



Απόφαση της Επιτροπής

της 20/6/2001

με την οποία μία συγκέντρωση κηρύσσεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία ΕΟΧ

(Υπόθ. Αριθ. COMP/M.2201 – MAN/Auwärter)

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο («Συμφωνία ΕΟΧ»), και ιδίως το άρθρο 57,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων¹, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97², και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2,

την απόφαση της Επιτροπής της 15ης Φεβρουαρίου 2001 για την κίνηση της διαδικασίας στην παρούσα υπόθεση,

Αφού δόθηκε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις η δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των αιτιάσεων της Επιτροπής,

¹ ΕΕ L 395, 30.12.1989, σ. 1· διορθωμένη έκδοση ΕΕ L 257, 21.9.1990, σ.13.

² ΕΕ L 180, 9.7.1997, σ. 1.

Αφού έλαβε υπόψη τη γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Συγκεντρώσεων³,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

1. Στις 3 Ιανουαρίου 2001, κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 (στο εξής: «κανονισμός περί συγκεντρώσεων») ότι η επιχείρηση MAN Nutzfahrzeuge AG, Munich, ("MAN") σχεδιάζει να αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο του συνόλου της Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG, Stuttgart-Möhringen ("Auwärter").
2. Μετά την εξέταση της κοινοποίησης, η Επιτροπή διαπίστωσε στις 15 Φεβρουαρίου 2001 ότι η κοινοποιηθείσα πράξη εμπίπτει εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και διατύπωσε σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά.
3. Κατόπιν όμως ενδελεχούς έρευνας της υπόθεσης, η Επιτροπή καταλήγει σήμερα στο συμπέρασμα ότι η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση δεν οδηγεί στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης ως αποτέλεσμα της οποίας θα παρακωλυόταν ουσιαστικά ο ανταγωνισμός στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα αυτής.

I. ΤΑ ΜΕΡΗ

4. Η MAN είναι μία γερμανική μετοχική εταιρεία της οποίας οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν το σχεδιασμό, κατασκευή και εμπορία φορτηγών, λεωφορείων και εξαρτημάτων, καθώς και την παροχή συναφών υπηρεσιών. Η MAN είναι ένας ολοκληρωμένος κατασκευαστής που παράγει πλήρη φορτηγά και λεωφορεία. Η εταιρεία είναι μία θυγατρική εταιρεία που ανήκει εξ ολοκλήρου στη MAN Aktiengesellschaft, Μόναχο, την ελέγχουσα εταιρεία που διευθύνει τον όμιλο MAN· οι βασικές επιχειρηματικές δραστηριότητες του ομίλου MAN περιλαμβάνουν εμπορικά οχήματα, προϊόντα χάλυβα, ντηζελομηχανές, εκτυπωτικές μηχανές, χάλυβα και εξαρτήματα για την αεροδιαστημική βιομηχανία.
5. Οι δραστηριότητες της Auwärter συνίστανται στο σχεδιασμό, κατασκευή και εμπορία λεωφορείων υπό την εμπορική προσωνυμία "Neoplan". Η Auwärter είναι ένας ανεξάρτητος, αλλά όχι ολοκληρωμένος, κατασκευαστής λεωφορείων που αγοράζει κινητήρες ιδίως, από προμηθευτές όπως η MAN και η Mercedes-Benz. Το 80% των μετοχών της εταιρείας ανήκουν σε μέλη της οικογενείας Auwärter και το 20% στην BWK Kapital-Beteiligungsgesellschaft, Στουτγάρδη.

II. Η ΠΡΑΞΗ

6. Η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση θα πραγματοποιηθεί μέσω της απόκτησης όλων των μετοχών της Auwärter από τη MAN μέσω θυγατρικής ανήκουσας εξ ολοκλήρου στη MAN που θα συσταθεί για το σκοπό αυτό. Μετά τη συγκέντρωση, η δημιουργηθείσα εταιρεία θα παράγει, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της, περίπου 7.500 λεωφορεία και αμαξώματα ετησίως, επιτυγχάνοντας κύκλο εργασιών της τάξης των 2,5 δισ. γερμανικών μάρκων. Ακολουθώντας μία στρατηγική δύο εμπορικών σημάτων, η εταιρεία θα συνεχίσει, μετά τη συγκέντρωση, να κατασκευάζει

³ EE C [...], [...] 2001, σ. [...].

λεωφορεία υπό αμφότερες τις εμπορικές προσωπικότητες (MAN και Neoplan) και να τα διαθέτει στην αγορά ξεχωριστά.

III. Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

7. Μέσω της σχεδιαζόμενης πράξης η MAN θα αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο της Auwärter. Αυτό συνιστά συγκέντρωση υπό την έννοια του άρθρου του άρθρου 3 παράγραφος 1 σημείο β του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

IV. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

8. Οι δύο επιχειρήσεις έχουν ολικό παγκόσμιο κύκλο εργασιών άνω των 5 δισ. ευρώ⁴ (MAN: 14,5806 δισ. ευρώ το οικονομικό έτος που λήγει στις 30 Ιουνίου 2000, Auwärter: 435.06 εκατ. ευρώ το οικονομικό έτος που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1999). Η MAN και η Auwärter έχουν εκάστη ολικό κύκλο εργασιών στην Κοινότητα άνω των 250 εκατ. ευρώ (MAN: 8.6981 δισ. ευρώ το οικονομικό έτος που λήγει στις 30 Ιουνίου 2000, Auwärter: 347.8 εκατ. ευρώ το οικονομικό έτος που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1999), τα 2/3 του οποίου επιτυγχάνονται εντός ενός και του ίδιου κράτους μέλους. Συνεπώς, η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση (άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων). Όμως η πράξη δεν αποτελεί περίπτωση συνεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 57 της συμφωνίας ΕΟΧ.

V. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

9. Με επιστολή της 25ης Ιανουαρίου 2001 προς την Επιτροπή, η MAN, σε μία προσπάθεια να εξαλείψει τυχόν ανησυχίες σχετικά με τη συγκέντρωση, πρότεινε να αναλάβει τον εφοδιασμό κατασκευαστών λεωφορείων που δεν έχουν δικές τους εγκαταστάσεις παραγωγής κινητήρων και μέχρι σήμερα εφοδιάζονταν με κινητήρες από τη MAN ή κάποια από τις θυγατρικές της με τους συνήθεις όρους της αγοράς ακόμα και μετά τη συγκέντρωση. Η MAN απέστειλε εγκύκλιο με την ίδια προσφορά στους πελάτες της. Κατόπιν αυτής της προσφοράς, η περίοδος προκαταρκτικής εξέτασης βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 1 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων παρατάθηκε από ένα μήνα σε έξι εβδομάδες.
10. Στις 15 Φεβρουαρίου 2001, η Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων, να κινήσει τη διαδικασία.
11. Στις 20 Απριλίου 2001, εστάλη στη MAN κοινοποίηση των αιτιάσεων, στην οποία απάντησε εγγράφως στις 4 Μαΐου 2001. Στις 7 Μαΐου 2001, κατόπιν αίτησης της MAN, πραγματοποιήθηκε επίσημη ακρόαση στις Βρυξέλλες σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 447/98 της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 1998

⁴ Ο κύκλος εργασιών υπολογίστηκε βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών (EE C 66, 2.3.1998, σ. 25). Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 σημεία γ και δ του κανονισμού περί συγκεντρώσεων, ο κύκλος εργασιών της μητρικής εταιρείας MAN AG και των άλλων θυγατρικών εταιρειών του ομίλου MAN προστέθηκε στον κύκλο εργασιών της MAN Nutzfahrzeuge AG κατά τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών της Auwärter ελήφθη ομοίως υπόψη ο κύκλος εργασιών των συγγενών εταιρειών της Auwärter.

σχετικά με τις κοινοποιήσεις, τις προθεσμίες και τις ακροάσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων⁵.

VI. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

12. Ο βασικός αντίκτυπος της σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης είναι στον τομέα των λεωφορείων στη Γερμανία. Όμως, αυτό οδηγεί στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στη Γερμανία ή σε άλλα μέρη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

⁵ ΕΕ L 61, 2.3.1998, σ. 1.

A. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

13. Στις προηγούμενες αποφάσεις της, και ιδίως στην απόφαση 95/354/EK της 14ης Φεβρουαρίου 1995 επί της υπόθεσης IV/M.477 – *Mercedes-Benz / Kässbohrer*⁶, καθώς και στην προσφάτως εκδοθείσα απόφαση 2001/403/EK επί της υπόθεσης COMP/M.1672 – *Volvo / Scania*⁷, η Επιτροπή αναγνώρισε τρία διαφορετικά τμήματα της αγοράς λεωφορείων: αστικά, υπεραστικά και τουριστικά λεωφορεία. Παρά τις πιθανές αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των τριών τμημάτων της αγοράς, η Επιτροπή τα θεωρεί συνεπώς ξεχωριστές αγορές προϊόντος και, στην παρούσα υπόθεση, δεν έχει λόγο να παρεκκλίνει από αυτή την κατάταξη.

– *Αστικά λεωφορεία*

14. Τα αστικά λεωφορεία προορίζονται για δημόσιες μεταφορές σε αστικές περιοχές. Χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών σε σχετικά μικρές αποστάσεις και για σχετικά σύντομες χρονικές περιόδους. Επομένως, τα αστικά λεωφορεία διαθέτουν μεγάλο χώρο για όρθιους επιβάτες. Τα αστικά λεωφορεία έχουν συνήθως χαμηλό δάπεδο με λίγα, εάν υπάρχουν, σκαλοπάτια, καθώς και περισσότερες και φαρδύτερες πόρτες από άλλους τύπους λεωφορείων, έτσι ώστε να διευκολύνεται η ταχεία είσοδος-έξοδος των επιβατών⁸. Οι βασικοί πελάτες είναι δημόσιες περιφερειακές και τοπικές επιχειρήσεις μεταφορών, καθώς και ιδιωτικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορείων που εκτελούν δημόσιες μεταφορές επιβατών βάσει παραχωρήσεων.

– *Υπεραστικά λεωφορεία*

15. Τα υπεραστικά λεωφορεία προορίζονται για μεταφορές σε αγροτικές περιοχές και υπεραστικά ταξίδια. Σύμφωνα με τη φύση της υπηρεσίας, η ευκολία εισόδου-εξόδου είναι λιγότερο σημαντική για τα υπεραστικά λεωφορεία από,τι για τα αστικά. Συνήθως, τα υπεραστικά λεωφορεία δεν είναι ιδιαίτερα πολυτελώς εξοπλισμένα. Από τεχνική άποψη, παρά την αυξανόμενη σημασία της τεχνολογίας χαμηλού δαπέδου, η πλειονότητά τους δεν είναι χαμηλά λεωφορεία και εν γένει διαθέτουν σημαντικά ισχυρότερους κινητήρες από τα αστικά λεωφορεία, αν και λιγότερο ισχυρούς από τα τουριστικά λεωφορεία. Οι βασικοί πελάτες είναι περιφερειακές δημόσιες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορείων και ιδιωτικές εταιρείες που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας, κυρίως βάσει παραχωρήσεων. Ορισμένοι από τους πελάτες εκμεταλλεύονται και αστικά λεωφορεία.

– *Τουριστικά λεωφορεία*

⁶ Απόφαση της Επιτροπής 95/354/EK της 14.02.1995, ΕΕ L 211, 6.9.1995, σ. 1 (παράγραφος 9 και εξής).

⁷ Απόφαση της Επιτροπής της 14.03.2000, ΕΕ L 143 της 29.5.2001, σ. 74 (παρ. 214 επόμεν.).

⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της κοινής θέσης (ΕΚ) αριθ. 50/2000 που εκδόθηκε από το Συμβούλιο στις 28 Οκτωβρίου 2000 (ΕΕ C 370, 22.12.2000, σ.1) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνουν περισσότερα από οκτώ καθίσματα εκτός του καθίσματος του οδηγού πρέπει να είναι προσιτά σε άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, περιλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικής πολυθρόνας, σύμφωνα με τις καθορισθείσες τεχνικές προδιαγραφές.

16. Τα τουριστικά λεωφορεία προορίζονται για την αγορά των υπηρεσιών αναψυχής, κυρίως για τουριστικά ταξίδια μακρινών αποστάσεων. Συνήθως είναι υψηλότερα από τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και είναι εξοπλισμένα με συγκριτικά πολυτελή τρόπο. Ειδικότερα, διαθέτουν συχνά ειδικό χώρο φύλαξης αποσκευών, κλιματισμό, τουαλέτες, τηλεοπτικές οθόνες, στοιχεία που καθιστούν τα εν λόγω λεωφορεία καταλληλότερα για μακρινά ταξίδια. Η τεχνολογία χαμηλού δαπέδου και η ευκολία εισόδου- εξόδου δεν είναι πρωταρχικά χαρακτηριστικά. Ένα τουριστικό λεωφορείο είναι συνήθως εξοπλισμένο με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων, ενώ τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία έχουν αυτόματα κιβώτια ταχυτήτων. Οι βασικοί πελάτες είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις ταξιδιών αναψυχής και μετακινήσεων με λεωφορεία.

– Αποτελέσματα της έρευνας της αγοράς

17. Η διενεργηθείσα έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε σαφέστατα ότι εξακολουθεί να ισχύει η κατάταξη σε τρεις σχετικές αγορές προϊόντος. Βάσει των διάφορων σκοπών για τους οποίους χρησιμοποιούνται και λαμβανομένων υπόψη των τυπικών διαφορών των πελατών, οι τρεις τύποι λεωφορείων μπορούν να διαφοροποιούνται, σε ορθολογική βάση, μεταξύ τους. Το γεγονός ότι μπορούν να επέλθουν ορισμένες αλληλεπικαλύψεις μεταξύ των μεμονωμένων αγορών προϊόντος (για παράδειγμα, ορισμένοι τύποι λεωφορείων μπορούν να χρησιμοποιούνται τόσο για υπεραστικές μεταφορές όσο και για περιηγήσεις) δεν επαρκεί καθαυτό για να αποδειχθεί ένας ικανοποιητικός βαθμός υποκαταστασιμότητας.

B. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

18. Στην απόφαση *Mercedes-Benz/Kässbohrer*,⁹ οι εθνικές αγορές θεωρήθηκαν δεδομένες και για τα τρία τμήματα προϊόντος, ενώ το ερώτημα κατά πόσον η Γερμανία και η Αυστρία αποτελούν ενιαία γεωγραφική αγορά παραμένει ανοικτό. Στην πρόσφατη απόφασή της *Volvo/Scania*,¹⁰ η Επιτροπή θεώρησε ότι η Φινλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο ήσαν ξεχωριστές γεωγραφικές αγορές για τα τουριστικά λεωφορεία, ενώ η Ιρλανδία και εκάστη των σκανδιναβικών χωρών (Σουηδία, Φινλανδία, Νορβηγία και Δανία) αποτελούσαν ξεχωριστές γεωγραφικές αγορές για τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία· κατά τα άλλα, ο ακριβής ορισμός των σχετικών γεωγραφικών αγορών παρέμεινε ανοικτός.
19. Η MAN θεωρεί ότι τουλάχιστον οι χώρες της Μπενελούξ, η Γερμανία, η Αυστρία, η Γαλλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Ιταλία αποτελούν σήμερα μία ενιαία σχετική γεωγραφική αγορά. Όπως υποστηρίζει, αυτό οφείλεται ιδίως στους βασικά ομοιόμορφους κανόνες πιστοποίησης και τιμές. Ειδικότερα στα τμήματα των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών, υπό την επίδραση των κοινοτικών οδηγιών για τις συμβάσεις δημόσιων προμηθειών, οδήγησαν σε μία συμπεριφορά προμηθειών προσανατολισμένη προς τις τιμές που δεν παρείχε πλέον στους εγχώριους προμηθευτές κανένα εσωτερικό πλεονέκτημα. Η είσοδος ξένων κατασκευαστών λεωφορείων στην αγορά, τα τελευταία έτη,

⁹ Απόφαση της Επιτροπής της 14ης Φεβρουαρίου 1995 (βλ. υποσημείωση 6 ανωτέρω), παράγραφος 39.

