

Sammanfattning av kommissionens beslut
av den 6 februari 2019
om att en koncentration är oförenlig med den inre marknaden och EES-avtalets funktion
(Ärende M.8677 – Siemens/Alstom)
[delgivet med nr C(2019) 921]
(Endast den engelska texten är giltig)
(Text av betydelse för EES)
(2019/C 300/07)

Den 6 februari 2019 antog kommissionen ett beslut i ett koncentrationsärende enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.3. En icke-konfidentiell version av det fullständiga beslutet, i tillämpliga fall i form av en preliminär version, är tillgänglig på det giltiga språket på webbplatsen för generaldirektoratet för konkurrens, på följande adress: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. PARTERNA

- (1) Siemens AG (Tyskland, nedan kallat *Siemens* eller *den anmälade parten*) är ett tyskt bolag och det yttersta moderbolaget för Siemens-koncernen, som har sitt säte i München och som är noterat på Frankfurt am Main-börsen och på Xetra-börsen. Siemens är verksamt inom ett flertal industrisektorer och dess affärsenhet för mobilitet (Mobility) erbjuder ett brett utbud av rullande materiel, järnvägsautomation och signallösningar, system för järnvägs elektrifiering, vägtrafikteknik, it-lösningar samt andra produkter och tjänster som rör person- och godstransport på järnväg och väg.
- (2) Alstom SA (Frankrike, nedan kallat *Alstom*) är ett franskt bolag som har sitt säte i Parisregionen och som är noterat på börsen Euronext Paris. Alstom har global verksamhet inom järnvägsindustrin, med ett brett utbud av transportlösningar (allt från höghastighetståg till tunnelbanor och spårvägar), kundanpassade tjänster (underhåll och modernisering) samt erbjudanden som särskilt rör passagerare och infrastruktur, digital mobilitet och signallösningar.

II. KONCENTRATIONEN

- (3) Den 8 juni 2018 mottog kommissionen en formell anmälan om en föreslagen koncentration i enlighet med artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 (nedan kallad *koncentrationsförordningen*) genom vilken Siemens kommer att förvärva ensam kontroll över Alstom genom en överlåtelse av Siemens mobilitetsenhet till Alstom i utbyte mot nyemitterade Alstom-aktier (nedan kallad *transaktionen*). Siemens och Alstom kallas gemensamt för *parterna*.
- (4) Transaktionen gäller Siemens förvärv av ensam kontroll över Alstom. Den innefattar en sammanslagning av Alstoms och Siemens mobilitetsenheter, inbegripet deras järnvägstraktionsdrift och relaterade tjänster (nedan kallad *den sammanslagna enheten*).

III. UNIONSDIMENSION

- (5) De berörda företagens sammanlagda omsättning i hela världen överstiger 5 miljarder euro. Varje företag har en omsättning inom EU som överstiger 250 miljoner euro, men inget av dem når upp till mer än två tredjedelar av sin sammanlagda omsättning i hela EU i en och samma medlemsstat. Transaktionen har följaktligen en unionsdimension.

IV. FÖRFARANDE

- (6) Den 26 september 2017 tillkännagavs sammanslagningen av Siemens affärsenhet för mobilitet (järnväg) med Alstom.
- (7) Den 8 juni 2018 mottog kommissionen en formell anmälan om transaktionen.
- (8) Den 13 juli 2018 fastställde kommissionen att transaktionen gav upphov till allvarliga tvivel om huruvida transaktionen var förenlig med den inre marknaden och antog ett beslut om att inleda en ingående undersökning. Den anmälade parten lämnade in sina skriftliga synpunkter om kommissionens beslut att inleda en ingående undersökning den 6 augusti 2018.
- (9) Den 16 juli 2018 förlängde kommissionen, med parternas samtycke, den förskrivna tidsfristen med 20 arbetsdagar i enlighet med artikel 10.3.2 i koncentrationsförordningen.

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1.

