

Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise
ze dne 6. února 2019,
kterým se spojení prohlašuje za neslučitelné s vnitřním trhem a s fungováním Dohody o EHP
(Věc M.8677 – Siemens/Alstom)
(oznámeno pod číslem C(2019) 921)
(Pouze anglické znění je závazné)
(Text s významem pro EHP)
(2019/C 300/07)

Komise dne 6. února 2019 přijala rozhodnutí ve věci spojení podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků ⁽¹⁾, a zejména podle čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení. Znění celého rozhodnutí bez důvěrných informací, případně v podobě prozatímní verze, je k dispozici v závazném jazyce věci na internetových stránkách Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž na adrese: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. STRANY

- (1) Společnost Siemens AG (Německo, dále jen „Siemens“ nebo „oznamující strana“) je německá společnost a nejvyšší mateřská společnost skupiny Siemens, která má sídlo v Mnichově a je kótována na burze cenných papírů ve Frankfurtu nad Mohanem a v systému Xetra. Společnost Siemens působí v řadě průmyslových oblastí a její divize mobility nabízí široké portfolio kolejových vozidel, řešení pro automatizaci a návěstidla na železnici, systémy pro elektrifikaci železnic, technologie pro silniční provoz, řešení v oblasti informačních technologií, jakož i další produkty a služby související s přepravou osob a zboží v železniční a silniční dopravě.
- (2) Společnost Alstom SA (Francie, dále jen „Alstom“) je francouzská společnost se sídlem v pařížském regionu, kótovaná na pařížské burze Euronext. Společnost Alstom celosvětově působí v odvětví železniční dopravy a nabízí širokou škálu dopravních řešení (od vysokorychlostních vlaků po metro a tramvaje), individualizované služby (údržbu a modernizaci), jakož i nabídku řešení pro cestující a infrastrukturu, digitální mobilitu a návěstidla.

II. TRANSAKCE

- (3) Dne 8. června 2018 obdržela Komise formální oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 (dále jen „nařízení o spojování“), kterým společnost Siemens získá výhradní kontrolu nad společností Alstom tak, že předá své podnikání v oblasti mobility společnosti Alstom výměnou za nově vydané akcie společnosti Alstom (dále jen „transakce“). Podniky Siemens a Alstom se společně označují jako „strany“.
- (4) Transakce se týká získání výhradní kontroly nad společností Alstom společností Siemens. Zahrnuje kombinaci činností společností Alstom a Siemens v oblasti mobility, včetně oblasti trakčních pohonů a souvisejících servisních činností (dále jen „subjekt vzniklý spojením“).

III. VÝZNAM PRO UNII

- (5) Celkový celosvětový obrat dotčených podniků dohromady činí více než 5 miliard EUR. Na úrovni celé EU převyšuje obrat každého z nich 250 milionů EUR, podniky však nedosahují více než dvou třetin tohoto celkového celojiného obrátu v jednom a totéž členském státě. Transakce má tudíž význam pro celou Unii.

IV. POSTUP

- (6) Dne 26. září 2017 bylo oznámeno spojení divize pro (železniční) mobilitu společnosti Siemens se společností Alstom.
- (7) Dne 8. června 2018 Komise obdržela formální oznámení o transakci.
- (8) Dne 13. července 2018 Komise konstatovala, že transakce vyvolává vážné pochybnosti, pokud jde o slučitelnost transakce s vnitřním trhem, a přijala rozhodnutí zahájit hloubkové šetření. Oznamující strana předložila své písemné připomínky k rozhodnutí Komise zahájit hloubkové šetření dne 6. srpna 2018.
- (9) Dne 16. července 2018 Komise se souhlasem obou stran prodloužila podle čl. 10 odst. 3 druhého pododstavce nařízení o spojování lhůtu o 20 pracovních dnů.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

