

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 6 lutego 2019 r.****uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa M.8677 – Siemens/Alstom)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 921)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2019/C 300/07)

W dniu 6 lutego 2019 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. dotyczącego kontroli koncentracji przedsiębiorstw⁽¹⁾, w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Nieopatrzoną klauzulą poufności wersję pełnego tekstu decyzji, podobnie jak wersję wstępną, można znaleźć w autentycznej wersji językowej na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji, pod następującym adresem: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_pl.html.

I. STRONY

- 1) Siemens AG (Niemcy, zwany dalej „Siemensem” lub „stroną zgłaszającą”) jest przedsiębiorstwem niemieckim oraz jednostką dominującą najwyższego szczebla grupy Siemens z siedzibą w Monachium, notowaną na giełdzie we Frankfurcie nad Menem i na giełdzie Xetra. Siemens prowadzi działalność w wielu obszarach przemysłowych – dział mobilności Siemens oferuje szeroki wybór taboru kolejowego, rozwiązań w zakresie automatyki i sygnalizacji kolejowej, systemów elektryfikacji kolei, technologii ruchu drogowego, rozwiązań informatycznych oraz innych produktów i usług w zakresie kolejowego i drogowego transportu osób oraz towarów.
- 2) Alstom SA (Francja, zwany dalej „Alstomem”) jest przedsiębiorstwem francuskim z siedzibą w regionie paryskim, notowanym na giełdzie Euronext Paris. Alstom prowadzi działalność na skalę światową w sektorze transportu kolejowego, oferując szeroki wybór rozwiązań transportowych (od pociągów dużych prędkości po pociągi metra i tramwaje), zindywidualizowane usługi (w zakresie konserwacji i modernizacji), a także propozycje przeznaczone dla pasażerów i infrastruktury oraz rozwiązania w zakresie mobilności cyfrowej i sygnalizacji.

II. TRANSAKCJA

- 3) W dniu 8 czerwca 2018 r. Komisja otrzymała formalne zgłoszenie proponowanej koncentracji zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”), w wyniku której Siemens przejmie wyłączną kontrolę nad Alstomem poprzez wniesienie do Alstomu wkładu w postaci działalności w zakresie mobilności w zamian za nowo wyemitowane akcje Alstomu („transakcja”). Przedsiębiorstwa Siemens i Alstom zwane są wspólnie „stronami”.
- 4) Transakcja dotyczy przejścia przez Siemens wyłączonej kontroli nad Alstomem. Wiąże się to z połączeniem działalności Alstomu i Siemens w zakresie mobilności, w tym działalności w zakresie kolejowych napędów trakcyjnych i powiązanej działalności usługowej (dalej „podmiot powstały w wyniku połączenia”).

III. WYMIAR UNIJNY

- 5) Łączny światowy obrót przedmiotowych przedsiębiorstw wynosi ponad 5 000 mln EUR. Ogólnounijny obrót każdego z nich przekracza 250 mln EUR, ale w żadnym państwie członkowskim nie osiągają one więcej niż dwie trzecie swojego łącznego obrotu na terenie całej UE. Przedmiotowa transakcja ma zatem wymiar unijny.

IV. PROCEDURA

- 6) W dniu 26 września 2017 r. ogłoszono połączenie działu mobilności (kolejowej) Siemens z Alstomem.
- 7) W dniu 8 czerwca 2018 r. Komisja otrzymała formalne zgłoszenie tej transakcji.
- 8) W dniu 13 lipca 2018 r. Komisja stwierdziła, że transakcja wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności z rynkiem wewnętrznym, i przyjęła decyzję o wszczęciu szczegółowego postępowania wyjaśniającego. W dniu 6 sierpnia 2018 r. strona zgłaszająca przedstawiła na piśmie swoje uwagi dotyczące decyzji Komisji o wszczęciu szczegółowego postępowania wyjaśniającego.
- 9) W dniu 16 lipca 2018 r. Komisja, za zgodą stron, przedłużyła przewidziany prawem termin o 20 dni roboczych na podstawie art. 10 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