- (10) Den 8 augusti 2018 antog kommissionen ett beslut i enlighet med artikel 11.3 i koncentrationsförordningen om att skjuta upp tidsfristen för granskningen av koncentrationen på grund av att parterna hade underlåtit att tillhandahålla vissa begärda handlingar. Uppskjutningen varade från den 7 augusti 2018 till den 4 september 2018, då de begärda handlingarna tillhandahölls.
- (11) Den 29 oktober 2018 antog kommissionen ett meddelande om invändningar. Den anmälade parten besvarade meddelandet om invändningar den 14 november 2018. Den anmälade parten begärde inget muntligt hörande.
- (12) Den anmälade parten inkom med åtaganden den 12 december 2018 (nedan kallad *den första uppsättningen åtaganden*). Den 17 december 2018 inledde kommissionen ett marknadstest av de åtaganden som lämnats in den 12 december 2018.
- (13) Den 9 januari 2019 lämnades en ändrad version av åtagandena in av den anmälade parten (nedan kallad *den andra uppsättningen åtaganden*). Den 25 januari 2019 lämnades en andra ändrad version av åtagandena in av den anmälade parten (nedan kallad *den slutliga uppsättningen åtaganden*).
- (14) Mötet med den rådgivande kommittén ägde rum den 31 januari 2019.

V. RELEVANTA MARKNADER

a. Rullande materiel med hög hastighet och mycket hög hastighet

- (15) Kommissionen anser att tåg som kan köras i hastigheter på minst 250 km/tim (nedan kallat *rullande materiel med hög hastighet*) utgör en separat produktmarknad. Av överväganden från både utbuds- och efterfrågesidan, som bekräftas av en gemensam uppfattning inom industrin, försäljningskrav och tekniska krav samt resultaten från marknadsundersökningen, framgår dessutom att rullande materiel med hög hastighet (tåg som kan köras i hastigheter från 250 km/till 299 km/tim) inte är utbytbart mot rullande materiel med mycket hög hastighet (tåg som kan köras i hastigheter på minst 300 km/tim på särskilda spår). Rullande materiel med mycket hög hastighet kan således utgöra en separat marknad. Eftersom transaktionen ger upphov till konkurrensfarhågor oavsett exakt avgränsning av marknaden kommer effekterna dock undersökas på grundval av båda tänkbara avgränsningar av marknaden. Kommissionen anser att indelningar i undergrupper som grundar sig på typen av traktionssystem, arkitekturen eller antalet våningar inte är relevanta.
- (16) Kommissionen anser att den relevanta geografiska marknaden åtminstone omfattar hela EES och Schweiz mot bakgrund av gemensamma tillämpliga regler och avsaknaden av hinder för inträde på marknaden. Kommissionen kan inte utesluta att marknaden är världsomfattande, med undantag för Kina, Japan och Sydkorea, på grund av oöverstigliga hinder för inträde på marknaden i dessa länder, såsom förklarats av den anmälade parten och bekräftats av marknadsundersökningen.
- (17) Kommissionen anser att den relevanta marknaden är marknaden för höghastighetståg, inbegripet den smalare marknaden för tåg med mycket hög hastighet i EES (inklusive Schweiz) och på global nivå (undantaget Kina, Japan och Sydkorea).

