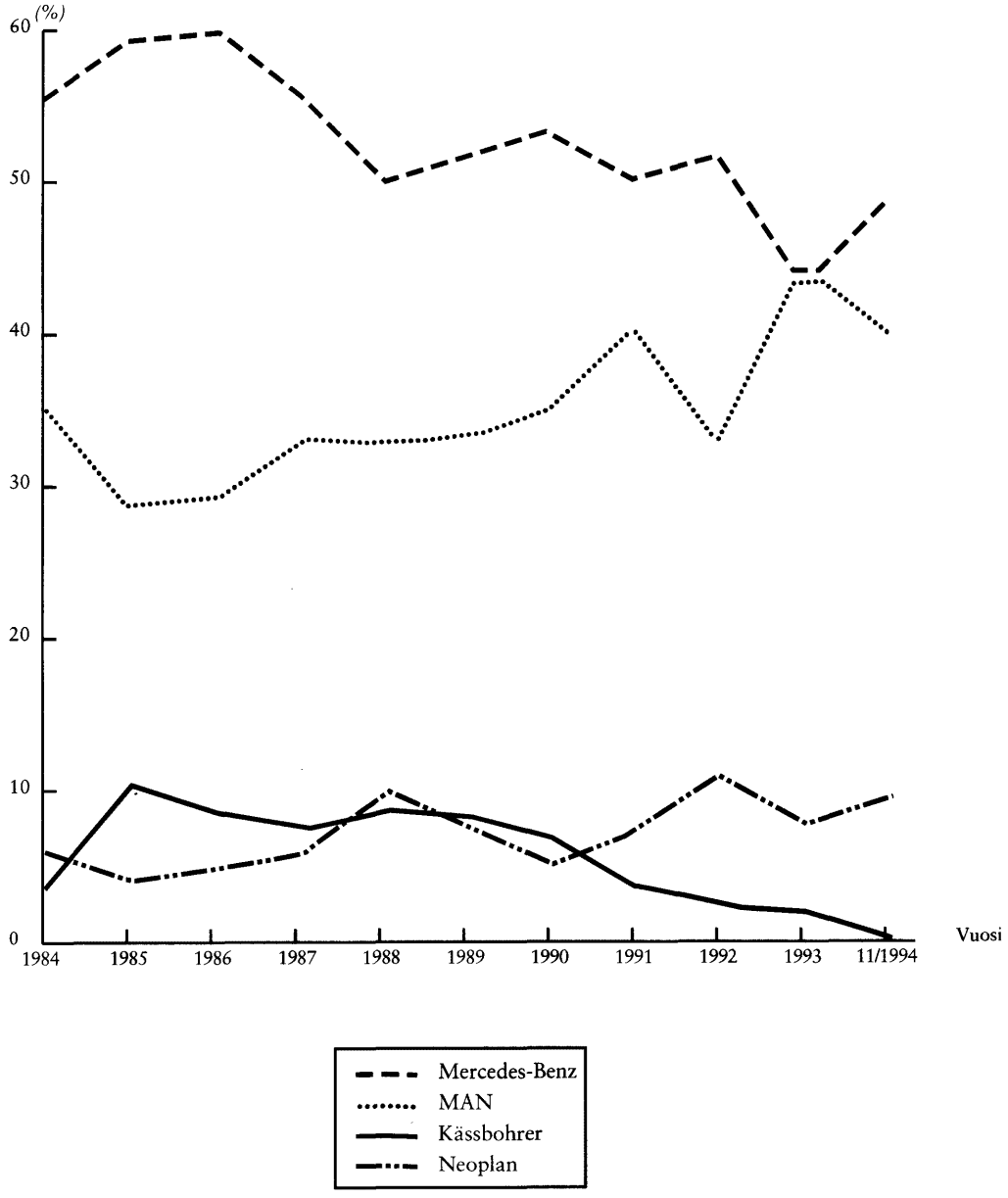


LIITE I b

SAKSAN MARKKINAOSUUKSIEN VERTAILU

Kaupunkilinja-autot

(1984–1994)