- 10) W dniu 8 sierpnia 2018 r. na podstawie art. 11 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw Komisja przyjęła decyzję o zawieszeniu terminu przeglądu połączenia, ponieważ strony nie dostarczyły niektórych wymaganych dokumentów. Okres zawieszenia trwał od dnia 7 sierpnia 2018 r. do dnia 4 września 2018 r., kiedy to dostarczono wymagane dokumenty.
- 11) W dniu 29 października 2018 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Strona zgłaszająca odpowiedziała na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń w dniu 14 listopada 2018 r. Nie wniosowała ona o złożenie ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym.
- 12) W dniu 12 grudnia 2018 r. strona zgłaszająca przedstawiła swoje zobowiązania (zwane dalej „pierwszymi zobowiązaniami”). W dniu 17 grudnia 2018 r. Komisja rozpoczęła badanie rynku dotyczące zobowiązań przedstawionych w dniu 12 grudnia 2018 r.
- 13) W dniu 9 stycznia 2019 r. strona zgłaszająca przedstawiła pierwszą zmienioną wersję zobowiązań (zwaną dalej „drugimi zobowiązaniami”). W dniu 25 stycznia 2019 r. strona zgłaszająca przedstawiła drugą zmienioną wersję zobowiązań (zwaną dalej „ostatczymi zobowiązaniami”).
- 14) Spotkanie z Komitetem Doradczym odbyło się w dniu 31 stycznia 2019 r.

V. RYNKI WŁAŚCIWE

a) Tabor dużych i bardzo dużych prędkości

- 15) Komisja uważa, że pociągi zdolne do jazdy z prędkością co najmniej 250 km/h („tabor dużych prędkości”) stanowią odrębny rynek produktowy. Co więcej, uwzględniając zarówno aspekty podaży, jak i popytu – co potwierdza wspólne ogólnosektorowe stanowisko – wymogi dotyczące sprzedaży i wymogi techniczne oraz wyniki badania rynku wykazują, że taboru dużych prędkości (pociągów zdolnych do jazdy z prędkością 250–299 km/h) nie można zastąpić taborom bardzo dużych prędkości (pociągami zdolnymi do jazdy z prędkością co najmniej 300 km/h na specjalnych torach). Tabor bardzo dużych prędkości może zatem stanowić potencjalnie odrębny rynek. W związku z tym, że transakcja wiąże się z problemami w zakresie konkurencji niezależnie od dokładnej definicji rynku, skutki zostaną jednak zbadane w oparciu o obydwie możliwe definicje rynku. Komisja uznaje, że podział na podsegmenty w oparciu o rodzaj systemu trakcyjnego, architekturę lub liczbę poziomów nie jest właściwy.
- 16) Komisja uważa, że właściwy rynek geograficzny obejmuje co najmniej EOG, a także Szwajcarię w świetle wspólnych obowiązujących przepisów i wobec braku barier wejścia. Komisja nie może wykluczyć, że rynek obejmuje cały świat, z wyjątkiem Chin, Japonii i Korei Południowej, z powodu niemożliwych do pokonania barier wejścia w tych państwach, co wyjaśniła strona zgłaszająca i co potwierdziło badanie rynku.
- 17) Komisja uważa, że rynkiem właściwym jest rynek pociągów dużych prędkości, przy czym obejmuje on jednocześnie węższy rynek pociągów bardzo dużych prędkości w EOG (w tym w Szwajcarii) i na całym świecie (z wyjątkiem Chin, Japonii i Korei Południowej).

b) Sygnalizacja na liniach głównych

- 18) Komisja uważa, że sygnalizacja na liniach głównych i sygnalizacja miejska stanowią odrębne rynki. Jeżeli chodzi o sygnalizację na liniach głównych, projekty w zakresie sygnalizacji i produkty sygnalizacyjne stanowią odrębne rynki. Ponadto należy dokonać dalszego podziału projektów w zakresie sygnalizacji na liniach głównych na podsystemy (urządzenia zależnościowe, system automatycznej ochrony pociągu (ATP) oraz systemy prowadzenia i sterowania), na projekty dotyczące istniejących systemów i Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS) oraz na rozwiązania pokładowe i torowe/przytorowe, w następujący sposób:
 - a) projekty dotyczące istniejących urządzeń pokładowych;
 - b) projekty dotyczące urządzeń pokładowych w ETCS;
 - c) projekty dotyczące istniejących urządzeń torowych w ATP;
 - d) samodzielne projekty dotyczące urządzeń torowych w systemach ETCS i ATP (tzw. *overlay*);
 - e) samodzielne projekty dotyczące urządzeń zależnościowych;
 - f) projekty dotyczące zmiany sygnalizacji torowej w systemach ETCS i ATP (połączenie projektów dotyczących urządzeń torowych i urządzeń zależnościowych w systemach ETCS i ATP).
- 19) Komisja nie dokonuje dalszej segmentacji rynków ze względu na rozmiar projektów ani poziom ETCS (poziom ETCS 1, poziom ETCS 2).
- 20) Ponadto rynek produktów sygnalizacyjnych w odniesieniu do urządzeń zależnościowych stanowi odrębny rynek.