¹⁰ Απόφαση της Επιτροπής της 14ης Μαρτίου 2000, παράγραφοι 248 και 259 (βλ. υποσημείωση 7 ανωτέρω)· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της Επιτροπής της 1ης Σεπτεμβρίου 2000 στην υπόθεση COMP/M.1980 – *Volvo / Renault* (EE C 301, 21.10.2000, σ. 23), παράγραφος 28.

ενθάρρυνε επίσης την ανάπτυξη υπερ-περιφερειακών, διασυνοριακών γεωγραφικών αγορών.

20. Η διενεργηθείσα έρευνα αγοράς κατέδειξε μία αναφαινόμενη τάση προς τον εξευρωπαϊσμό. Ειδικότερα, οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών σε κοινοτική κλίμακα κατόπιν της μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο της νομοθεσίας περί προμηθειών της ΕΕ¹¹ και οι διαρκώς περισσότερο παρεμφερείς τεχνικοί κανόνες δείχνουν ότι οι σχετικές γεωγραφικές αγορές αρχίζουν ενδεχομένως να επεκτείνονται πέραν των εθνικών συνόρων. Παράλληλα, όμως, στη Γερμανία ειδικότερα, ορισμένοι σημαντικοί παράγοντες εξακολουθούν να δείχνουν την ύπαρξη εθνικών αγορών. Μεταξύ αυτών των παραγόντων είναι το συνεχιζόμενο χαμηλό ποσοστό εισαγωγών, ιδίως στα τμήματα των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων και, ιδίως, οι υψηλές τεχνικές και ποιοτικές απαιτήσεις που έχουν οι γερμανικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορείων και οι ενώσεις τους από τους κατασκευαστές.¹²
21. Ο ορισμός των σχετικών γεωγραφικών αγορών μπορεί, όμως, να παραμείνει ανοικτός στην παρούσα υπόθεση, εφόσον η συγκέντρωση δεν οδηγεί στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης είτε στη βάση της αγοράς που θεωρεί η MAN (βλ. παράγραφο 81 κατωτέρω) είτε στη βάση εθνικών αγορών. Ειδικότερα, το ερώτημα κατά πόσον η Γερμανία και η Αυστρία πρέπει να θεωρηθούν από κοινού ως ενιαία γεωγραφική αγορά μπορεί να παραμείνει ανοικτό, εφόσον δεν επηρεάζει την εκτίμηση της πράξης (βλ. παραγράφους 61-3, 72 και 79 κατωτέρω).

Γ. ΤΟ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ

22. Ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης ο αριθμός των γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων θα μειωθεί από τρεις σε δύο. Στον τομέα των αστικών λεωφορείων στη Γερμανία, τα μέρη θα βρεθούν σε σχεδόν ισότιμη βάση με την EnoBus· εάν υποτεθεί ότι η Γερμανία και η Αυστρία αποτελούν μία αγορά, θα υπερτερούν ελαφρώς της EnoBus. Όσον αφορά τα μερίδια της αγοράς, η συγκέντρωση δεν θα επηρεάσει την υπάρχουσα ηγετική θέση της MAN στην αυστριακή αγορά αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, ούτε και την ηγετική θέση της EnoBus στη γερμανική αγορά υπεραστικών λεωφορείων ή στη γερμανική, αυστριακή και δανική αγορά τουριστικών λεωφορείων.
23. Η Επιτροπή διενήργησε ευρεία έρευνα αγοράς στη διάρκεια της οποίας έγινε αποδέκτης, από την πλευρά της ζήτησης ιδίως, των απόψεων 206 επιχειρηματιών του τομέα αστικών και υπεραστικών λεωφορείων στη Γερμανία· επεδίωξε επίσης να γνωρίσει τις θέσεις των ενώσεων των επιχειρήσεων, ιδίως της Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Ένωσης Γερμανικών Επιχειρήσεων Μεταφορών - VDV) ως του οργάνου που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πελατών. Η έρευνα κάλυψε και

¹¹ Βλ. ειδικότερα την οδηγία 93/36/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1993 περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων προμηθειών (ΕΕ L 199, 9.8.1993, σ. 1) και την οδηγία 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1993 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 199, 9.8.1993, σ. 84).

¹² Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στο ρόλο που διαδραματίζει η Ένωση Γερμανικών Επιχειρήσεων Μεταφορών (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen - VDV), Κολωνία, που επηρεάζει την αγοραστική συμπεριφορά των μελών της με την έκδοση συστάσεων, για παράδειγμα σχετικά με το σχεδιασμό της καμπάνιας του οδηγού.

άλλους σημαντικούς ανταγωνιστές των εταιρειών που μετέχουν στη συγκέντρωση και τα ίδια τα μέρη.

24. Η ακόλουθη επισκόπηση (πίνακας 1) δείχνει τα μερίδια αγοράς των μερών, όπως επιβεβαιώθηκαν από την έρευνα αγοράς, στη γερμανική (D), αυστριακή (A) και, εναλλακτικά, στη γερμανοαυστριακή (D+A) αγορά αστικών, υπεραστικών και τουριστικών λεωφορείων, καθώς και στη δανική (DK) αγορά τουριστικών λεωφορείων, και τα συγκρίνει με τα αντίστοιχα των βασικών ανταγωνιστών τους.

Αγορά προϊόντος	Γεωγραφική αγορά	MAN	Auwärter (Neoplan)	MAN + Auwärter	EvoBus (Mercedes, Setra)	Volvo	Iris-bus ¹³	Άλλοι
Αστικά λεωφορεία	A	63,8%	0%	63,8 %	34,4%	1,8%	0%	0%
	D	39,5%	8,9%	48,4 %	49,4%	1,2%	0,5%	0,5%
	D + A	42,2%	7,9%	50,1 %	47,7%	1,2%	0,4%	0,6%
Υπεραστικά λεωφορεία	A	56,5%	0%	56,5 %	26,5%	6,8%	10,2%	0%
	D	17,4%	15,3%	32,7 %	59,9%	3,9%	1,2%	2,3%
	D + A	20,2%	14,2%	34,4 %	57,5%	4,1%	1,8%	2,2%
Τουριστικά λεωφορεία	A	7,7%	16,9%	24,6 %	63,4%	4,9%	2,5%	4,6%
	D	9,5%	19%	28,5 %	51,6%	1,0%	4,1%	14,8%
	D + A	9,2%	18,7%	27,9 %	53,2%	1,6%	3,8%	13,5%
	DK	4,5%	16,9%	21,4 %	48,3%	3,4%	9%	17,9%

Πίνακας 1: Μερίδια αγοράς για το 1999 βάσει του αριθμού νέων ταξινομήσεων
Πηγή: κοινοποιούντα μέρη και έρευνες της Επιτροπής

(1) Η αγορά υπεραστικών λεωφορείων στη Γερμανία

25. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν στη Γερμανία συνολικά 1.757 λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 32,4 % όλων των νέων ταξινομήσεων λεωφορείων στη χώρα. Ο όγκος της αγοράς εξαρτάται από τις απαιτήσεις των επιχειρήσεων μεταφορών και συνεπώς μπορεί να υπόκειται σε κάποιες διακυμάνσεις. Κατόπιν της βραχύχρονης απότομης αύξησης αμέσως μετά τη γερμανική ενοποίηση, η ζήτηση αστικών λεωφορείων τείνει σήμερα προς τη στασιμότητα και δεν αναμένονται στο μέλλον αξιόλογες αλλαγές στον όγκο της αγοράς.

(a) Υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων παρά το υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης από την πλευρά της προσφοράς

26. Ακόμα και πριν από τη συγκέντρωση, η κατάσταση στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης από την πλευρά της προσφοράς. Στη συγκεκριμένη αγορά εξακολουθεί να υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός. Το στοιχείο επιβεβαίωσε, στη διάρκεια έρευνας της αγοράς, η πλειονότητα των ανταγωνιστών και πελατών των οποίων οι απόψεις εξετάστηκαν επισταμένως. Τα μερίδια αγοράς των Γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων εξακολουθούν να παρουσιάζουν μέχρι σήμερα διακυμάνσεις μεταξύ τους, κυμαινόμενα, ανάλογα με τον κατασκευαστή, μεταξύ τριών (Neoplan), τεσσάρων (EvoBus) και δέκα ποσοστιαίων μονάδων (MAN). Και δεν ήταν η επίδραση της

¹³ Η Irisbus είναι μία κοινή επιχείρηση μεταξύ της Renault SA και της ανήκουσας στη Fiat Iveco στην οποία αμφότερες οι εταιρείες έχουν συγκεντρώσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες τους στον τομέα των λεωφορείων (βλ. την απόφαση της Επιτροπής της 22ας Οκτωβρίου 1998 στην υπόθεση IV/M.1201 – Renault V.I./Iveco, EE C 384, 10.12.1998, σ. 9). Στη διαδικασία για τον έλεγχο της συγκέντρωσης COMP/M.1980 – Volvo/Renault, η Renault ανέλαβε τη διακοπή λειτουργίας της κοινής επιχείρησης (βλ. την απόφαση της Επιτροπής της 1ης Σεπτεμβρίου 2000, EE C 301, 21.10.2000, σ. 23, παράρτημα III).

κοινοτικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών,¹⁴ η οποία έχει μεταφερθεί στο γερμανικό δίκαιο και εφαρμόζεται στην πράξη, που οδήγησε, στην παρούσα κατάσταση της αγοράς, σε ανταγωνιστικές πιέσεις μεταξύ των τριών εγχώριων προμηθευτών. Οι έρευνες της Επιτροπής αποκάλυψαν επίσης ότι οι τιμές στην αγορά αστικών λεωφορείων παραμένουν ουσιαστικά σταθερές, πράγμα που, λαμβανομένων υπόψη των πρόσφατων βελτιώσεων στην τεχνολογία και τον εξοπλισμό, εκφράζεται σε πραγματική μείωση τιμών. Τα περιθώρια της MAN και της Auwärter είναι σύμφωνα με τα μέρη σχεδόν ανύπαρκτα, αν όχι αρνητικά, και τα τελευταία έτη αυτό σήμαινε σημαντικές ζημίες για αμφοτέρους τους κατασκευαστές. Ως αποτέλεσμα η MAN, για παράδειγμα, άνοιξε βιομηχανικές εγκαταστάσεις παραγωγής στην Τουρκία και την Πολωνία· η Mercedes-Benz έχει επίσης βιομηχανική εγκατάσταση στην Τουρκία.

(β) Μετά τη συγκέντρωση ο αριθμός των Γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων θα μειωθεί από τρεις σε δύο, καιτοι η Auwärter δεν επηρεάζει αισθητά τον ανταγωνισμό

27. Μετά τη συγκέντρωση ο αριθμός των Γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων μειώνεται από τρεις σε δύο. Με την κατάσταση που δημιουργείται με την Auwärter εξαφανίζεται ένας προμηθευτής που τελευταία (1999) μπορούσε να επικαλεστεί μερίδιο 8,9% της γερμανικής αγοράς αστικών λεωφορείων
28. Όμως η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα προϊόντα που πρόσφερε η Auwärter ως “αστικά λεωφορεία” διαφέρουν σε σχετικό βαθμό από αυτά των ανταγωνιστών της, και είναι μόνον εν μέρει ανταγωνιστικά προς προϊόντα ανταγωνιστών. Καιτοι, όπως και οι δύο Γερμανοί αντίπαλοί της, Enobus και MAN, η Auwärter διαθέτει επίσης τυποποιημένα αστικά λεωφορεία, σύμφωνα με τα μέρη έχει επικεντρώσει τα τελευταία έτη το ενδιαφέρον της κυρίως στην παραγωγή οχημάτων για ορισμένες εξειδικευμένες αγορές. Πολλοί πελάτες θεωρούν την Auwärter ένα ιδιαίτερα καινοτόμο και ευέλικτο κατασκευαστή εφόσον ικανοποιεί ιδιαίτερες ανάγκες τους. Έτσι, το 2000, τέτοιου είδους εξειδικευμένα προϊόντα όπως αστικά διώροφα λεωφορεία, λεωφορεία “midi” (μικρά λεωφορεία μήκους περίπου 10 μέτρων), ηλεκτροκίνητα ή κινούμενα με αέριο οχήματα, και τρόλεϊ ή διπλά λεωφορεία αντιστοιχούσαν στο 45% της συνολικής παραγωγής της Auwärter. Σημαντικά μερίδια του φάσματος προϊόντων της Auwärter στον τομέα των αστικών λεωφορείων ανταγωνίζονται συνεπώς σε περιορισμένη έκταση με τα προϊόντα της MAN, που κατ’ομολογία της επικεντρώνεται κυρίως στη “μαζική αγορά” του τομέα τυποποιημένων αστικών λεωφορείων.
29. Σύμφωνα με τα μέρη, η Auwärter αποφεύγει σκοπίμως την αύξηση του μεριδίου αγοράς της στον τομέα των αστικών λεωφορείων. Η εταιρεία θεωρεί ότι υπερέχει όλων στην ανάπτυξη και παραγωγή τουριστικών λεωφορείων. Η επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα των αστικών λεωφορείων συνεχίζεται κυρίως με σκοπό την απορρόφηση των υπαρχόντων, εποχικών πλεονασμάτων παραγωγικής ικανότητας στον τομέα των τουριστικών λεωφορείων. Λαμβανομένων υπόψη των στενών περιθωρίων κέρδους στα αστικά λεωφορεία και του γεγονότος ότι, αντίθετα προς τους ανταγωνιστές της, η δομή της παραγωγής της δεν συνδέεται με την παραγωγή μεγάλων σειρών, η Auwärter δεν είναι σε θέση να επεκτείνει επωφελώς την παραγωγή αστικών λεωφορείων.

¹⁴ Βλ. την υποσημείωση 11 παραπάνω.

30. Η έρευνα αγοράς που διενήργησε η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι η Auwärter έχει μηδαμινές πιθανότητες επιτυχίας σε περιπτώσεις ανταγωνισμού συμβάσεων μεγάλων πελατών. Οι 76 στόλοι των μεγάλων εταιρειών λεωφορείων με περισσότερα από 100 λεωφορεία που καλύπτονται από την έρευνα κυριαρχούνται, με μία εξαίρεση, αποκλειστικά από την EnoBus και τη MAN. Η Auwärter, αντίθετα, έχει επικρατέστερη παρουσία στο τμήμα μικρομεσαίων εταιρειών λεωφορείων, ενώ κατόπιν αυτού η σημασία αυτής της εταιρείας ως ανταγωνιστή στην αγορά αστικών λεωφορείων μειώνεται περαιτέρω.
31. Τα πορίσματα της έρευνας της αγοράς είναι επίσης σύμφωνα με αυτή την εικόνα καθώς η ευρεία πλειοψηφία (περίπου 75%) των πελατών των οποίων η άποψη ζητήθηκε ανέφεραν ότι στο παρελθόν η συμμετοχή της Auwärter δεν είχε επηρεάσει το αποτέλεσμα των προκηρυχθέντων διαγωνισμών για την αγορά αστικών λεωφορείων. Ειδικότερα, η συμμετοχή ή μη της Auwärter δεν είχε ευδιάκριτη επίπτωση στις τιμές.

(γ) Η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά κατά πόσον η κατάσταση μετά τη συγκέντρωση μπορεί να υποδηλώνει σιωπηρό διαμοιρασμό των αγορών μεταξύ της EnoBus, αφενός, και των μερών, αφετέρου.