- (10) Dne 8. srpna 2018 přijala Komise rozhodnutí podle čl. 11 odst. 3 nařízení o spojování, kterým pozastavila lhůtu pro přezkum spojení, neboť strany neposkytly určité požadované dokumenty. Pozastavení trvalo od 7. srpna 2018 do 4. září 2018, kdy byly požadované dokumenty předloženy.
- (11) Dne 29. října 2018 Komise přijala prohlášení o námitkách. Oznamující strana na prohlášení o námitkách odpověděla dne 14. listopadu 2018. Oznamující strana nepožádala o slyšení.
- (12) Dne 12. prosince 2018 předložila oznamující strana závazky (dále jen „první závazky“). Dne 17. prosince 2018 zahájila Komise tržní test závazků předložených dne 12. prosince 2018.
- (13) Dne 9. ledna 2019 oznamující strana předložila první pozměněnou verzi závazků (dále jen „druhé závazky“). Dne 25. ledna 2019 oznamující strana předložila druhou pozměněnou verzi závazků (dále jen „konečné závazky“).
- (14) Zasedání Poradního výboru se konalo dne 31. ledna 2019.

V. RELEVANTNÍ TRHY

a) **Vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost**

- (15) Komise má za to, že vlaky schopné jízdy rychlostí 250 km/h nebo vyšší („vysokorychlostní kolejová vozidla“) představují samostatný výrobní trh. Kromě toho aspekty na straně nabídky i poptávky – jak potvrzuje obecné povědomí v daném odvětví, prodejní a technické požadavky a výsledky šetření trhu – ukazují, že vysokorychlostní kolejová vozidla (vlaky schopné rychlostí od 250 km/h do 299 km/h) nelze nahradit kolejovými vozidly pro velmi vysokou rychlost (vlaky schopnými jízdy rychlostí 300 km/h nebo vyšší na zvláštních tratích). Kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost proto mohou představovat samostatný trh. Jelikož však transakce vyvolává otázky týkající se hospodářské soutěže bez ohledu na přesnou definici trhu, budou účinky zkoumány na základě obou možných definic trhu. Komise má za to, že další segmentace podle typu trakčního systému, architektury nebo počtu pater není relevantní.
- (16) Komise se domnívá, že relevantní zeměpisný trh zahrnuje přinejmenším celý EHP a také Švýcarsko s ohledem na společná použitelná pravidla a absenci překážek vstupu na trh. Komise nemůže vyloučit, že je trh celosvětový, vyjma Číny, Japonska a Jižní Koreje z důvodu nepřekonatelných překážek vstupu na trh v těchto zemích, jak vysvětlila oznamující strana a potvrdilo šetření trhu.
- (17) Komise se domnívá, že relevantním trhem je trh vysokorychlostních vlaků, včetně užšího trhu s vlaky pro velmi vysokou rychlost v EHP (včetně Švýcarska) a na celém světě (kromě Číny, Japonska a Jižní Koreje).

b) **Železniční návěstidla**

- (18) Komise má za to, že železniční návěstidla a návěstidla pro použití ve městech představují samostatné trhy. V rámci železničních návěstidel tvoří projekty návěstidel a návěstidla jakožto výrobky samostatné trhy. Projekty železničních návěstidel by měly být dále segmentovány na subsystémy (stavědla, automatická ochrana vlaku (ATP) a provozní a řídicí systémy), na dřívější projekty a projekty v rámci evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), na palubní a traťová/kolejová řešení takto:
- a) dřívější projekty palubních jednotek;
 - b) projekty palubních jednotek ETCS;
 - c) dřívější projekty traťové automatické ochrany vlaku;
 - d) samostatné traťové projekty ATP ETCS (tzv. projekty pokrytí);
 - e) samostatné projekty stavědel;
 - f) projekty ATP ETCS týkající se přepracování traťových návěstidel (balíček ATP ETCS obsahující traťová zařízení a stavědla).
- (19) Komise trhy dále nesegmentuje podle velikosti projektu nebo úrovně systému ETCS (úroveň 1 ETCS, úroveň 2 ETCS).
- (20) Kromě toho je samostatným trhem výrobní trh s návěstidly pro stavědla.