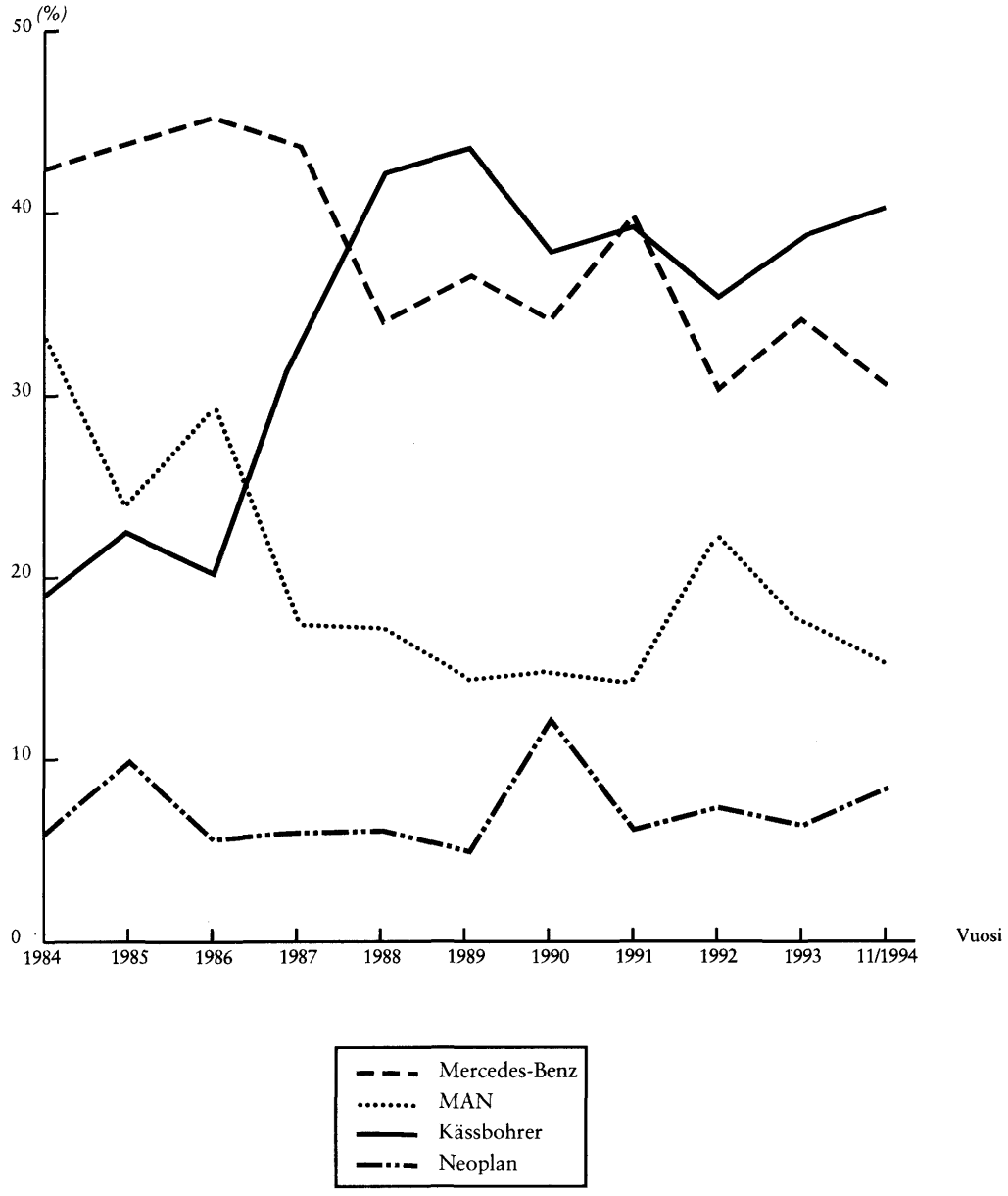


LIITE I c

SAKSAN MARKKINAOSUUKSIEN VERTAILU

Kaukoliikennelinja-autot

(1984–1994)