- 21) Komisja uważa, że właściwy rynek geograficzny w odniesieniu do projektów dotyczących urządzeń pokładowych w ETCS, projektów dotyczących instalacji urządzeń torowych w systemach ETCS i ATP oraz projektów dotyczących zmiany sygnalizacji torowej w systemach ETCS i ATP obejmuje cały EOG.
- 22) Zdaniem Komisji właściwym rynkiem geograficznym w odniesieniu do projektów dotyczących istniejących urządzeń pokładowych, samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych oraz projektów dotyczących urządzeń zależnościowych jest rynek krajowy.

VI. OCENA WPŁYWU NA KONKURENCJĘ

a) Tabor dużych i bardzo dużych prędkości

- 23) Strony zarówno produkują, jak i dostarczają tabor dużych i bardzo dużych prędkości.
- 24) Komisja przeprowadziła ocenę na podstawie udziałów w rynku obliczonych za lata 2008–2018 (liczba zamówień według wartości). Na całym rynku taboru dużych i bardzo dużych prędkości podmiot powstały w wyniku połączenia miałyby łączny udział w rynku wynoszący [70–80] % w EOG (z uwzględnieniem Szwajcarii) i [60–70] % na całym świecie (z wyjątkiem Chin, Japonii i Korei Południowej). Na węższym rynku taboru bardzo dużych prędkości podmiot powstały w wyniku połączenia miałyby łączny udział w rynku wynoszący [70–80] % w EOG (z uwzględnieniem Szwajcarii) i [60–70] % na całym świecie (z wyjątkiem Chin, Japonii i Korei Południowej).
- 25) Bardzo duże udziały stron w ogólnym rynku taboru dużych i bardzo dużych prędkości oraz w węższym rynku taboru bardzo dużych prędkości stanowią dowody wskazujące na istnienie pozycji dominującej na rynku. Problemy w zakresie konkurencji są tym bardziej prawdopodobne, że transakcja wzmocni skoncentrowaną strukturę rynku. Po połączeniu indeks Herfindahla-Hirschmanna we wszystkich segmentach będzie znacznie wyższy niż 2 000, a delta będzie znacznie przekraczać 250.

(i) Konkurenci stron

- 26) W przeciwieństwie do stron konkurenci nie sprzedali żadnych pociągów dużych lub bardzo dużych prędkości klientom z EOG innym niż przedsiębiorstwa z ich krajów pochodzenia lub sprzedali ich bardzo mało. W szczególności jeżeli chodzi o tabor bardzo dużych prędkości, ze względu na wspólne strategie przetargowe i ograniczenia oferty liczba faktycznych konkurentów podmiotu powstałego w wyniku połączenia po dokonaniu transakcji ogranicza się zasadniczo do dwóch dostawców, tj. przedsiębiorstwa Talgo i konsorcjum utworzonego między przedsiębiorstwami Bombardier i Hitachi-Ansaldo. Przedsiębiorstwo CAF nie prowadziło sprzedaży pociągów bardzo dużych prędkości.
- 27) Strona zgłaszająca uważa, że – oprócz dostawców z EOG – również przedsiębiorstwa CRRC, Hyundai Rotem i Kawasaki wywierają presję konkurencyjną na całym świecie. Przedsiębiorstwo CRRC nigdy jednak nie wygrało przetargu na tabor dużych ani bardzo dużych prędkości w EOG. Pozycja CRRC na rynku światowym pozostaje marginalna i wynika z jednej sprzedaży dokonanej na podstawie umowy zawartej w 2017 r. z indonezyjskim przedsiębiorstwem kolejowym nie w ramach przetargu konkurencyjnego, ale w wyniku negocjacji na szczeblu rządowym. Nie zbadano zatem udziału CRRC w przetargach konkurencyjnych, w których uczestniczyli główni światowi dostawcy taboru dużych i bardzo dużych prędkości spoza Chin. Jeżeli chodzi o EOG, przedsiębiorstwo CRRC nie zostało zaproszone do złożenia oferty w najbliższym przetargu HS2 (Zjednoczone Królestwo). Wynika z tego, że przedsiębiorstwo CRRC nie sprzedało dotychczas żadnego taboru dużych ani bardzo dużych prędkości w normalnych warunkach konkurencji ani nie zostało zaproszone do dokonania takiej sprzedaży. Nie można zatem uznać, że CRRC wywiera znaczną presję konkurencyjną na rynek światowy poza Chinami, Japonią i Koreą Południową.