b. Signalering på huvudlinjer

- (18) Kommissionen anser att signalering på huvudlinjer och signalering på stadslinjer utgör separata marknader. Inom signalering på huvudlinjer utgör signaleringsprojekt och signaleringsprodukter separata marknader. Signaleringsprojekt för huvudlinjer bör dessutom delas in ytterligare i delsystem (blockeringar, automatisk tågkontroll [nedan kallat ATP] och drift- och kontrollsystem), i äldre projekt och projekt inom ramen för det europeiska tågkontrollsystemet (nedan kallat *ETCS-projekt*) samt i ombordlösningar (nedan kallade *OBU*) och lösningar utmed spåret/markbaserade lösningar, enligt följande:
 - a) Äldre OBU-projekt.
 - b) ETCS-OBU-projekt.
 - c) Äldre ATP-projekt utmed spåret.
 - d) Fristående ETCS-ATP-projekt utmed spåret (så kallade dubbelutrustningsprojekt).
 - e) Fristående blockeringsprojekt.
 - f) ETCS-ATP-omsignaleringsprojekt utmed spåret (paket av ETCS-ATP-projekt utmed spåret och blockeringsprojekt).
- (19) Kommissionen gör ingen ytterligare indelning av marknaderna i projektstorlek eller ETCS-nivå (ETCS-nivå 1, ETCS-nivå 2).
- (20) Signaleringsproduktmarknaden för blockeringsutrustning utgör dessutom en separat marknad.

- (21) Kommissionen anser att den relevanta geografiska marknaden för ETCS-OBU-projekt, ETCS-ATP-dubbelutrustningsprojekt utmed spåret och ETCS-ATP-omsigneringsprojekt utmed spåret omfattar hela EES.
- (22) Kommissionen anser att den relevanta geografiska marknaden för äldre OBU-projekt, fristående blockeringsprojekt och blockeringsutrustning är nationell.

VI. KONKURRENSBEDÖMNING

a. Rullande materiel med hög hastighet och mycket hög hastighet

- (23) Parterna tillverkar och tillhandahåller både rullande materiel med hög hastighet och med mycket hög hastighet.
- (24) Kommissionen genomförde sin bedömning på grundval av marknadsandelar beräknade under perioden 2008–2018 (orderingång per värde). Den sammanslagna enheten skulle ha en sammanlagd marknadsandel på [70–80] % på den totala marknaden för rullande materiel med hög hastighet och mycket hög hastighet i EES (inklusive Schweiz) och [60–70] % på global nivå (undantaget Kina, Japan och Sydkorea). På den smalare marknaden för rullande materiel med mycket hög hastighet skulle den sammanslagna enheten ha en sammanlagd marknadsandel på [70–80] % i EES (inklusive Schweiz) och [60–70] % på global nivå (undantaget Kina, Japan och Sydkorea).
- (25) Parternas mycket stora marknadsandelar på den totala marknaden för rullande materiel med hög hastighet och mycket hög hastighet samt på den smalare marknaden för rullande materiel med mycket hög hastighet utgör bevis för en dominerande marknadsställning. Konkurrensproblem är desto mer sannolika eftersom transaktionen kommer att leda till en mer koncentrerad marknadsstruktur. HHI efter koncentrationen kommer således i alla segment att vara avsevärt högre än 2 000, med ett delta på långt över 250.

i) Parternas konkurrenter

- (26) I motsats till parterna har konkurrenterna haft ingen eller en ytterst begränsad försäljning av tåg med hög hastighet eller mycket hög hastighet till kunder inom EES utöver aktörer som är etablerade i deras hemländer. När det gäller rullande materiel med mycket hög hastighet är antalet faktiska konkurrenter till den sammanslagna enheten på grund av gemensamma anbudsstrategier och portföljbegränsningar efter transaktionen huvudsakligen begränsat till två leverantörer, nämligen Talgo och ett konsortium mellan Bombardier och Hitachi-Ansaldo. CAF har inte haft någon försäljning av tåg med mycket hög hastighet.
- (27) Utöver de EES-baserade leverantörerna anser den anmälade parten att CRRC, Hyundai Rotem och Kawasaki utövar konkurrenstryck på global nivå. CRRC har dock aldrig vunnit en upphandling om hög hastighet eller mycket hög hastighet i EES. CRRC:s ställning på den globala marknaden förblir marginell och följer av en enstaka försäljning, nämligen ett kontrakt med Indonesian Railway 2017 som inte erhöles genom upphandling utan till följd av förhandlingar på regeringsnivå. CRRC har följaktligen inte testats i upphandlingar mot världens främsta leverantörer av rullande materiel med hög och mycket hög hastighet utanför Kina. I EES har CRRC inte uppmanats att lämna ett anbud i den kommande upphandlingen HS2 (Förenade kungariket). Följaktligen har CRRC hittills varken sålt något rullande materiel med hög hastighet eller mycket hög hastighet under normala konkurrensvillkor eller uppmanats att göra detta. CRRC kan därför inte anses utöva ett betydande konkurrenstryck på den globala marknaden utanför Kina, Japan och Sydkorea.