32. Μετά την εξαγορά της Auwärter, η MAN θα έχει μερίδιο αγοράς 48,4% (με βάση τα στοιχεία για το 1999) και συνεπώς κατατάσσεται δεύτερη στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων, ακριβώς μετά την EnoBus (49,4%). Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι απίθανο να επιφέρει η συγκέντρωση κυριαρχία των μερών στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων. Παρ'όλα αυτά υπάρχει μεταξύ των υπόλοιπων Γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων μία τάση προς εδραίωση και σταθεροποίηση της θέσης τους στην αγορά. Καίτοι τα μερίδια αγοράς στις αγορές εφοδιασμού έχουν μόνο περιορισμένη αποδεικτική αξία,¹⁵ τα ανωτέρω στοιχεία για τα μερίδια αγοράς υποδηλώνουν εκ πρώτης όψεως ένα συμμετρικό δυοπώλιο αποτελούμενο από την EnoBus και τη νέα οντότητα MAN/ Auwärter. Βάσει αυτών και λαμβανομένων υπόψη των επακόλουθων υψηλών συνδυασμένων μεριδίων αγοράς MAN/ Auwärter και EnoBus (το 1999 αντιστοιχούσαν από κοινού στο 97,8% της γερμανικής αγοράς αστικών λεωφορείων), έπρεπε να εξεταστεί κατά πόσον η συγκέντρωση θα δημιουργούσε ενδεχομένως κοινή δεσπόζουσα θέση στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων και ως εκ τούτου σε σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς.
33. Συνεπώς η Επιτροπή πραγματοποίησε διεξοδική εξέταση προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον, μετά τη συγκέντρωση, θα μπορούσε να μην επέλθει, μεταξύ των δύο ηγετικών επιχειρήσεων της αγοράς, σιωπηρός συντονισμός της συμπεριφοράς τους στην αγορά με αποτέλεσμα η παρούσα κατά προσέγγιση 50-50 διαίρεση της γερμανικής αγοράς αστικών λεωφορείων μεταξύ EnoBus και της νέας οντότητας MAN/ Auwärter να εδραιωθεί σε μόνιμη βάση. Επειδή ακριβώς τα μερίδια αγοράς των δύο άλλων Γερμανών κατασκευαστών είναι ήδη σχεδόν πανόμοια, η κατάσταση αυτή θα ήταν εξίσου επωφελής για αμφότερους. Αυτό εξαρτάται, όμως, από το κατά πόσον αμφότεροι θα αποφύγουν τον επιθετικό ανταγωνισμό τιμών με σκοπό τη βελτίωση της θέσης τους στην αγορά και από το πόσον είναι ικανοποιημένοι αντ'αυτού με τα μερίδια αγοράς που ήδη έχουν, καθώς

¹⁵ Βλ. επίσης την απόφαση της Επιτροπής της 3ης Απριλίου 2001 στην υπόθεση COMP/M.2139 - *Bombardier/ADtranz* (παράγραφος 39), που δεν έχει ακόμα δημοσιευτεί.

και από το κατά πόσον στην πραγματικότητα η δομή της αγοράς θα επιτρέψει μακροπρόθεσμα ένα σιωπηρό, θεμιτό συντονισμό.

34. Σε αντίθεση με την αθέμιτη συνεργασία, ο σιωπηρός συντονισμός της συμπεριφοράς των πρωταγωνιστών της αγοράς επ' ουδενί συνεπάγεται ότι υπάρχουν τυχόν συμφωνίες ή επαφές μεταξύ τους. Συνεπώς στην παρούσα υπόθεση πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον μετά τη συγκέντρωση ο εν λόγω σιωπηρός συντονισμός επαρκεί ώστε να αποκλείεται οιοσδήποτε αμοιβαίος ανταγωνισμός μεταξύ των δύο ηγετικών επιχειρήσεων της αγοράς στη Γερμανία και να μπορούν αμφοτέρως οι πλευρές μακροπρόθεσμα να διασφαλίσουν υψηλότερες τιμές και κέρδη απ' ό,τι θα συνέβαινε υπό συνθήκες ανταγωνισμού.
35. Η πιθανότητα σιωπηρού συντονισμού της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς δεν αποκλείεται από το απλό γεγονός ότι συνάπτονται δημόσιες συμβάσεις κατόπιν της προκήρυξης διαγωνισμών.¹⁶ Ακόμα και αν οι αγορές εφοδιασμού δεν προσφέρονται για τις παραδοσιακές μορφές σκόπιμης παράλληλης συμπεριφοράς όσον αφορά τιμές ή ποσότητες (τέτοιες περιπτώσεις έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο αποφάσεων της Επιτροπής¹⁷), σιωπηρή κατανομή της αγοράς μπορεί εντούτοις να λάβει χώρα σε μία αγορά εφοδιασμού ανάλογα με τη χρησιμοποιούμενη διαδικασία σύναψης συμβάσεων. Οι ενδιαφερόμενες εταιρείες μπορούν, για παράδειγμα, να εξετάζουν σιωπηρώς στοιχεία της υπάρχουσας κατάστασης της αγοράς, όπως η παρουσία σημαντικού αριθμού τακτικών πελατών, που αποτελούν ένδειξη ως προς την εταιρεία στην οποία θα κατακυρωθεί μελλοντικά ο διαγωνισμός, και πιθανόν να προσαρμόζουν αναλόγως τη συμπεριφορά τους όσον αφορά τις προσφορές.¹⁸

(δ) Στην παρούσα υπόθεση, όμως, οι συγκεκριμένες συνθήκες υποδηλώνουν ότι δεν υφίσταται σιωπηρός συντονισμός.

36. Στην παρούσα υπόθεση, όμως, η Επιτροπή, βάσει της έρευνας που διενήργησε στην αγορά, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της γερμανικής αγοράς αστικών λεωφορείων, δεν υπάρχει κίνδυνος οιοσδήποτε σιωπηρού συντονισμού μεταξύ των δύο άλλων Γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων.
37. Για να υπάρξει μία συλλογική δεσπόζουσα θέση εκ μέρους της EnoBus και της MAN/ Auwärter, πρέπει πρωτίτως να υπάρχουν κάποιες ενδείξεις ειδικών κριτηρίων βάσει των οποίων οι δύο ηγετικές επιχειρήσεις της αγοράς να μπορούν να συντονίζουν σιωπηρώς την ανταγωνιστική συμπεριφορά τους. Δεύτερον, πρέπει να αποδειχτεί υπό το πρίσμα των συνθηκών που περιβάλλουν την εν λόγω υπόθεση ότι οιοσδήποτε σιωπηρός συντονισμός είναι επίσης δυνατός μακροπρόθεσμα, δηλαδή, πρέπει να υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία που να υποδηλώνουν ότι το

¹⁶ Βλ. απόφαση 97/25/EK της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 1995 στην υπόθεση IV/M.580 - ABB/Daimler-Benz, EE L 11, 14.1.1997, σ. 1 (ιδίως την παράγραφο 89) και την απόφαση της Επιτροπής της 28ης Ιουνίου 2000 στην υπόθεση COMP/M.1741 - MCI Worldcom/Sprint (παράγραφοι 257-302, και ιδίως παράγραφος 263) – δεν έχει ακόμα δημοσιευτεί.

¹⁷ Βλ., για παράδειγμα, την απόφαση 92/553/EOK της Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 1992 στην υπόθεση IV/M.190 - Nestlé/Perrier, EE L 356, 5.12.1992, σ. 1 (ιδίως την παράγραφο 124) και την απόφαση 97/26/EK της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 1996 στην υπόθεση IV/M.619 - Gencor/Lonrho, EE L 11, 14.1.1997, σ. 30 (ιδίως την παράγραφο 186).

¹⁸ Βλ. επίσης την απόφαση MCI Worldcom / Sprint (βλ. υποσημείωση 16 ανωτέρω), παραγράφους 257-302, και ιδίως την παράγραφο 263.

αναφαινόμενο δυοπώλιο είναι επαρκώς σταθερό. Στην παρούσα υπόθεση τα αποτελέσματα της διενεργηθείσας έρευνας αγοράς δεν παρέχουν τέτοια αποδεικτικά στοιχεία. Πράγματι, η θέση των δύο ηγετικών προμηθευτών της γερμανικής αγοράς αστικών λεωφορείων είναι, σύμφωνα με τα τελευταία μερίδια αγοράς τους, λιγότερο συμμετρική απ'ό,τι φάνηκε αρχικά.