(ii) Stopień zbliżenia konkurencji

- 28) Komisja uważa, że strony są bliskimi konkurentami, na podstawie: (i) ich oferty produktowej i zasięgu geograficznego; (ii) analizy danych przetargowych; oraz (iii) wewnętrznych dokumentów stron.
- 29) Pod względem zasięgu geograficznego zarówno Siemens, jak i Alstom prowadzą działalność poza Niemcami i Francją, prowadząc sprzedaż na rzecz klientów we Włoszech (NTV/Alstom), w Belgii/we Francji/w Niderlandach/w Zjednoczonym Królestwie (Eurostar/Siemens), w Finlandii (Karelian/Alstom) i w Polsce (PKP/Alstom). Poza EOG strony prowadzą działalność w Maroku (ONCF/Alstom), Stanach Zjednoczonych (Amtrak/Alstom), Rosji (RZD/Siemens) i Turcji (TCDD/Siemens).
- 30) Respondenci uczestniczący w badaniu rynku potwierdzili, że oferty produktowe stron pozostają ze sobą w ścisłej konkurencji. Klienci potwierdzili, że oferty produktowe stron dotyczące taboru bardzo dużych prędkości stanowią dla siebie nawzajem najlepszą alternatywę.
- 31) Z analizy przetargów, w których każda ze stron złożyła ofertę (2008–2018), wynika, że strony są dla siebie nawzajem najczęstszymi konkurentami w przetargach na tabor dużych i bardzo dużych prędkości. Ponadto z analizy danych przetargowych wynika, że udział w przetargach jest co do zasady ograniczony, ponieważ w większości przetargów na pociągi dużych i bardzo dużych prędkości w EOG i na poziomie światowym udział wzięło maksymalnie dwóch uczestników (tj. dostawców składających oferty).