ii) Grad av konkurrens

- (28) Kommissionen anser att parterna är nära konkurrenter, baserat på följande faktum: i) deras produktutbud och geografiska täckningsområde, ii) analysen av anbudsuppgifter och iii) parternas interna handlingar.
- (29) När det gäller det geografiska täckningsområdet är både Siemens och Alstom verksamma utanför Tyskland och Frankrike, med försäljningar till kunder i Italien (NTV/Alstom), Belgien/Frankrike/Nederländerna/Förenade kungariket (Eurostar/Siemens), Finland (Karelian/Alstom) och Polen (PKP/Alstom). Utanför EES är parterna verksamma i Marocko (ONCF/Alstom), Förenta staterna (Amtrak/Alstom), Ryssland (RZD/Siemens) och Turkiet (TCDD/Siemens).
- (30) De tillfrågade i marknadsundersökningen bekräftade att parternas produktutbud konkurrerar nära med varandra. Kunder har intygat att parternas respektive produktutbud för mycket hög hastighet utgör de bästa alternativen till varandra.
- (31) Analysen av anbudsinfordringar i vilka någon av parterna har lämnat ett anbud (2008–2018) visar att parterna är varandras mest frekventa konkurrenter i anbudsinfordringar för rullande materiel med hög och mycket hög hastighet. Av analysen av anbudsuppgifter framgår dessutom att deltagandet i anbudsinfordringar i allmänhet är begränsat, med två eller färre deltagare (dvs. leverantörer som lämnar ett anbud) i majoriteten av anbudsinfordringarna för tåg med hög eller mycket hög hastighet i EES och på global nivå.

- (32) En analys av deltagandet i anbudsinfordringar visar att parternas deltagande i huvudsak är inriktat på anbudsinfordringar för rullande materiel med mycket hög hastighet medan parternas deltagande i anbudsinfordringar för rullande materiel med hög hastighet är avsevärt lägre.
- (33) På det hela taget visar anbudsanalysen att parterna utgör varandras närmsta konkurrenter och största konkurrenstryck, i synnerhet när det gäller rullande materiel med mycket hög hastighet. Av anbudsanalysen framgår dessutom att Talgo och Bombardier/Hitachi-Ansaldo-konsortiet utövar ett mer avlägset konkurrenstryck på Alstom och praktiskt taget inget konkurrenstryck på Siemens. CAF och Stadler utövar inget konkurrenstryck när det gäller rullande materiel med mycket hög hastighet.
- (34) Genom parternas interna handlingar bekräftas på det hela taget det nära konkurrenstryck som parterna har utövat på varandra före transaktionen och det mer avlägsna konkurrenstryck som har utövats av konkurrerande leverantörer.

iii) *Hinder för inträde på marknaden*

- (35) Ett flertal hinder för inträde på marknaderna för rullande materiel med hög och mycket hög hastighet har fastställts under marknadsundersökningen. Bland de hinder som har fastställts gäller ett flertal generellt all verksamhet på området för rullande materiel med hög eller mycket hög hastighet, oavsett var verksamheten är etablerad. Dessa hinder omfattar kostnaderna för att utveckla rullande materiel och kravet på att ha en adekvat meritlista för att kunna lämna trovärdiga anbud inom ramen för anbudsinfordringar. Andra hinder för inträde på marknaden är specifika för EES och omfattar det europeiska tillståndsförfarandet för rullande materiel, vikten av att ha en EES-specifik meritlista, informella lokaliseringskrav och den privilegierade relationen mellan ett flertal EES-baserade leverantörer och nationella aktörer i deras hemländer.
- (36) Dessa hinder har bekräftats av CRRC, som medger att det för närvarande inte är en trovärdig anbudsgivare utanför Kina. Det samma gäller för andra asiatiska leverantörer som parterna betraktar som potentiella aktörer men som för närvarande är inaktiva i EES och inte utövar något konkurrenstryck.