- (21) Komise má za to, že relevantní zeměpisný trh pro projekty palubních jednotek ETCS, traťové projekty ATP ETCS (tzv. projekty pokrytí) a projekty ATP ETCS týkající se přepracování traťových návěstidel zahrnuje celý EHP.
- (22) Komise má za to, že relevantní zeměpisný trh pro dřívější projekty palubních jednotek, samostatné projekty stavědel a stavědla je vnitrostátní.

VI. POSOUZENÍ Z HLEDISKA HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

a) **Vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost**

- (23) Strany vyrábějí i dodávají vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost.
- (24) Komise provedla své posouzení na základě podílů na trhu vypočítaných za období 2008–2018 (přijaté objednávky podle hodnoty). Subjekt vzniklý spojením by měl celkový podíl na trhu ve výši [70–80] % na celkovém trhu pro vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost v EHP (včetně Švýcarska) a [60–70] % na celosvětovém trhu (vyjma Číny, Japonska a Jižní Koreje). Na užším trhu s kolejovými vozidly pro velmi vysokou rychlost by měl subjekt vzniklý spojením celkový podíl na trhu ve výši [70–80] % v EHP (včetně Švýcarska) a [60–70] % na celosvětovém trhu (s výjimkou Číny, Japonska a Jižní Koreje).
- (25) Velké podíly stran na celkovém trhu pro vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost, jakož i na užším trhu pro kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost dokazují existenci dominantního postavení na trhu. Obavy ohledně ohrožení hospodářské soutěže jsou o to pravděpodobnější, že transakce posílí koncentrovanou strukturu trhu. Index HHI ve všech členěních na segmenty bude po spojení podstatně vyšší než 2 000, přičemž delta bude značně vyšší než 250.

i) *Konkurenti stran*

- (26) Na rozdíl od stran konkurenti nevykazovali žádný nebo vykazovali mimořádně omezený prodej vysokorychlostních vlaků nebo vlaků pro velmi vysokou rychlost zákazníkům v EHP jiným než provozovatelům nacházejícím se v jejich domovských zemích. Konkrétně pokud jde o kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost, vzhledem ke strategiím společných nabídek a omezením portfolia je počet skutečných konkurentů, kteří budou po transakci čelit subjektu vzniklému spojením, v zásadě omezen na dva dodavatele, jmenovitě společnost Talgo a konsorcium tvořené společnostmi Bombardier a Hitachi-Ansaldo. Společnost CAF nevykázala žádný prodej vlaků pro velmi vysokou rychlost.
- (27) Vedle dodavatelů se sídlem v EHP má oznamující strana za to, že společnosti CRRC, Hyundai Rotem a Kawasaki vyvíjejí konkurenční tlak v celosvětovém měřítku. Společnost CRRC však v EHP nikdy nezískala zakázku na vysokorychlostní kolejová vozidla nebo kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost. Postavení společnosti CRRC na celosvětovém trhu zůstává zanedbatelné a je výsledkem jediného prodeje, kterým je zakázka indonéských železnic z roku 2017, která nebyla získána v nabídkovém řízení, ale na základě jednání na vládní úrovni. Společnost CRRC proto zatím v nabídkových řízeních neprokázala výsledky srovnatelné s hlavními světovými dodavateli vysokorychlostních kolejových vozidel a kolejových vozidel pro velmi vysokou rychlost mimo Čínu. V rámci EHP nebyla společnost CRRC vyzvána k předložení nabídky v nadcházejícím nabídkovém řízení HS2 (ve Spojeném království). Z toho vyplývá, že společnost CRRC dosud za běžných podmínek hospodářské soutěže neprodala žádná vysokorychlostní kolejová vozidla nebo kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost, ani k tomu nebyla vyzvána. Nelze tudíž mít za to, že společnost CRRC vyvíjí významný konkurenční tlak na světovém trhu mimo Čínu, Japonsko a Jižní Koreu.