- 32) Z analizy udziału w przetargach wynika, że interakcja stron koncentruje się głównie na przetargach na tabor bardzo dużych prędkości, natomiast częstotliwość interakcji stron jest znacznie niższa w przetargach na tabor dużych prędkości.
- 33) Ogólnie rzecz biorąc, w szczególności w przypadku taboru bardzo dużych prędkości, z analizy przetargów wynika, że strony są dla siebie nawzajem najbliższymi konkurentami i głównym źródłem presji konkurencyjnej. Co więcej, analiza przetargów wykazuje, że przedsiębiorstwo Talgo oraz konsorcjum Bombardier/Hitachi–Ansaldo wywierają słabszą presję konkurencyjną na przedsiębiorstwo Alstom i nie wywierają praktycznie żadnej na przedsiębiorstwo Siemens. CAF i Stadler nie wywierają żadnej presji konkurencyjnej w zakresie taboru bardzo dużych prędkości.
- 34) Ogólnie rzecz biorąc, dokument wewnętrzny stron potwierdza silną presję konkurencyjną, jaką strony wywierają na siebie nawzajem przed transakcją, i słabszą presję konkurencyjną wywieraną przez konkurencyjnych dostawców.
- (iii) *Bariera wejścia*
- 35) W trakcie badania rynku zidentyfikowano szereg barier wejścia na rynki taboru dużych i bardzo dużych prędkości. Wiele spośród zidentyfikowanych barier dotyczy co do zasady każdego rodzaju działalności związanej z taborem dużych lub bardzo dużych prędkości, niezależnie od lokalizacji. Obejmują one koszty rozbudowy taboru oraz wymóg posiadania odpowiedniego doświadczenia w celu wiarygodnego składania ofert w przetargach. Inne bariery wejścia są specyficzne dla EOG i obejmują europejski system zezwoleń dla taboru kolejowego, konieczność posiadania odpowiedniego doświadczenia w obrębie EOG, nieformalne wymogi dotyczące lokalizacji oraz uprzywilejowane stosunki między wieloma dostawcami z EOG a operatorami krajowymi w ich krajach pochodzenia.
- 36) Powyższe bariery zostały potwierdzone przez przedsiębiorstwo CRRC, które uznało, że obecnie nie jest wiarygodnym oferentem poza Chinami. Podobnie jest w przypadku innych dostawców z Azji, których strony uznają za potencjalnych nowych uczestników rynku, lecz którzy nie prowadzą obecnie działalności w obrębie EOG i nie wywierają żadnej presji konkurencyjnej.
- (iv) *Wniosek*
- 37) Wobec powyższego Komisja uważa, że transakcja w znaczący sposób zakłóci efektywną konkurencję ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne na rynku pociągów dużych prędkości, w tym na węższym rynku pociągów bardzo dużych prędkości w obrębie EOG (z uwzględnieniem Szwajcarii) i na skalę światową (z wyłączeniem Chin, Japonii i Korei Południowej).
- b) Sygnalizacja na liniach głównych**
- (i) *Projekty dotyczące urządzeń pokładowych w ETCS – jednostronne skutki horyzontalne*
- 38) Transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne w odniesieniu do projektów dotyczących urządzeń pokładowych w ETCS w obrębie EOG.
- 39) Komisja przeprowadziła ocenę na podstawie udziałów w rynku obliczonych za lata 2008–2018 (liczba zamówień według wartości). Łączny udział w rynku podmiotu powstałego w wyniku połączenia wynosiłby [70–80] %, co stanowi istotną przewagę nad konkurentami.
- 40) Strony są bliskimi konkurentami, jak wykazała analiza danych przetargowych za lata 2008–2018, zgodnie z opiniami klientów oraz w oparciu o dokumenty wewnętrzne stron. Strony są ważnymi innowatorami w dziedzinie urządzeń pokładowych w ETCS, a transakcja doprowadziłaby do usunięcia ważnego innowatora. Podmiot powstały w wyniku połączenia korzystałby z przewagi konkurencyjnej, która osłabiłaby konkurentów i znacznie ograniczyłaby konkurencję po przeprowadzeniu transakcji ze względu na dostęp stron do istniejących systemów sygnalizacyjnych oraz silniejszą pozycję stron w odniesieniu do korytarzy międzynarodowych. Komisja uważa, że w przewidywalnej przyszłości wejście nowych operatorów, w tym dostawców z Chin, na rynek EOG jest mało prawdopodobne. Dostawcy z Chin nie składali do tej pory ofert w ramach jakichkolwiek projektów dotyczących urządzeń pokładowych w ETCS w obrębie EOG.
- (ii) *Projekty dotyczące istniejących urządzeń pokładowych w Belgii – jednostronne skutki horyzontalne*
- 41) Transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne w odniesieniu do projektów dotyczących istniejących urządzeń pokładowych w Belgii.
- 42) W latach 2008–2018 Alstom był jedynym dostawcą projektów dotyczących istniejących urządzeń pokładowych w Belgii. Siemens jest jedynym innym dostawcą, który posiada homologowane urządzenia zależnościowe w Belgii. Siemens wywiera presję konkurencyjną ze względu na posiadane homologowane urządzenia zależnościowe, która to presja zanikłaby po dokonaniu transakcji.
- (iii) *Projekty dotyczące urządzeń zależnościowych (samodzielne) – jednostronne skutki horyzontalne*
- 43) Transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne w odniesieniu do samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych w Belgii, Chorwacji, Grecji, Hiszpanii, w Portugalii, w Rumunii, na Węgrzech i w Zjednoczonym Królestwie.