iv) *Slutsats*

- (37) Av de skäl som anges ovan anser kommissionen att transaktionen påtagligt kommer att hämma den effektiva konkurrensen, på grund av horisontella icke samordnade effekter på marknaden för höghastighetståg, inbegripet den smalare marknaden för tåg med mycket hög hastighet i EES (inklusive Schweiz) och på global nivå (undantaget Kina, Japan och Sydkorea).

b. **Signalering på huvudlinjer**

i) *ETCS-OBU-projekt – horisontella ensidiga effekter*

- (38) Transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av horisontella icke samordnade effekter när det gäller ETCS-OBU-projekt i EES.
- (39) Kommissionen genomförde sin bedömning på grundval av marknadsandelar beräknade under perioden 2008–2018 (orderingång per värde). Den sammanslagna enheten skulle ha en sammanlagd marknadsandel på [70–80] %, vilket är avsevärt större än dess konkurrenter.
- (40) Parterna är nära konkurrenter, såsom framgår av analysen av anbudsuppgifterna för perioden 2008–2018, kundernas synpunkter och parternas interna handlingar. Parterna är viktiga innovatörer i ETCS-OBU-projekt och genom transaktionen skulle en viktig innovatör undanröjas. Den sammanslagna enheten skulle få en konkurrensfördel som skulle försvaga konkurrenter och minska konkurrensen påtagligt efter transaktionen på grund av parternas tillgång till äldre signaleringssystem och starkare ställning för internationella korridorer. Kommissionen anser att nya inträden på EES-marknaden, däribland av kinesiska leverantörer, inte är troliga inom en överskådlig framtid. Kinesiska leverantörer har hittills inte lämnat anbud på något ETCS-OBU-projekt i EES.

ii) *Äldre OBU-projekt i Belgien – horisontella ensidiga effekter*

- (41) Transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av horisontella icke samordnade effekter när det gäller äldre OBU-projekt i Belgien.
- (42) Under perioden 2008–2018 var Alstom den enda leverantören av äldre OBU-projekt i Belgien. Siemens är den enda övriga leverantören som har en godkänd blockering i Belgien. Siemens utövar ett konkurrenstryck på grund av dess godkända blockering som skulle undanröjas till följd av transaktionen.

iii) *Blockeringsprojekt (fristående) – horisontella ensidiga effekter*

- (43) Transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av horisontella icke samordnade effekter när det gäller fristående blockeringsprojekt i Belgien, Kroatien, Grekland, Ungern, Portugal, Rumänien, Spanien och Förenade kungariket.