ii) *Intenzita hospodářské soutěže*

- (28) Komise má za to, že strany jsou blízkými konkurenty, a to na základě: i) jejich nabídky produktů a zeměpisné stopy; ii) analýzy údajů o nabídkových řízeních a iii) interních dokumentů stran.
- (29) Pokud jde o zeměpisnou stopu, jak společnost Siemens, tak společnost Alstom působí mimo Německo a Francii a uskutečňují prodej zákazníkům v Itálii (NTV/Alstom), Belgii/Francii/Nizozemsku/Spojeném království (Eurostar/Siemens), ve Finsku (Karelian/Alstom) a v Polsku (PKP/Alstom). Mimo EHP jsou strany činné v Maroku (ONCF/Alstom), v USA (Amtrak/Alstom), v Rusku (RZD/Siemens) a v Turecku (TCDD/Siemens).
- (30) Respondenti v šetření trhu potvrdili, že nabídky výrobků stran spolu intenzivně soutěží. Zákazníci potvrzují, že nabídky stran týkající se výrobků pro velmi vysokou rychlost navzájem představují nejlepší alternativu.
- (31) Analýza nabídkových řízení, v nichž jedna ze stran předložila nabídku (2008–2018), ukazuje, že strany jsou vzájemně nejčastějšími konkurenty v nabídkových řízeních týkajících se vysokorychlostních kolejových vozidel a kolejových vozidel pro velmi vysokou rychlost. Tato analýza údajů o nabídkových řízeních dále ukazuje, že účast v nabídkových řízeních je obecně omezená, přičemž většina nabídkových řízení týkajících se vysokorychlostních kolejových vozidel a kolejových vozidel pro velmi vysokou rychlost v EHP i na celosvětové úrovni se účastní dva nebo méně účastníků (tj. dodavatelů, kteří podávají nabídku).

- (32) Analýza účasti v nabídkových řízeních ukazuje, že interakce stran se týká především nabídkových řízení v oblasti kolejových vozidel pro velmi vysokou rychlost, zatímco četnost interakce stran v nabídkových řízeních na vysokorychlostní kolejová vozidla je významně nižší.
- (33) Celkově z analýzy nabídky vyplývá, zejména pokud jde o kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost, že strany jsou navzájem nejbližšími konkurenty a vzájemně představují hlavní tlak z hlediska hospodářské soutěže. Z analýzy nabídek navíc vyplývá, že společnost Talgo a konsorcium Bombardier/Hitachi-Ansaldo představují pro společnost Alstom vzdálenější konkurenci a na společnost Siemens v podstatě žádný konkurenční tlak nevyvíjejí. Společnosti CAF a Stadler v oblasti kolejových vozidel pro velmi vysokou rychlost nevyvíjejí žádný konkurenční tlak.
- (34) Celkově interní dokumenty stran potvrzují blízké konkurenční tlaky, které na sebe před transakcí vzájemně vyvíjely strany, a vzdálenější konkurenční tlak, který vyvíjeli konkurenční dodavatelé.

iii) *Překážky vstupu na trh*

- (35) V průběhu šetření trhu bylo zjištěno několik překážek pro vstup na trhy s vysokorychlostními kolejovými vozidly a s kolejovými vozidly pro velmi vysokou rychlost. Ze zjištěných překážek se řada týká obecně jakékoli činnosti v oblasti vysokorychlostních kolejových vozidel nebo kolejových vozidel pro velmi vysokou rychlost bez ohledu na místo, kde činnosti probíhají. K těmto překážkám patří náklady na vývoj kolejových vozidel a povinnost mít vhodnou historii pro účely věrohodného podávání nabídek v nabídkových řízeních. Další překážky vstupu na trh jsou specifické pro EHP a zahrnují evropský systém povolování kolejových vozidel, nezbytnost historie činnosti konkrétně v EHP, neformální požadavky na lokalizaci a výsadní vztah mezi řadou dodavatelů se sídlem v EHP a vnitrostátními provozovateli v jejich domovských zemích.
- (36) Tyto překážky potvrdila společnost CRRC, která uznává, že v současné době není důvěryhodným předkladatelem nabídek mimo území Číny. Totéž platí pro další asijské dodavatele považované stranami za potenciální nové účastníky trhu, kteří jsou však v současnosti v rámci EHP neaktivní a nevykonávají žádný konkurenční tlak.