- 44) W państwach, w przypadku których koncentracja wywarłaby wpływ na rynki, tj. w Chorwacji, Hiszpanii, Zjednoczonym Królestwie i Portugalii, łączny udział w rynku podmiotu powstałego w wyniku połączenia (na podstawie liczby zamówień według wartości w latach 2008–2018) byłby wysoki i wyniósłby [90–100] % w Chorwacji, [40–50] % w Hiszpanii, [70–80] % w Zjednoczonym Królestwie i [50–60] % w Portugalii. Strony są bliskimi konkurentami, a żadna potencjalna siła nabywca zarządcy infrastruktury nie wystarczyłaby, aby przezwyciężyć skutki zaniku konkurencji w wyniku transakcji.
- 45) Oprócz państw, w których transakcje sprzedaży dokonywane przez strony w latach 2008–2018 rzeczywiście się pokrywają, transakcja doprowadziłaby do znaczącego zakłócenia efektywnej konkurencji również w państwach, w których ze względu na bardzo ograniczoną liczbę oferentów strony wywierają silną presję konkurencyjną, uczestnicząc w samodzielnych przetargach na urządzenia zależnościowe lub w przetargach obejmujących urządzenia zależnościowe. Państwa te to Grecja, Rumunia, Belgia i Węgry. Strony są bliskimi konkurentami, a żadna potencjalna siła nabywca zarządcy infrastruktury nie wystarczyłaby, aby przezwyciężyć skutki zaniku konkurencji w wyniku transakcji.
- (iv) *Projekty dotyczące instalacji urządzeń torowych w systemach ETCS i ATP – jednostronne skutki horyzontalne*
- 46) Komisja uważa, że transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne w odniesieniu do projektów dotyczących instalacji urządzeń torowych w systemach ETCS i ATP w obrębie EOG.
- 47) Komisja przeprowadziła ocenę na podstawie udziałów w rynku obliczonych za lata 2008–2018 (liczba zamówień według wartości). Podmiot powstały w wyniku połączenia stałby się liderem rynku, a jego łączny udział w rynku wyniósłby [30–40] %, co stanowi istotną przewagę nad konkurentami.
- 48) Strony są bliskimi konkurentami, wejście na rynek nowego operatora (w szczególności dostawców z Chin) jest mało prawdopodobne, a żadna potencjalna siła nabywca klientów nie wystarczyłaby, aby przezwyciężyć skutki zaniku konkurencji w wyniku transakcji.
- (v) *Projekty dotyczące zmiany sygnalizacji torowej w systemach ETCS i ATP – jednostronne skutki horyzontalne*
- 49) Komisja jest zdania, że transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne w odniesieniu do projektów dotyczących zmiany sygnalizacji torowej w systemach ETCS i ATP w obrębie EOG.
- 50) Komisja przeprowadziła ocenę na podstawie udziałów w rynku obliczonych za lata 2008–2018 (liczba zamówień według wartości). Podmiot powstały w wyniku połączenia stałby się liderem rynku, o łącznym udziale w rynku wynoszącym [50–60] % w EOG, znacznie wyprzedzając konkurentów.
- 51) Strony są bliskimi konkurentami, wejście na rynek nowego operatora (w szczególności dostawców z Chin) jest mało prawdopodobne, a żadna potencjalna siła nabywca klientów nie wystarczyłaby, aby przezwyciężyć skutki zaniku konkurencji w wyniku transakcji.
- (vi) *Urządzenia zależnościowe – jednostronne skutki horyzontalne*
- 52) Komisja jest zdania, że transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne na rynku urządzeń zależnościowych w Zjednoczonym Królestwie.
- 53) Podmiot powstały w wyniku połączenia miałby łączny udział w rynku wynoszący [90–100] % w oparciu o udziały w rynku obliczone za lata 2015–2017 (liczba zamówień według wartości). Po dokonaniu transakcji nie istniałaby realna alternatywa w postaci dostawców urządzeń zależnościowych dostosowanych do potrzeb Zjednoczonego Królestwa, a żadna potencjalna siła nabywca klientów nie wystarczyłaby, aby przezwyciężyć skutki zaniku konkurencji w wyniku transakcji.
- (vii) *Skutki wertykalne – zamknięcie dostępu do czynników produkcji na rynku samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych w Zjednoczonym Królestwie*
- 54) Komisja jest zdania, że transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki wertykalne na rynku samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych w Zjednoczonym Królestwie.
- 55) Komisja uważa, że po dokonaniu transakcji podmiot powstały w wyniku połączenia będzie miał zdolność i motywację, by zablokować dostęp do urządzeń zależnościowych konkurentom działającym na rynku niższego szczebla w Zjednoczonym Królestwie, z którymi podmiot powstały w wyniku połączenia konkuruje w dziedzinie realizacji samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych.
- 56) Po pierwsze, podmiot powstały w wyniku połączenia będzie miał możliwość zablokowania dostępu do urządzeń zależnościowych, podnosząc ceny lub w inny sposób osłabiając zdolność konkurentów, którzy działają na rynku samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych, do składania konkurencyjnych ofert w przetargach, w przypadku których opierają się oni na produktach stron związanych z urządzeniami zależnościowymi. Tak jest w tym przypadku, biorąc pod uwagę, że produkty stron związane z urządzeniami zależnościowymi są kluczowym elementem w realizacji samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych w Zjednoczonym Królestwie, a podmiot powstały w wyniku połączenia posiada znaczną władzę rynkową na rynku wyższego szczebla w zakresie dostaw urządzeń zależnościowych w Zjednoczonym Królestwie.