- (44) I länder där berörda marknader uppstår, nämligen Kroatien, Spanien, Förenade kungariket och Portugal, skulle den sammanslagna enheten ha stora sammanlagda marknadsandelar (baserat på orderingång per värde under perioden 2008–2018) på [90–100] % i Kroatien, [40–50] % i Spanien, [70–80] % i Förenade kungariket och [50–60] % i Portugal. Parterna är nära konkurrenter och all potentiell köparstyrka hos infrastrukturförvaltaren skulle vara otillräcklig för att kompensera förlusten av konkurrens till följd av transaktionen.
- (45) Utöver de länder där det förekommer en faktisk överlappning när det gäller försäljning mellan parterna under perioden 2008–2018 skulle transaktionen även leda till ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens i länder där parterna, med tanke på det mycket begränsade antalet anbudsgivare, utövar ett starkt konkurrenstryck genom att delta i upphandlingar om fristående blockeringar eller i upphandlingar som rör blockeringar. Dessa länder är Grekland, Rumänien, Belgien och Ungern. Parterna är nära konkurrenter och all potentiell köparstyrka hos infrastrukturförvaltaren skulle vara otillräcklig för att kompensera förlusten av konkurrens till följd av transaktionen.
- iv) *ETCS-ATP-dubbelutrustningsprojekt utmed spåret – horisontella ensidiga effekter*
- (46) Kommissionen anser att transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av horisontella icke samordnade effekter när det gäller ETCS-ATP-dubbelutrustningsprojekt utmed spåret i EES.
- (47) Kommissionen genomförde sin bedömning på grundval av marknadsandelar beräknade under perioden 2008–2018 (orderingång per värde). Den sammanslagna enheten skulle bli marknadsledande med en sammanlagd marknadsandel på [30–40] %, vilket är avsevärt större än dess konkurrenter.
- (48) Parterna är nära konkurrenter, nya inträden på marknaden (i synnerhet av kinesiska leverantörer) är inte troliga och all potentiell köparstyrka hos kunder skulle vara otillräcklig för att kompensera förlusten av konkurrens till följd av transaktionen.
- v) *ETCS-ATP-omsignaleringsprojekt utmed spåret – horisontella ensidiga effekter*
- (49) Kommissionen anser att transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av horisontella icke samordnade effekter när det gäller ETCS-ATP-omsignaleringsprojekt utmed spåret i EES.
- (50) Kommissionen genomförde sin bedömning på grundval av marknadsandelar beräknade under perioden 2008–2018 (orderingång per värde). Den sammanslagna enheten skulle bli marknadsledande med en sammanlagd marknadsandel på [50–60] % i EES, vilket är avsevärt större än konkurrenterna.
- (51) Parterna är nära konkurrenter, nya inträden på marknaden (i synnerhet av kinesiska leverantörer) är inte troliga och all potentiell köparstyrka hos kunder skulle vara otillräcklig för att kompensera förlusten av konkurrens till följd av transaktionen.
- vi) *Blockeringsutrustning – horisontella ensidiga effekter*
- (52) Kommissionen anser att transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av horisontella icke samordnade effekter på marknaden för blockeringsutrustning i Förenade kungariket.
- (53) Den sammanslagna enheten skulle ha en sammanlagd marknadsandel på [90–100] % baserat på marknadsandelar beräknade under perioden 2015–2017 (orderingång per värde). Det skulle inte finnas några möjliga alternativa leverantörer av blockeringsutrustning som är specifik för Förenade kungariket efter transaktionen och all potentiell köparstyrka hos kunder skulle vara otillräcklig för att kompensera förlusten av konkurrens till följd av transaktionen.
- vii) *Vertikala effekter – avskärmning av insatsprodukter från marknaden för fristående blockeringsprojekt i Förenade kungariket*
- (54) Kommissionen anser att transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen på grund av vertikala icke samordnade effekter på marknaden för fristående blockeringsprojekt i Förenade kungariket.
- (55) Kommissionen anser att den sammanslagna enheten efter transaktionen kommer att ha förmåga och incitament att avskärma tillgången till blockeringsutrustning för konkurrenter i efterföljande led i Förenade kungariket med vilka den sammanslagna enheten konkurrerar om utbudet av fristående blockeringsprojekt.
- (56) För det första kommer den sammanslagna enheten att ha förmågan att avskärma tillgången till blockeringsutrustning, genom att höja priser eller på annat sätt hindra förmågan för konkurrenter som är verksamma på marknaden för fristående blockeringsprojekt att lämna konkurrerande anbud i upphandlingar för vilka de förlitar sig på parternas blockeringsprodukter. Detta är fallet eftersom parternas blockeringsprodukter är en viktig komponent i utbudet av fristående blockeringsprojekt i Förenade kungariket och den sammanslagna enheten har en betydande marknadsstyrka på marknaden i föregående led för tillhandahållande av blockeringsutrustning i Förenade kungariket.