– Δεν υπάρχει σιωπηρός συντονισμός της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς όσον αφορά τους αντίστοιχους τακτικούς πελάτες των εταιρειών

38. Πρωτίστως, η κατανομή της αγοράς μπορεί να καταστεί αντιληπτή ανάλογα με τη διάρθρωση των αντίστοιχων τακτικών πελατών των εταιρειών, ήτοι των πελατών των οποίων οι στόλοι αποτελούνται αποκλειστικώς ή σε υπερισχύοντα βαθμό από λεωφορεία ενός κατασκευαστή (άνω του 75%). Για να συμβεί αυτό, πρέπει αμφοτέρως οι ηγετικές επιχειρήσεις να συμπεριφέρονται παθητικά και να μην επιτίθεται η μία στη θέση της άλλης όσον αφορά τους πελάτες της μέσω επιθετικών προσφορών.
39. Στη διάρκεια της έρευνας της αγοράς, 80 γερμανικές επιχειρήσεις μεταφορών (43%) ανέφεραν ότι λειτουργούσαν με στόλο μιας μόνο μάρκας ή ότι πλέον των $\frac{3}{4}$ του στόλου τους αποτελείτο από λεωφορεία προερχόμενα από ένα μόνο κατασκευαστή. Επιπλέον, κατέστη εμφανές ότι ιδίως μικρότερες επιχειρήσεις αστικών λεωφορείων διαθέτουν συχνά στόλο στον οποίο σαφώς δεσπόζει μία μάρκα. Από τις προαναφερόμενες 80 περιπτώσεις, πλέον των $\frac{2}{3}$ είναι τέτοιες μικρότερες επιχειρήσεις με λιγότερα από 100 λεωφορεία. Μετά τη συγκέντρωση, ο αριθμός των στόλων που κυριαρχείται από τα λεωφορεία ενός κατασκευαστή θα αυξηθεί από 80 σε 86 (βλ. πίνακα 2).
40. Πλέον του $\frac{1}{3}$ των ερωτηθέντων ανέφεραν ότι η συμβατότητα με τον υπάρχοντα στόλο ήταν κατά την άποψή τους ένα αποφασιστικό κριτήριο επιλογής στο πλαίσιο των προσκλήσεων υποβολής προσφορών, εφόσον, σε περίπτωση αλλαγών, είναι ένας από τους λόγους εξοικονόμησης κόστους από την επανεκπαίδευση του προσωπικού συντήρησης και λειτουργίας, την προμήθεια ειδικών εργαλείων και τη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών. Κατ'αρχήν ο κατασκευαστής των λεωφορείων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς ή σε μεγάλο βαθμό σε ένα συγκεκριμένο στόλο αποκτά ως εκ τούτου ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αυτό μπορεί να περιορίσει τα κίνητρα του άλλου κατασκευαστή να επιτεθεί σε αυτή τη θέση στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προσφορών π.χ. μέσω ιδιαίτερα επιθετικών προσφορών.
41. Ο κίνδυνος ότι αμφοτέρως οι ηγετικές επιχειρήσεις της αγοράς μπορεί να επιδιώξουν να διατηρήσουν την υπάρχουσα διαίρεση της αγοράς επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον τους στους αντίστοιχους τακτικούς πελάτες τους, μειώνεται από το σχετικά μικρό συνολικό αριθμό λεωφορείων που χρησιμοποιούνται σε τέτοιους κυριαρχούμενους από ένα μόνο κατασκευαστή στόλους. Η έρευνα αγοράς που διενήργησε η Επιτροπή αποκάλυψε ότι τα $\frac{2}{3}$ όλων των καλυπτόμενων από την έρευνα λεωφορείων ανήκουν σε μικτούς στόλους αποτελούμενους κατά 75% από οχήματα ενός κατασκευαστή· συνεπώς δεν λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της περιγραφόμενης μεθόδου συντονισμού. Ο σιωπηρός συντονισμός μέσω απλής επικέντρωσης στους αντίστοιχους τακτικούς πελάτες των εταιρειών αφορά επομένως εξαρχής μόνο το $\frac{1}{3}$ όλων των αστικών λεωφορείων και συνεπώς δεν αρκεί για τη διατήρηση της υπάρχουσας διαίρεσης (περίπου 50-50) της γερμανικής αγοράς αστικών λεωφορείων.

42. Ένας επιπλέον λόγος για τον οποίο θεωρείται απίθανη η ίση διαίρεση της αγοράς μέσω της επικέντρωσης κάθε εταιρείας στους τακτικούς πελάτες της είναι ότι, όπως έδειξε η έρευνα αγοράς, υπάρχει ισχυρή ανισορροπία μεταξύ των στόλων που κυριαρχούνται από την EvoBus και αυτών που κυριαρχούνται από τη MAN. Έτσι, 54 από τις προαναφερόμενες 80 περιπτώσεις κυριαρχούνται από την EvoBus με σύνολο περίπου 3400 λεωφορείων (περιλαμβανομένων κατά προσέγγιση 2900 κατασκευασμένων από την EvoBus), συγκριτικά με 26 μόνο περιπτώσεις που περιλαμβάνουν στόλους στους οποίους τα λεωφορεία MAN χρησιμοποιούνται είτε αποκλειστικώς είτε σε υπερισχύοντα βαθμό (με σύνολο περίπου 1900 λεωφορεία περιλαμβανομένων κατά προσέγγιση 1800 κατασκευασμένων από τη MAN). Μετά τη συγκέντρωση, 32 από τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις μεταφορών θα λειτουργούν είτε αποκλειστικώς είτε σε υπερισχύοντα βαθμό με λεωφορεία κατασκευασμένα από τη νέα οντότητα, την MAN/ Auwärter (βλ. πίνακα 2). Υπάρχει σαφώς μία αξιοσημείωτη ανισότητα μεταξύ της EvoBus αφενός και της MAN/ Auwärter αφετέρου. Συνεπώς μακροπρόθεσμα η κατά 50-50 διαίρεση των μεριδίων αγοράς μπορεί – σε αντίθεση με τα ανωτέρω δεδομένα – να μην διατηρηθεί από εκάστη των δύο ηγετικών επιχειρήσεων της αγοράς που θα απέχουν από την υποβολή επιθετικών προσφορών προς τους τακτικούς πελάτες της άλλης.

Τύπος και σύνθεση του στόλου	Σύνολο πριν από τη συγκέντρωση ¹⁹	Εκ των οποίων "στόλοι EvoBus"	Εκ των οποίων "στόλοι MAN"	Σύνολο μετά τη συγκέντρωση ¹⁸	Εκ των οποίων "στόλοι EvoBus"	Εκ των οποίων "στόλοι MAN/ Neoplan"
Στόλοι με λεωφορεία προερχόμενα από ένα κατασκευαστή	30	19	11	33	19	14
Άνω του 95% λεωφορεία προερχόμενα από ένα κατασκευαστή	12	11	1	13	11	2
>80%-95% λεωφορεία προερχόμενα από ένα κατασκευαστή	24	12	12	25	12	13
>75%-80% λεωφορεία προερχόμενα από ένα κατασκευαστή	14	12	2	15	12	3
Υποσύνολο	80	54	26	86	54	32
>60%-75% λεωφορεία προερχόμενα από ένα κατασκευαστή	53	30	23	60	30	30

¹⁹ Τα σύνολα πριν από τη συγκέντρωση σχετίζονται αποκλειστικά με στόλους στους οποίους είτε η EvoBus είτε η MAN είναι ο ισχυρότερος κατασκευαστής: για την περίοδο μετά τη συγκέντρωση, τα αντίστοιχα στοιχεία για τη Neoplan περιλαμβάνονται και εκχωρούνται στην οντότητα MAN/Neoplan. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, τα λεωφορεία της NEOPLAN έχουν σήμερα την ισχυρότερη παρουσία σε έξι στόλους.

Μέχρι 60% λεωφορεία προερχόμενα από τον ισχυρότερα εκπροσωπούμενο κατασκευαστή	44	28	16	37	23	14
Υποσύνολο	97	58	39	97	53	44
Σύνολο	177	112	65	183	107	76

Πίνακας 2: Λεπτομερής επισκόπηση: αριθμός γερμανικών επιχειρήσεων αστικών λεωφορείων με στόλους αποτελούμενους από μία ή περισσότερες μάρκες

Πηγή: στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή στη διάρκεια έρευνας που διενήργησε στην αγορά

– Δεν υπάρχει σιωπηρός συντονισμός της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς όσον αφορά πελάτες με μικτούς στόλους και το συνολικό αριθμό πωλούμενων λεωφορείων