- 57) Po drugie, podmiot powstały w wyniku połączenia będzie miał motywację, aby po dokonaniu transakcji zablokować dostęp do produktów sygnalizacyjnych na rynku wyższego szczebla, ponieważ byłyby to strategia przynosząca zyski.
- 58) Co więcej, zachowanie stron w przeszłości dowodzi, że próbowały już one osłabić zdolność konkurentów do składania ofert dotyczących projektów w zakresie sygnalizacji na liniach głównych w Zjednoczonym Królestwie.
- (viii) *Wniosek*
- 59) Z wyżej wymienionych powodów Komisja uważa, że transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne lub niehoryzontalne w odniesieniu do następujących rynków:
- taboru dużych i bardzo dużych prędkości, w tym węższego rynku taboru bardzo dużych prędkości w EOG i na całym świecie (z wyłączeniem Chin, Japonii i Korei Południowej);
 - projektów dotyczących urządzeń pokładowych w ETCS w obrębie EOG;
 - projektów dotyczących istniejących urządzeń pokładowych w Belgii;
 - samodzielnych projektów dotyczących urządzeń zależnościowych w Belgii, Chorwacji, Grecji, Hiszpanii, Portugalii, Rumunii, na Węgrzech i w Zjednoczonym Królestwie;
 - projektów dotyczących instalacji urządzeń torowych w systemach ETCS i ATP w EOG;
 - projektów dotyczących zmiany sygnalizacji torowej w systemach ETCS i ATP w EOG;
 - urządzeń zależnościowych w Zjednoczonym Królestwie.

VII. ŚRODKI ZARADCZE

- 60) W celu wyeliminowania wskazanych przez Komisję problemów w zakresie konkurencji w dniu 12 grudnia 2018 r. strony przedstawiły pierwsze zobowiązania, które Komisja poddała badaniu rynku w dniu 17 grudnia 2018 r.
- 61) W dniu 9 stycznia 2019 r. strony przedstawiły drugie zobowiązania. W dniu 25 stycznia 2019 r. strony przedstawiły dalsze zmiany w ostatecznych zobowiązaniach. Drugie i ostateczne zobowiązania nie zostały poddane badaniu rynku.
- 62) Pierwsze, drugie i ostateczne zobowiązania obejmowały w szczególności środki mające na celu rozwiązanie problemów w zakresie konkurencji stwierdzonych przez Komisję w odniesieniu do rynków: (i) taboru dużych i bardzo dużych prędkości („zobowiązania dotyczące taboru bardzo dużych prędkości”) oraz (ii) sygnalizacji na liniach głównych („zobowiązania dotyczące sygnalizacji na liniach głównych”).
- Zobowiązania dotyczące taboru bardzo dużych prędkości**
 - Opis*
- 63) Zobowiązania dotyczące taboru bardzo dużych prędkości obejmują dwa alternatywne pakiety:
- pakiet Velaro obejmujący: (i) przeniesienie prawa do opracowania, udoskonalania, produkcji i wprowadzenia do obrotu platformy trzeciej generacji Velaro Siemens („Velaro 3G”) oraz (ii) transfer technologii podstawowych elementów technologicznych koncepcji „Velaro Novo” Siemens („licencja Velaro Novo”), który zostanie udostępniony nabywcy pod pewnymi warunkami; lub
 - pakiet Pendolino obejmujący zbycie platformy Pendolino Alstomu („zbycie Pendolino”), który zostanie udostępniony nabywcy pod pewnymi warunkami.
- Ocena*
- 64) Komisja uważa, że obydwa pakiety są niewystarczające, aby rozwiązać opisane powyżej problemy w zakresie konkurencji w odniesieniu do pociągów bardzo dużych prędkości:
- pakiet Velaro nie obejmuje żadnych aktywów produkcyjnych, aktywów związanych z wytwarzaniem ani z badaniami i rozwojem. Ponadto zakres licencji Velaro Novo jest również zbyt ograniczony (licencja wyłączna na okres 10 lat w EOG i licencja niewyłączna na całym świecie) i przewiduje istotne wyjątki, co uniemożliwiłoby każdemu podmiotowi przyjmującemu środek zaradczy wywieranie istotnej presji konkurencyjnej;
 - pakiet Pendolino jest nieodpowiedni, ponieważ platforma Pendolino stanowi platformę dużych prędkości, która nie jest w stanie rozwiązać wskazanych przez Komisję problemów w zakresie konkurencji związanych z taborem bardzo dużych prędkości. Jest on również ograniczony z powodu planowanych wyłączeń, niezbędnych umów z osobami trzecimi i licencji zwrotnej na niektóre aspekty.