- (57) För det andra kommer den sammanslagna enheten att ha incitament att efter transaktionen avskärma tillgången till signaleringsprodukter i föregående led eftersom det skulle vara en lönsam strategi.
- (58) Slutligen visar parternas tidigare beteende att de redan har försökt hindra konkurrenters förmåga att lämna anbud för signaleringsprojekt för huvudlinjer i Förenade kungariket.

viii) *Slutsats*

- (59) Av de skäl som anges ovan anser kommissionen att transaktionen skulle medföra ett påtagligt hinder för den effektiva konkurrensen till följd av horisontella och/eller icke horisontella icke samordnade effekter, när det gäller följande marknader:
- a) Rullande materiel med hög hastighet och mycket hög hastighet, inbegripet den smalare marknaden för rullande materiel med mycket hög hastighet i EES och på global nivå (undantaget Kina, Japan och Sydkorea).
 - b) ETCS-OBU-projekt i EES.
 - c) Äldre OBU-projekt i Belgien.
 - d) Fristående blockeringsprojekt i Belgien, Kroatien, Grekland, Ungern, Portugal, Rumänien, Spanien och Förenade kungariket.
 - e) ETCS-ATP-dubbelutrustningsprojekt utmed spåret i EES.
 - f) ETCS-ATP-omsigneringsprojekt utmed spåret i EES.
 - g) Blockeringsutrustning i Förenade kungariket.

VII. KORRIGERANDE ÅTGÄRDER

- (60) För att undanröja de konkurrensproblem som fastställts av kommissionen lämnade parterna den 12 december 2018 in den första uppsättningen åtaganden, som marknadstestades av kommissionen den 17 december 2018.
- (61) Den 9 januari 2019 lämnade parterna in den andra uppsättningen åtaganden. Den 25 januari 2019 lämnade parterna in ytterligare revideringar i den slutliga uppsättningen åtaganden. Den andra och den slutliga uppsättningen åtaganden marknadstestades inte.
- (62) Den första, den andra och den slutliga uppsättningen åtaganden omfattade bland annat åtgärder för att lösa de konkurrensproblem som fastställts av kommissionen när det gäller marknaderna för i) rullande materiel med hög och mycket hög hastighet (nedan kallade *åtaganden för rullande materiel med mycket hög hastighet*) och ii) för signalering på huvudlinjer (nedan kallade *åtaganden för signalering på huvudlinjer*).

a. **Åtaganden för rullande materiel med mycket hög hastighet**

i) *Beskrivning*

- (63) Åtagandena för rullande materiel med mycket hög hastighet består av följande två alternativa paket:
- a) Velaro-paketet omfattar i) överlåtelse av rätten att utveckla, förbättra, tillverka och kommersialisera den tredje generationen av Siemens plattform Velaro (*Velaro 3G*), och ii) en tekniköverföring av de grundläggande teknologiska byggsstenarna för Siemens Velaro Novo-koncept (nedan kallad *Velaro Novo-licensen*), som kommer att tillgängliggöras för köparen under vissa villkor.
 - b) Pendolino-paketet omfattar avyttringen av Alstoms plattform Pendolino (*avyttringen av Pendolino*), som kommer att tillgängliggöras för köparen under vissa villkor.

ii) *Bedömning*

- (64) Kommissionen anser att båda paketen är otillräckliga för att ta itu med de konkurrensproblem som beskrivs ovan beträffande tåg med mycket hög hastighet.
- a) Velaro-paketet omfattar inte några produktions-, tillverknings- och forsknings- och utvecklingstillgångar. Velaro Novo-licensen har även en alltför begränsad räckvidd (exklusiv i 10 år i EES och icke-exklusiv på global nivå) och omfattar viktiga undantag som skulle hindra alla eventuella parter som tog på sig åtagandet från att utöva ett påtagligt konkurrensstryck.
 - b) Pendolino-paketet är otillräckligt eftersom plattformen Pendolino är en plattform för hög hastighet, som inte kan bemöta de konkurrensfarhågor när det gäller mycket hög hastighet som kommissionen ger uttryck för. Det är även begränsat på grund av planerade undantagsbestämmelser, nödvändiga avtal med tredje part och "back license"-klausuler för vissa aspekter.