iv) *Závěr*

- (37) Na základě výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že transakce zásadně naruší účinnou hospodářskou soutěž v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků na trhu s vysokorychlostními vlaky, včetně užšího trhu s vlaky pro velmi vysokou rychlost v EHP (včetně Švýcarska) a na celém světě (kromě Číny, Japonska a Jižní Koreje).

b) **Železniční návštěidla**

i) *Projekty palubních jednotek v rámci ETCS – horizontální jednostranné účinky*

- (38) Pokud jde o projekty palubních jednotek v rámci ETCS v EHP, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.
- (39) Komise provedla své posouzení na základě podílů na trhu vypočítaných za období 2008–2018 (přijaté objednávky podle hodnoty). Subjekt vzniklý spojením by měl celkový podíl na trhu ve výši [70–80] %, tedy značně vyšší než jeho konkurenti.
- (40) Strany jsou blízkými konkurenty, jak ukazuje analýza údajů o nabídkách z období 2008–2018, názory zákazníků a interní dokumenty stran. Strany jsou v oblasti palubních jednotek v ETCS významnými inovátory a transakce by tak odstranila významného inovátora. Subjekt vzniklý spojením by měl konkurenční výhodu, která by oslabil konkurenty a výrazně by omezila hospodářskou soutěž po transakci, a to díky přístupu stran k dřívějším systémům návštěidel a silnějšímu postavení stran z hlediska mezinárodních koridorů. Komise má za to, že vstup nových účastníků na trh EHP není pravděpodobný, v dohledné budoucnosti ani ze strany čínských dodavatelů. Čínští dodavatelé dosud nepředložili žádnou nabídku, pokud jde o projekty palubních jednotek v rámci ETCS v EHP.

ii) *Dřívější projekty palubních jednotek v Belgii – horizontální jednostranné účinky*

- (41) Pokud jde o projekty palubních jednotek v Belgii, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.
- (42) V období 2008–2018 byla společnost Alstom jediným dodavatelem dřívějších projektů palubních jednotek v Belgii. Společnost Siemens je jediným dalším dodavatelem, který má v Belgii homologované stavědlo. Společnost Siemens vyvíjí konkurenční tlak na základě svého homologovaného stavědla, který by po transakci zanikl.

iii) *Projekty stavědel (samostatné) – horizontální jednostranné účinky*

- (43) Pokud jde o samostatné projekty stavědel v Belgii, Chorvatsku, Maďarsku, Portugalsku, Rumunsku, Řecku, Spojeném království a Španělsku, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.