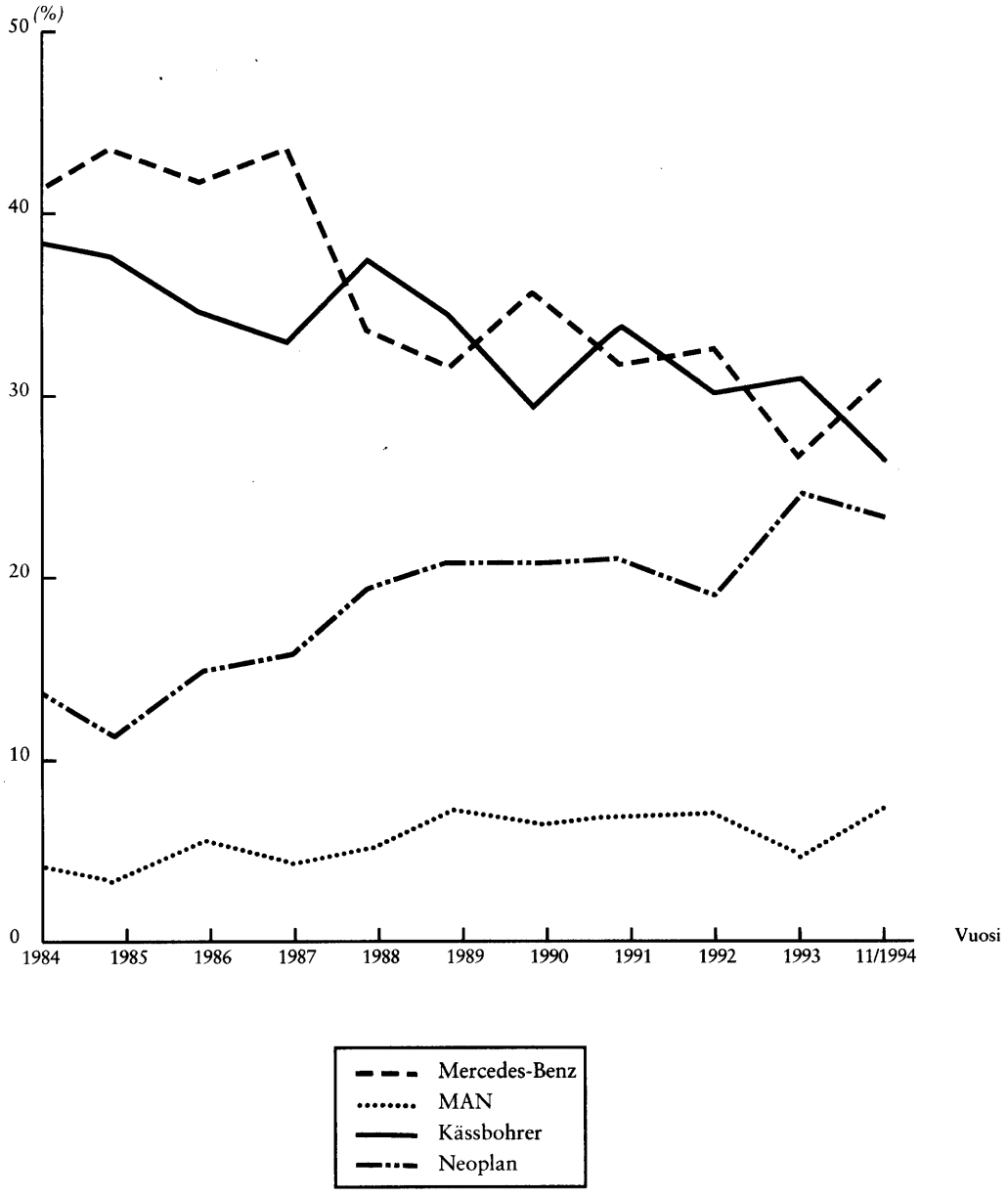


LIITE I d

SAKSAN MARKKINAOSUUKSIEN VERTAILU

Matkailuun tarkoitetut linja-autot

(1984–1994)



LIITE II

Katsaus eri linja-autolohkojen markkinaosuuksiin Saksassa (1993)

	Kaupunkilinja-autot		Kaukoliikenne-linja-autot		Matkailuun tarkoitetut linja-autot		Linja-autot yhteensä	
	Määrä	(%)	Määrä	(%)	Määrä	(%)	Määrä	(%)
Mercedes-Benz	1 174	42,9	691	34,6	528	24,1	2 393	34,6
Kässbohrer	45	1,6	782	39,1	708	32,4	1 535	22,1
Yhteensä	1 219	44,6	1 473	73,7	1 236	56,5	3 928	56,7
MAN	1 211	44,3	353	17,7	94	4,3	1 658	24,0
Neoplan	208	7,6	129	6,5	608	27,8	945	13,7
RVI	—	—	—	—	—	—	47	0,7
Volvo	—	—	—	—	—	—	41	0,6
Scania	97	3,5	23	1,1	225	10,3	13	0,2
Bova	—	—	—	—	—	—	106	1,5
muut ulkomaiset	—	—	—	—	—	—	138	2,0
muut saksal.	—	—	22	1,1	25	1,1	47	0,7
	2 735	100	2 000	100	2 188	100	6 923	100