b) Zobowiązania dotyczące sygnalizacji na liniach głównych**(i) Opis**

- 65) Zobowiązania dotyczące sygnalizacji na liniach głównych obejmują „zobowiązanie dotyczące urządzeń pokładowych w ETCS” oraz „zobowiązanie dotyczące urządzeń torowych i zależnościowych w ETCS”.
- 66) Zobowiązanie dotyczące urządzeń pokładowych w ETCS obejmuje dostęp do technologii urządzeń pokładowych w ETCS Siemens poprzez przeniesienie aplikacji oprogramowania dla urządzeń pokładowych w ETCS Siemens, lecz na użytkowanie podstawowej platformy bezpieczeństwa udzielona zostanie jedynie licencja lub zawarta zostanie umowa na dostawy i usługi o okresie obowiązywania ograniczonym do 4 lat, po upływie których podmiot przyjmujący środek zaradczy będzie musiał przenieść aplikację dla urządzeń pokładowych na swoją własną platformę bezpieczeństwa. Propozycja obejmuje umowę licencyjną oraz umowę na dostawy i usługi, które mają być dostarczone wraz ze specyficznymi modułami transmisyjnymi klasy B będącymi wyłączną własnością Siemens.
- 67) Propozycja obejmuje również przeniesienie istniejącej belgijskiej aplikacji dla urządzeń pokładowych (TBL+) Siemens, bez podstawowej platformy, oraz licencję na specyficzne moduły transmisyjne klasy B Siemens. Ostateczne zobowiązania rozszerzają zakres licencji na platformę z 4 do 6 lat, aby ułatwić migrację na własną platformę podmiotu przyjmującego środek zaradczy, i obejmują prawo podmiotu przyjmującego środek zaradczy – przysługujące mu na podstawie umowy na dostawy i usługi – do otrzymania specyficznych modułów transmisyjnych klasy B Alstomu po stawkach wynegocjowanych na zasadach komercyjnych.
- 68) Zobowiązanie dotyczące urządzeń torowych i urządzeń zależnościowych w ETCS przewiduje połączenie przeniesienia prawa własności technologii Alstomu i porozumień licencyjnych na jej użytkowanie, w szczególności:
- a) w odniesieniu do urządzeń torowych w systemach ETCS i ATP: przeniesienie prawa własności aplikacji oprogramowania Alstomu dla poziomów ETCS 1 i 2 oraz umowę licencyjną i umowę na dostawy i usługi dotyczące platform, na których działają aplikacje oprogramowania, a także transfer technologii, który jest inną formą porozumienia licencyjnego, w odniesieniu do jednej z tych platform;
- b) w odniesieniu do urządzeń zależnościowych: połączenie transferu technologii i udzielenia licencji na dostęp do głównych technologii urządzeń zależnościowych Alstomu zainstalowanych obecnie w EOG. Podmiot powstały w wyniku połączenia zastrzega sobie prawo do konkurowania za pośrednictwem tej samej technologii poza EOG. W przypadku niektórych innych technologii urządzeń zależnościowych Alstomu zobowiązania obejmują połączenie przeniesienia prawa własności, transferu technologii i udzielenia licencji.

(ii) Ocena

- 69) Komisja uważa, że zobowiązania dotyczące sygnalizacji na liniach głównych są niewystarczające, aby rozwiązać problemy w zakresie konkurencji występujące na rynkach sygnalizacji na liniach głównych.
- a) Zobowiązanie dotyczące urządzeń pokładowych w ETCS obejmuje licencję udzieloną na czas określony, która jest niewystarczająca do zapewnienia rentowności i konkurencyjności zbywanej działalności. Ponadto podmiot przyjmujący środek zaradczy będzie uzależniony od podmiotu powstałego w wyniku połączenia w odniesieniu do dostarczania współdziałającej technologii, co może mieć negatywny wpływ na jego zdolność do efektywnej konkurencji.
- b) Zobowiązanie dotyczące urządzeń torowych i urządzeń zależnościowych w ETCS jest nieodpowiednie ze względu na swoją złożoność oraz na to, że obejmuje połączenie aktywów i porozumień licencyjnych, które będzie się prawdopodobnie wiązało z ryzykiem dotyczącym wdrożenia, podważając rentowność zbywanej działalności. Pakiet ten jest również ograniczony, ponieważ nie obejmuje zakładów produkcyjnych ani ośrodków badawczo-rozwojowych, technologii rurociągów i związanego z nimi personelu.

VIII. WNIOSEK

- 70) Na podstawie swojej analizy i dostępnych dowodów Komisja stwierdza, że transakcja jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym i funkcjonowaniem Porozumienia EOG.