- (44) V zemích, kde vznikají dotčené trhy, konkrétně v Chorvatsku, Španělsku, Spojeném království a Portugalsku, by subjekt vzniklý spojením měl vysoké celkové podíly na trhu (podle hodnoty přijatých objednávek v období 2008–2018) ve výši [90–100] % v Chorvatsku, [40–50] % ve Španělsku, [70–80] % ve Spojeném království a [50–60] % v Portugalsku. Strany jsou blízkými konkurenty a žádná potenciální kupní síla provozovatele infrastruktury by nebyla dostatečná k překonání ztráty hospodářské soutěže v důsledku transakce.
- (45) Kromě zemí, v nichž dochází ke skutečnému překryvu prodeje stran v období 2008–2018, by transakce vedla i k zásadnímu narušení účinné hospodářské soutěže v zemích, kde strany vzhledem k velmi omezenému počtu předkladatelů nabídek vyvíjejí silný konkurenční tlak svou účastí v nabídkách týkajících se samostatných stavědel nebo nabídkách, které zahrnují stavědla. Těmito zeměmi jsou Řecko, Rumunsko, Belgie a Maďarsko. Strany jsou blízkými konkurenty a žádná potenciální kupní síla provozovatele infrastruktury by nebyla dostatečná k překonání ztráty hospodářské soutěže v důsledku transakce.
- iv) *Traťové projekty pokrytí ATP ETCS – horizontální jednostranné účinky*
- (46) Komise má za to, že pokud jde o traťové projekty ATP ETCS (tzv. projekty pokrytí) v EHP, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.
- (47) Komise provedla své posouzení na základě podílů na trhu vypočítaných za období 2008–2018 (přijaté objednávky podle hodnoty). Subjekt vzniklý spojením by měl vedoucí postavení na trhu, neboť jeho celkový podíl na trhu by činil [30–40] %, tedy značně více než podíl konkurentů.
- (48) Strany jsou blízkými konkurenty, vstup nových účastníků na trh (zejména ze strany čínských dodavatelů) je nepravděpodobný a žádná potenciální kupní síla zákazníků by nebyla dostatečná k překonání ztráty hospodářské soutěže v důsledku transakce.
- v) *Projekty ATP ETCS týkající se přepracování traťových návěstidel – horizontální jednostranné účinky*
- (49) Komise má za to, že pokud jde o projekty ATP ETCS týkající se přepracování traťových návěstidel v EHP, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.
- (50) Komise provedla své posouzení na základě podílů na trhu vypočítaných za období 2008–2018 (přijaté objednávky podle hodnoty). Subjekt vzniklý spojením by měl vedoucí postavení na trhu, neboť jeho celkový podíl na trhu by činil [50–60] % v EHP, tedy značně více než podíl konkurentů.
- (51) Strany jsou blízkými konkurenty, vstup nových účastníků na trh (zejména ze strany čínských dodavatelů) je nepravděpodobný a žádná potenciální kupní síla zákazníků by nebyla dostatečná k překonání ztráty hospodářské soutěže v důsledku transakce.
- vi) *Stavědla – horizontální jednostranné účinky*
- (52) Komise má za to, že pokud jde o trh se stavědly ve Spojeném království, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.
- (53) Subjekt vzniklý spojením by měl celkový podíl na trhu ve výši [90–100] % na základě tržních podílů vypočtených za období 2015–2017 (přijaté objednávky podle hodnoty). Po transakci by neexistovali životaschopní alternativní dodavatelé stavědel specifických pro Spojené království a žádná potenciální kupní síla zákazníků by nebyla dostatečná k překonání ztráty hospodářské soutěže v důsledku transakce.
- vii) *Vertikální účinky – vyloučení vstupů na trhu pro samostatné projekty stavědel ve Spojeném království*
- (54) Komise má za to, že pokud jde o trh pro samostatné projekty stavědel ve Spojeném království, transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nekoordinovaných účinků.
- (55) Komise má za to, že po transakci bude mít subjekt vzniklý spojením schopnost a motivaci bránit přístupu ke stavědlům, pokud jde o konkurenty v navazujícím dodavatelském řetězci ve Spojeném království, s nimiž bude subjekt vzniklý spojením soutěžit o dodávky samostatných projektů stavědel.
- (56) Za prvé bude subjekt vzniklý spojením schopen bránit přístupu ke stavědlům tím, že zvýší ceny nebo jiným způsobem zmaří schopnost konkurentů působících na trhu samostatných projektů stavědel předkládat konkurenceschopné nabídky v nabídkových řízeních, v nichž tyto konkurenti využívají stavědla stran. Je tomu tak z toho důvodu, že stavědla stran jsou kritickou součástí dodávek samostatných projektů stavědel ve Spojeném království a subjekt vzniklý spojením má významný stupeň tržní síly na předcházejícím trhu pro dodávky stavědel ve Spojeném království.