LIITE III

MERCEDES-BENZIN MALLISTO

Lohko	Tyyppi	Kaupallinen kuvaus	Luokitus	Monikäyttö(1)	Muunnelma	Hintaluokka(2) Listahinta (1 000 DM)
Kaupunki-linja-auto	O405	Kaupunkilinja-auto	Klassinen kaupunkilinja-auto	ei	Kaupunki-linja-auto	527—548
	O405N	Kaupunkilinja-auto	Matalalattiainen kaupunkilinja-auto	ei	Kaupunki-linja-auto	565—611
Kaukoliikennelinja-autot(3)	O404NÜ	Kaukoliikennelinja-auto	Matalalattiainen kaupunkilinja-auto	ei	Kaupunki-linja-auto	575—586
	O407	Kaukoliikennelinja-auto	Kaukoliikennelinja-auto	kyllä, mutta mieluummin kaukoliikennelinja-auto	Kaupunki-linja-auto	509—524
	O408	Kaukoliikennelinja-auto/Monikäyttö-linja-auto	Kaukoliikennelinja-auto	kyllä, muutta mieluummin kaukoliikennelinja-auto	Kaupunki-linja-auto	493—508
	O404RH-K	Kaukoliikennelinja-auto/Monikäyttö-linja-auto	Monikäyttölinja-auto	kyllä	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	588—612
Matkailuun tarkoitetut linja-autot	O340	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton(4)	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	—
	O404RH	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	617—693
	O404RHD	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	640—774
	O404SHD	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	729—829

(1) "Monikäyttö" merkitsee, että linja-autoa voidaan käyttää sekä kauko- että matkailuliikenteessä.
(2) Hinnat kuvaavat vain summittaisesti linja-automallien välisiä hintaeroja eivätkä suinkaan markkinahintojen tarkkaa tasoa, koska alennuksien myöntäminen on yleistä.
(3) Kaikki kaukoliikennebusseiksi luokitellut linja-autot voivat saada GVFG:n (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) mukaista avustusta.
(4) "Soveltumattomalla" tarkoitetaan, että linja-auto ei ole alun perin tarkoitettu seutulinjaliikenteeseen eikä täytä GVFG:n (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) mukaisen avustuksen asettamia edellytyksiä. Tästä ja erikoisvarustelusta johtuen se ei ole kannattava seutulinjaliikenteessä.

LIITE IV

KÄSSBOHRERIN MALLISTO

Lohko	Tyyppi (uusi malli)	Kaupallinen kuvaus	Luokitus	Monikäyttö(1)	Muunnelma	Hintaluokka(2) Listahinta (1 000 DM)
Kaupunki-linja-auto	S215NR	Kaupunkilinja-auto	Klassinen kaupunkilinja-auto	ei	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	462
Kaukoliikennelinja-autot(3)	S215NR	Kaukoliikennelinja-auto	Matalalattiainen kaukoliikennelinja-auto	ei	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	484
	S215UL (S315UL)	Kaukoliikennelinja-auto	Kaukoliikennelinja-auto	kyllä, mutta mieluummin kaukoliikennelinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	433
	S215RL	Kaukoliikenne-/ monikäyttölinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	kyllä	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	441—464
	S215HR (S315H)	Kaukoliikenne-/ monikäyttölinja-auto	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	kyllä	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	440—469
Matkailuun tarkoitetut linja-autot	S215HRI-GT (S315GT)	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton(4)	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	493
	S215HH (S315HD)	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	661—685 (698—727)
	S216HDS	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Perinteinen matkailuun tarkoitettu linja-auto	soveltumaton	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	685—710
	S328DT	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	Kaksikerroksinen linja-auto	soveltumaton	Matkailuun tarkoitettu linja-auto	911

(1) "Monikäyttö" merkitsee, että linja-autoa voidaan käyttää sekä kauko- että matkailuliikenteessä.
(2) Hinnat kuvaavat vain summittaisesti linja-automallien välisiä hintaeroja eivätkä suinkaan markkinahintojen tarkkaa tasoa, koska alennusten myöntäminen on yleistä.
(3) Kaikki kaukoliikennebusseiksi luokitellut linja-autot voivat saada GVFG:n (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) mukaista avustusta.
(4) "Soveltumattomalla" tarkoitetaan, että linja-auto ei ole alun perin tarkoitettu seutulinjaliikenteeseen eikä täytä GVFG:n (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) mukaisen avustuksen asettamia edellytyksiä. Tästä ja erikoisvarustelusta johtuen se ei ole kannattava seutulinjaliikenteessä.