43. Σιωπηρή διαίρεση της αγοράς μεταξύ της MAN/Auwärter και της EnoBus μπορεί επίσης να καταστεί αντιληπτή όσον αφορά τις επιχειρήσεις μεταφορών που λειτουργούν με μικτούς στόλους. Συνολικά, 97 δημοτικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορείων (53% των ερωτηθέντων) ανέφεραν ότι κατ'άνωτατο όριο τα $\frac{3}{4}$ των οχημάτων των στόλων τους προέρχονταν από ένα κατασκευαστή. Σε σχέση με αυτούς τους πελάτες, η EnoBus και η MAN/ Auwärter μπορούν επίσης μεσοπρόθεσμα να απέχουν από την υιοθέτηση επιθετικής τακτικής, μέσω κατάλληλα επιθετικών προσφορών, έναντι της θέσης που καθεμία κατέχει στους στόλους ορισμένων επιχειρήσεων μεταφορών εφόσον η θέση αυτή έχει εδραιωθεί με κατακυρωθείσες συμβάσεις. Κατ'αυτό τον τρόπο, επιχειρήσεις μεταφορών με μικτούς στόλους μπορούν να θεωρούνται από την EnoBus και τη MAN/ Auwärter ότι εμπίπτουν *de facto* στη σφαίρα επιρροής της μιας ή της άλλης.
44. Όμως, δεν υπάρχει κίνδυνος μιας τέτοιας εξέλιξης με σκοπό την επίτευξη διαίρεσης της αγοράς 50-50 κατά προσέγγιση. Λαμβανομένης υπόψη της αγοραστικής συμπεριφοράς μεγάλων πελατών ιδίως, μία τέτοια διαίρεση δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη. Όσο μεγαλύτερη είναι μία επιχείρηση μεταφορών τόσο πιθανότερο είναι να χρησιμοποιεί μία “διαφοροποιημένη στρατηγική προμηθειών”, δηλαδή, να επιδιώκει σκοπίμως μία μικτή σύνθεση του στόλου της, αγοράζοντας λεωφορεία από δύο ή περισσότερους κατασκευαστές κατά τρόπο ώστε να αντιπαραβάλει τον ένα έναντι του άλλου²⁰. Δεν αναμένεται ότι η εξαγορά της Auwärter από τη MAN θα έχει υπολογίσιμη επίπτωση στις δυνατότητες των επιχειρήσεων αστικών λεωφορείων να συνεχίσουν την πολιτική προμηθειών από πολλαπλές πηγές. Η μεγάλη πλειοψηφία των μικτών στόλων που έλεγξε η Επιτροπή έχουν ως κυρίαρχους κατασκευαστές την EnoBus (Mercedes Benz ή Setra) και τη MAN. Αφετέρου, η Auwärter (Neoplan) στοιχειωδώς διαδραματίζει κάποιο ρόλο ως η νούμερο δύο εμπορική προσωνομία στους μικτούς στόλους²¹. Το αποτέλεσμα αυτό υποστηρίζεται από τις ερωτηθείσες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορείων

²⁰ Λιγότερο από 10% των μεγαλύτερων επιχειρήσεων μεταφορών με τουλάχιστον 100 λεωφορεία που έλαβαν μέρος στην έρευνα αγοράς λειτουργούν αμιγώς με στόλους μιας μόνο μάρκας.

²¹ Σε πλέον του 90% των ελεγχθέντων μικτών στόλων η EnoBus και η MAN είναι οι δύο ισχυρότεροι κατασκευαστές. Η Auwärter είναι μεταξύ των δύο πρώτων εμπορικών προσωνομιών σε λιγότερο από 10% των μικτών στόλων.

εκ των οποίων άνω του 75% ανέφεραν ότι η συμμετοχή της Auwärter στο παρελθόν δεν επηρέασε το αποτέλεσμα των διαγωνισμών (βλ. παράγραφο 31 ανωτέρω).

45. Η Επιτροπή εξέτασε επίσης κατά πόσον είναι εφικτή η διαίρεση της αγοράς αναφορικά με τη μάρκα των λεωφορείων ενός στόλου που αντικαθίστανται από νέα λεωφορεία. Εάν, κατά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ήταν απολύτως σαφές ποια λεωφορεία έπρεπε να αντικατασταθούν και τα εν λόγω λεωφορεία ήσαν όλα της ίδιας μάρκας, οι δύο ηγετικές επιχειρήσεις της γερμανικής αγοράς μπορούσαν να διατηρήσουν τα υπάρχοντα μερίδια αγοράς τους επικεντρώνοντας εκάστη το ενδιαφέρον της στην αντικατάσταση των λεωφορείων της δικής της μάρκας και αποφεύγοντας τις επιθετικές προσφορές σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.
46. Όμως, ήταν εμφανές ότι η πρακτική των διαγωνισμών στη γερμανική αγορά υπεραστικών λεωφορείων δεν προσφέρεται γι' αυτό τον τύπο διαίρεσης της αγοράς. Οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών για αστικά λεωφορεία δεν περιλαμβάνουν καμία ένδειξη σχετικά με το ποια λεωφορεία πρέπει να αντικατασταθούν. Ούτε, σύμφωνα με τις επιχειρήσεις μεταφορών, είναι σαφές, κατά τη δημοσίευση των προσκλήσεων υποβολής προσφορών, ποια συγκεκριμένα λεωφορεία πρέπει να αντικατασταθούν. Το ζήτημα ποια λεωφορεία πρέπει να αποσυρθούν από την κυκλοφορία αποφασίζεται συνήθως μόνο μετά την ολοκλήρωση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, εφόσον μία τέτοια απόφαση εξαρτάται από ορισμένους παράγοντες (διάρκεια των ισχυουσών διαφημιστικών συμφωνιών²², οικονομική αποτελεσματικότητα της συνεχιζόμενης λειτουργίας μετά τη λήξη της περιόδου κατά την οποία χορηγείται δημόσια αρωγή,²³ κλπ) που δεν σχετίζονται άμεσα με την πρόσκληση υποβολής προσφορών.
47. Τελικώς, είναι αντιληπτό ότι οι κατασκευαστές μπορούν να εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στο συνολικό αριθμό των λεωφορείων που πωλούνται εντός δεδομένης περιόδου και να αποφεύγουν τον ενεργό ανταγωνισμό μεταξύ τους καθόσον τα μερίδια αγοράς αμφότερων των επιχειρήσεων είναι αρκετά ισόρροπα. Κατ' αυτό τον τρόπο, οι επιχειρήσεις μεταφορών των οποίων οι στόλοι είναι σήμερα σχεδόν εξίσου εξοπλισμένοι με λεωφορεία κατασκευασμένα από αμφοτέρες τις ηγετικές επιχειρήσεις της αγοράς μπορούν να συμπεριληφθούν σε μία σιωπηρή διαίρεση της αγοράς μεταξύ της EnoBus και της MAN/Auwärter. Ο εφοδιασμός πελατών, των οποίων οι στόλοι περιλαμβάνουν περισσότερες από μία μάρκες, από μία εκ των δύο ηγετικών επιχειρήσεων της αγοράς μπορεί έτσι να χρησιμεύσει για την προσαρμογή του δεδομένου 50-50 διαχωρισμού της αγοράς.
48. Αυτή η επιχειρηματολογία μπορεί όμως να αντικρουστεί τονίζοντας την αυξανόμενη, τα τελευταία έτη, έκταση των προς πώληση συμβάσεων. Ο αριθμός των λεωφορείων που ζητούνται μέσω πρόσκλησης υποβολής προσφορών έχει αυξηθεί κατά μέσον όρο από 21-22 στο παρελθόν σε 25-26 σήμερα. Η κλίμακα των μεμονωμένων προσκλήσεων υποβολής προσφορών, επιπλέον, θα αυξηθεί

²² Έτσι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, πολλά λεωφορεία έχουν μεγάλες ζωγραφισμένες επιφάνειες με διαφημίσεις που η μεταφορά τους σε νέο λεωφορείο συνεπάγεται σημαντικό κόστος.

²³ Η περίοδος αυτή ποικίλλει κατά κανόνα μεταξύ 8 και 10 ετών ανάλογα με το κρατίδιο. Η χρήσιμη οικονομική διάρκεια ζωής ενός αστικού λεωφορείου μπορεί, όμως, να φθάσει τα 15 έτη, που σημαίνει ότι οι εταιρείες λεωφορείων διαθέτουν σημαντική χρονική περίοδο 7 ετών για να εξασφαλίσουν τις αντικαταστάσεις.