- (57) Za druhé bude mít subjekt vzniklý spojením motivací bránit po transakci v přístupu k dodávkám návěstidel na předcházejícím trhu, neboť by to byla zisková strategie.
- (58) Kromě toho také chování stran v minulosti prokázalo, že se již pokoušely zmařit schopnost konkurentů podat nabídku na projekty železničních návěstidel ve Spojeném království.

viii) *Závěr*

- (59) Z výše uvedených důvodů má Komise za to, že transakce by způsobila zásadní narušení účinné hospodářské soutěže v důsledku horizontálních nebo nehorizontálních nekoordinovaných účinků, pokud jde o tyto trhy:
- a) vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost, včetně užšího trhu s kolejovými vozidly pro velmi vysokou rychlost v EHP a na celém světě (vyjma Číny, Japonska a Jižní Koreje);
 - b) projekty palubních jednotek v rámci ETCS v EHP;
 - c) dřívější projekty palubních jednotek v Belgii;
 - d) samostatné projekty stavědel v Belgii, Chorvatsku, Maďarsku, Portugalsku, Rumunsku, Řecku, Spojeném království a Španělsku;
 - e) traťové projekty ATP ETCS (tzv. projekty pokrytí) v EHP;
 - f) projekty ATP ETCS týkající se přepracování traťových návěstidel v EHP;
 - g) stavědla ve Spojeném království.

VII. NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ

- (60) Aby rozptýlily obavy Komise týkající se hospodářské soutěže, předložily strany dne 12. prosince 2018 první závazky, u nichž Komise provedla tržní test dne 17. prosince 2018.
- (61) Dne 9. ledna 2019 předložily strany druhé závazky. Dne 25. ledna 2019 strany předložily strany další revize v podobě konečných závazků. U druhých a konečných závazků nebyl proveden tržní test.
- (62) První, druhé a konečné závazky zahrnovaly zejména opatření zaměřená na řešení obav týkajících se hospodářské soutěže, které Komise určila ve vztahu k trhům pro i) vysokorychlostní kolejová vozidla a kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost (dále jen „závazky pro kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost“) a ii) pro železniční návěstidla (dále jen „závazky pro železniční návěstidla“).

a) **Závazky pro kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost**

i) *Popis*

- (63) Závazky pro kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost se skládají ze dvou alternativních balíčků:

- a) balíček Velaro zahrnuje i) převod práva na vývoj, zlepšování, výrobu a obchodní využití třetí generace platformy Velaro společnosti Siemens (dále jen „Velaro 3G“) a ii) transfer technologie základních technologických komponent koncepce Velaro Novo společnosti Siemens (dále jen „licence Velaro Novo“), které budou za určitých podmínek poskytnuty kupujícímu; nebo
- b) balíček Pendolino zahrnuje odprodej platformy Pendolino skupiny Alstom (dále jen „odprodej Pendolino“), která bude za určitých podmínek poskytnuta kupujícímu.

ii) *Posouzení*

- (64) Komise má za to, že oba balíčky nejsou dostačující k řešení obav týkajících se hospodářské soutěže popsanych výše ve vztahu k vlakům pro velmi vysokou rychlost:
- a) balíček Velaro v žádném ohledu nezahrnuje oblast produkce, výroby, výzkumu a vývoje. Kromě toho je licence Velaro Novo rovněž příliš restriktivní, pokud jde o oblast působnosti (výlučná licence v EHP po dobu 10 let a nevýlučná licence na celém světě), a obsahuje důležité výjimky, které by zabránily tomu, aby příjemce nápravných opatření vykonával podstatný konkurenční tlak;
 - b) balíček Pendolino je nedostatečný, neboť platforma Pendolino je vysokorychlostní platformou, nemůže tedy řešit obavy, které Komise vyjádřila, pokud jde o kolejová vozidla pro velmi vysokou rychlost. Balíček je rovněž omezený, neboť předpokládá výjimky, nezbytné dohody třetích stran, zpětné licence k některým aspektům.