LIITE V

Mercedes-Benz
Hallitus
20. joulukuuta 1994

Euroopan yhteisöjen komissio
Rue de la Loi 200
B-1049 Bryssel
Belgia

Asia IV/M.477 — Mercedes-Benz/Kässbohrer

Arvoisa vastaanottaja!

Annamme komissiolle asetuksen N:o 4064/89 8 artiklan 2 kohdan mukaista soveltuvuuspäätöstä varten seuraavat sitoumukset:

1. Mercedes-Benz AG huolehtii siitä, että Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH:n määräysvallan siirtymisen jälkeen tämä lähettää liitteissä 1 ja 2 olevat kirjeet kaikille Saksassa toimiville yksinedustajilleen ja sopimuskorjaamoilleen. Mercedes-Benz haluaa tällä toimenpiteellä varmistaa, että ulkomaiset linja-autolan kilpailijat, niiden saksalaiset tytäryhtiöt mukaan lukien, voivat luoda pitkän aikavälin sopimuspohjaisia suhteita Kässbohrerin myynnissä ja huollossa toimiviin saksalaisiin yhteistyökumppaneihin.

2. Mercedes-Benz toimittaa rajoituksetta moottoreita eurooppalaisille linja-autojen valmistajille, joilla ei ole omaa moottorituotantoa tai jotka eivät muutenkaan ole konsernioikeudellisessa suhteessa moottorinvalmistajaan, käytettäväksi linja-autoissa, jotka myydään Euroopan talousalueelle. Toimitusehdot ovat syrjimättömiä verrattuna oman linja-autoalan toimituksiin. Tämä koskee erityisesti hintoja, hinnanalennuksia, toimitusaikoja, takuusuorituksia, huoltoa ja muita sopimusehtoja. Tällä toimenpiteellä linja-autojen valmistajille tarjoutuu mahdollisuus tasoittaa niitä kilpailuun liittyviä haittoja, joita niille saattaisi aiheutua käyttäessään muita moottoreita linja-autokaupassaan Euroopan talousalueella. Mikäli tämä lupaus johtaisi odottamattomiin kilpailunvääristymiin, Mercedes-Benz AG voi tarkistaa lupausta yhdessä komission kanssa.

Ystävällisin terveisin

Mercedes-Benz AG

Dr. Gottschalk
(nimikirjoitus)

Zimmer
(nimikirjoitus)

Liite 1

Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH:n kirje yksinedustajille Saksassa

Yksinedustussopimus

Arvoisa vastaanottaja!

Keskinäisen yksinedustussopimuksemme nojalla Teillä on ollut oikeus tehdä työtä vain meidän suostumuksellamme muille yrityksille ja erityisesti kilpailijoillemme. Mercedes-Benz AG/Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH:n fuusiovalvontamenettelyä koskevaan, Euroopan komission (Bryssel) myönteiseen loppulokseen viitaten ilmoitamme Teille, että Teillä on vastaisuudessa oikeus meidän yhtiömme lisäksi tehdä työtä myös ulkomaisille linja-autoalan kilpailijoille, niiden saksalaiset tytäryhtiöt mukaan lukien, joko myynnissä edustus- tai jälleenmyyntisopimuksen nojalla tai asiakaspalvelussa korjaamosopimuksen nojalla. Tämä ei tule muuttamaan meidän yhteistyömme ehtoja. Pyydämme Teitä kuitenkin ilmoittamaan meille tällaisen työn vastaanottamisesta. Muilta osin lähdemme siitä, että tällainen mahdollinen kilpailijalta saatu toimeksianto ei heikennä palvelujanne ja tehokkuuttanne meidän tuotteidemme osalta.

Ystävällisin terveisin

Liite 2

Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH:n kirje sopimuskorjaamoille Saksassa

Korjaamosopimus

Arvoisa vastaanottaja!

Mercedes-Benz AG/Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH:n fuusiovalvontamenettelyä koskevaan, Euroopan komission (Bryssel) myönteiseen lopputulokseen viitaten ilmoitamme, ettemme tule vastustamaan, jos Te vastaisuudessa toimitte myös muiden ulkomaisten linja-autojen valmistajien lukuun, niiden saksalaiset tytäryhtiöt mukaan lukien, tapahtuipa tämä satunnaisesti tai laajemman korjaamo- ja myyntisopimuksen nojalla. Tämä ei muuta keskinäisen yhteistyömme ehtoja. Tällöin lähdemme kuitenkin siitä, että tällainen mahdollinen kilpailijalta saatu työ ei heikennä palvelujanne ja tehokkuuttanne meidän tuotteidemme osalta.

Ystävällisin terveisin