b. Åtaganden för signalering på huvudlinjer**i) Beskrivning**

- (65) Åtagandena för signalering på huvudlinjer utgörs av ETCS-OBU-åtagandet och åtagandet för ETCS utmed spåret och blockering.
- (66) ETCS-OBU-åtagandet omfattar tillgång till Siemens ETCS-OBU-teknik via en överföring av Siemens ETCS-OBU-programvara, men enbart ett avtal om licens/tillhandahållande och service för den underliggande säkerhetsplattformen, med en begränsad varaktighet på 4 år, efter vilken den part som tar på sig åtagandet skulle behöva överföra OBU-programvaran till sin egen säkerhetsplattform. Erbjudandet omfattar ett avtal om licens, tillhandahållande och service som kommer att tillhandahållas med STM (specifika anpassningsenheter) av klass B, som ägs helt av Siemens.
- (67) Erbjudandet omfattar även en överföring av Siemens belgiska äldre OBU (TBL+)-programvara, utan den underliggande plattformen och en licens till Siemens STM av klass B. Genom den slutliga uppsättningen åtaganden förlängs plattformslicensen från 4 år till 6 år för att underlätta överföringen till den egna plattformen för den part som tar på sig åtagandet. Den innefattar även en rättighet för den part som tar på sig åtagandet att, i enlighet med ett avtal för tillhandahållande och service, erhålla Alstoms STM av klass B till kommersiellt framförhandlade priser.
- (68) Åtagandet för ETCS utmed spåret och blockering innefattar en kombination av överlåtelse av äganderätt och licensavtal för Alstoms teknik, närmare bestämt det följande:
- a) För ETCS-ATP-projekt utmed spåret: Överlåtelse av äganderätt till Alstoms programvara av ETCS-nivå 1 och 2 och ett avtal om licens, tillhandahållande och service för de plattformar där programvaran körs samt en överföring av teknik, som är en annan form av licensavtal, för en av dessa plattformar.
 - b) För blockeringar: En blandning av överföring av teknik och licenser för tillgång till Alstoms viktigaste blockeringsteknik som för närvarande används i EES. Den sammanslagna enheten förbehåller sig rätten att konkurrera utanför EES med samma teknik. För vissa andra av Alstoms blockeringstekniker innefattar åtagandena en blandning av överlåtelse av äganderätt, överföring av teknik och licenser.

ii) Bedömning

- (69) Kommissionen anser att åtagandena för signalering på huvudlinjer är otillräckliga för att ta itu med de konkurrensproblem som uppstår på marknaderna för signalering på huvudlinjer.
- a) ETCS-OBU-åtagandet innefattar en tidsbegränsad licens till teknik som är otillräcklig för att säkerställa att avyttringsverksamheten är lönsam och konkurrenskraftig. Den part som tar på sig åtagandet kommer dessutom att bli beroende av den sammanslagna enheten för tillhandahållandet av gränssnittsteknik, vilket troligen skulle inverka negativt på dess förmåga att konkurrera effektivt.
 - b) Åtagandet för ETCS utmed spåret och blockering är otillräckligt eftersom det är komplext och omfattar en blandning av tillgångar och licensavtal som sannolikt skulle leda till risker i samband med genomförandet som kommer att undergräva avyttringsverksamhetens lönsamhet. Paketet är även begränsat i det att det inte omfattar tillverknings-, forsknings- och utvecklingsanläggningar, pipelineteknik och relaterad personal.

VIII. SLUTSATS

- (70) På grundval av sin analys och de tillgängliga bevisen drar kommissionen slutsatsen att transaktionen är oförenlig med den inre marknaden och EES-avtalets funktion.
-