b) Závazky pro železniční návěstidla**i) Popis**

- (65) Závazky pro traťová návěstidla zahrnují „závazek pro palubní jednotky v ETCS“ a „závazek pro traťový ETCS a stavědla“.
- (66) Závazek pro palubní jednotky v ETCS zahrnuje přístup k technologii společnosti Siemens pro palubní jednotky v ETCS prostřednictvím transferu softwarové aplikace pro palubní jednotky v ETCS, pouze však v podobě licence/dodávky a dohody o poskytování služeb pro příslušnou bezpečnostní platformu, která je časově omezená na čtyři roky, po jejichž uplynutí by příjemce nápravných opatření musel aplikaci pro palubní jednotky migrovat do své vlastní bezpečnostní platformy. Návrh obsahuje licenci a dohodu o poskytování dodávek a služeb, které vyžadují dodávku specifických transmisních modulů třídy B, jež plně vlastní společnost Siemens.
- (67) Návrh rovněž zahrnuje transfer dřívější belgické aplikace pro palubní jednotky Siemens v Belgii (TBL +) bez příslušné platformy a licence pro specifické transmisní moduly Siemens třídy B. Závazky rovněž prodlužují licenci na platformu ze čtyř na šest let, aby byla příjemci nápravných opatření usnadněna migrace na jeho vlastní platformu, a zahrnují právo příjemce nápravných opatření na dodávku specifických transmisních modulů Alstom třídy B podle dohody o poskytování dodávek a služeb za ceny sjednané za komerčních podmínek.
- (68) Závazek pro traťový ETCS a stavědla zahrnuje kombinaci převodu vlastnictví a licenčních ujednání k technologii Alstom, a to konkrétně:
- a) pro traťovou ATP ETCS: převod vlastnictví softwarových aplikací Alstom pro ETCS úrovně 1 a 2 a licence a dohody o poskytování dodávek a služeb pro platformy, na nichž fungují softwarové aplikace, a transfer technologie pro jednu z těchto platform, který je jinou formou licenčního ujednání;
 - b) pro stavědla: kombinace transferu technologie a udělení licencí pro přístup k hlavní technologii stavědel společnosti Alstom, která je v současné době instalována v EHP. Subjekt vzniklý spojením si vyhrazuje právo soutěžit s toutéž technologií mimo EHP. U určité technologie stavědel Alstom závazky zahrnují kombinaci převodu vlastnictví, transferu technologie a udělování licencí.

ii) Posouzení

- (69) Komise má za to, že závazky pro železniční návěstidla nejsou dostatečné pro řešení obav týkajících se hospodářské soutěže na trzích s železničními návěstidly.
- a) Závazek pro palubní jednotky v ETCS zahrnuje omezenou licenci na technologii, která je nedostatečná pro zajištění životaschopnosti a konkurenceschopnosti odprodávané části podnikání. Kromě toho bude příjemce nápravných opatření závislý na subjektu vzniklém spojením, pokud jde o dodávky technologií, což by mohlo nepříznivě ovlivnit jeho schopnost účinně soutěžit.
 - b) Závazek pro traťový ETCS a stavědla je nedostatečný, neboť je složitý a zahrnuje kombinaci aktiv a licenčních ujednání, která pravděpodobně povede k rizikům při provádění, jež ohrozí životaschopnost odprodávané části podnikání. Omezení balíčku spočívá i v tom, že vylučuje výrobní závody, výzkum a vývoj, navazující technologii a související zaměstnance.

VIII. ZÁVĚR

- (70) Na základě analýzy a dostupných důkazů dospěla Komise k závěru, že transakce je neslučitelná s vnitřním trhem a s fungováním Dohody o EHP.
-