περαιτέρω λαμβανομένης υπόψη της αναφαινόμενης τάσης προς τη δημιουργία μεγάλων προμηθευτικών συνεταιρισμών²⁴ και την εμφάνιση μεγάλων ιδιωτικοποιημένων επιχειρήσεων μεταφορών.²⁵ Εφόσον παράλληλα ο όγκος της αγοράς είναι συνολικά στάσιμος (βλ. παράγραφο 25 ανωτέρω), υπάρχει τάση προς λιγότερες προσκλήσεις υποβολής προσφορών ετησίως. Αλλά όσο μικρότερος είναι ο αριθμός των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων και μεγαλύτερος ο αριθμός των λεωφορείων που ζητούνται ταυτόχρονα ανά πρόσκληση υποβολής προσφορών, τόσο λιγότερες πιθανότητες υπάρχουν μία από τις δύο ηγετικές επιχειρήσεις της αγοράς να είναι προετοιμασμένη να παραιτηθεί της σύμβασης υπέρ της άλλης.

49. Οι πελάτες μπορούν, επιπλέον, να συγκρίνουν τις προσφορές ενός κατασκευαστή με προσφορές του σε άλλες διαδικασίες διαγωνισμών. Επίσης, σε περισσότερες από τις μισές περιπτώσεις, λαμβάνουν μέρος και ξένοι κατασκευαστές στις διαδικασίες διαγωνισμών για αστικά λεωφορεία στη Γερμανία, και οι προσφορές τους μπορούν να χρησιμεύουν ομοίως ως μέτρο σύγκρισης. Καίτοι η επιτυχία των ξένων κατασκευαστών λεωφορείων στη Γερμανία ήταν μέχρι σήμερα αρκετά περιορισμένη, πλέον των ¾ των ερωτηθεισών από την Επιτροπή επιχειρήσεων μεταφορών, που καλύπτουν το 95% των αγορών αστικών λεωφορείων στη Γερμανία, ανέφεραν ότι προετοιμάζονται στο μέλλον, σε περίπτωση αύξησης των τιμών μεταξύ 5 και 10%, να αγοράζουν λεωφορεία από άλλους κατασκευαστές, περιλαμβανομένων των ξένων. Συνεπώς, θα υπάρξουν οπωσδήποτε περιπτώσεις που προσφέροντες θα αρνηθούν να ανταγωνισθούν ενεργά και οι πιθανότητες επιτυχίας τους σε διαδικασίες διαγωνισμών θα είναι σημαντικά περιορισμένες.

– *Έλλειψη σταθερότητας οιοδήποτε σιωπηρού συντονισμού λόγω ορισμένων παραμέτρων ανταγωνισμού*

50. Επιπλέον, ο μεγάλος αριθμός κριτηρίων που διέπουν τη σύναψη συμβάσεων στην παρούσα υπόθεση δυσχεραίνει οιοδήποτε συντονισμό, και μακροπρόθεσμα υπονομεύει τη σταθερότητα οιασδήποτε υποτιθέμενης συντονισμένης συμπεριφοράς.

²⁴ Για παράδειγμα, πραγματοποιούνται συνομιλίες σχετικά με συγκέντρωση των δημοτικών εταιρειών λεωφορείων της Κολωνίας και της Βόννης. Όσον αφορά τους προμηθευτικούς συνεταιρισμούς, οι δημοτικές εταιρείες λεωφορείων των πόλεων Dortmund, Bochum, Herne και Castrop-Rauxel από κοινού με την εταιρεία λεωφορείων vestische Strassenbahnen δημοσιεύουν, για παράδειγμα, κοινές προσκλήσεις υποβολής προσφορών από το 1998 («Συνεταιριστική ένωση του ανατολικού Ruhrgebiet»)· το ίδιο πράττουν και οι δημοτικές εταιρείες λεωφορείων των πόλεων Wuppertal, Hagen, Solingen και Remscheid («Λεωφορεία Bergischer»).

²⁵ Η σχεδιαζόμενη μεταρρύθμιση των κοινοτικών διατάξεων σχετικά με τις δημόσιες μεταφορές επιβατών αναμένεται ότι θα επισπεύσει σημαντικά τη δημιουργία ευμεγέθων εταιρειών λεωφορείων που θα λειτουργούν σε περισσότερους από ένα δήμο. Ειδικότερα, υπάρχουν σχέδια για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156, 28.6.1969, σ.1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169, 29.6.1991, σ.1). Η πρόταση τροποποίησης της Επιτροπής προβλέπει μεταξύ άλλων την υποχρέωση οι δημοτικές δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών να συμμετέχουν στις προσκλήσεις υποβολής προσφορών, απαιτώντας από τους υπάρχοντες προμηθευτές να ανταγωνίζονται με άλλους προμηθευτές. (βλ. *Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών επιβατών* της 26ης Ιουλίου 2000, COM(2000) 7 Τελικό, ΕΕ C 365E, 19.12.2000, σ.169).

51. Τα αστικά λεωφορεία είναι λιγότερο ετερογενή προϊόντα απ'όσο φαίνονται αρχικώς. Οι λεπτομερείς απαιτήσεις των προδιαγραφών των διαγωνισμών για τις επιχειρήσεις μεταφορών συμβάλλουν, αρκετά, σε κάθε μεμονωμένη πρόσκληση υποβολής προσφορών στην επίτευξη υψηλού βαθμού ομοιογένειας όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που προσφέρουν οι κατασκευαστές. Επιπλέον, οι απαιτήσεις των πελατών είναι στις περισσότερες προσκλήσεις υποβολής προσφορών σε μεγάλο βαθμό πανόμοιες με τις συστάσεις του VDV,²⁶ με αποτέλεσμα στη γερμανική αγορά να έχει επιτευχθεί εν γένει σημαντικός βαθμός ομοιομορφίας²⁷.
52. Όμως, η αποδοχή μιας προσφοράς στην περίπτωση προσκλήσεων υποβολής προσφορών για αστικά λεωφορεία ουδόλως εξαρτάται αποκλειστικά από τη βασική τιμή ενός δεδομένου μοντέλου, αλλά αντί αυτού από μεγάλο αριθμό συμπληρωματικών κριτηρίων επιλογής· ειδικότερα, το κόστος του κύκλου ζωής και οι εγγυήσεις ως προς την αξιοπιστία και διαθεσιμότητα των λεωφορείων διαδραματίζουν διαρκώς σημαντικότερο ρόλο. Ο κατασκευαστής υποχρεούται διαρκώς περισσότερο να παρέχει εγγυήσεις ως προς την υπολειμματική αξία ενός λεωφορείου στο τέλος του ωφέλιμου βίου του. Επίσης η διασφάλιση της καθ'όλο το εικοσιτετράωρο εξυπηρέτησης των πελατών και της ταχείας παράδοσης ανταλλακτικών αποτελεί συχνά σήμερα απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία στην αγορά. Ως αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης όλων αυτών των παραμέτρων, η αμοιβαία παρακολούθηση της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς εκάστου, π.χ. βάσει του όγκου και της τιμής, αποκλείεται για αμφότερες τις ηγετικές επιχειρήσεις της αγοράς. Συνεπώς, οι ενδιαφερόμενες εταιρείες μετά δυσκολίας μπορούν να ελέγχουν σε ποιο βαθμό η άλλη ηγετική επιχείρηση της αγοράς έχει παρεκκλίνει από την απαιτούμενη συντονισμένη συμπεριφορά. Αυτό, όμως, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για οιαδήποτε συμπεριφορά αντιπάλων μεταξύ τους και για τη διατήρηση του απαιτούμενου σιωπηρού συντονισμού²⁸.
53. Η μείωση του αριθμού των Γερμανών κατασκευαστών λεωφορείων από τρεις σε δύο ουδόλως συνεπάγεται ότι ο αριθμός των προσφερόντων στην περίπτωση διαγωνισμών για δημόσιες συμβάσεις προμηθειών στην γερμανική αγορά θα μειωθεί ομοίως από τρεις σε δύο. Στην πραγματικότητα, οι ξένοι κατασκευαστές ανταγωνίζονται διαρκώς περισσότερο με Γερμανούς προμηθευτές όσον αφορά σημαντικότερες συμβάσεις, συμμετέχοντας στους μισούς και πλέον διαγωνισμούς στη Γερμανία. Αυτό το στοιχείο καθιστά επίσης δυσχερέστερη την επίτευξη οιαδήποτε μακροπρόθεσμου συντονισμού της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς των δύο ηγετικών επιχειρήσεων της αγοράς και παρακωλύει οιαδήποτε αμοιβαία παρακολούθηση, και μάλιστα όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των πελατών που είναι πρόθυμοι να μεταστραφούν, εφόσον είναι αναγκαίο, σε ξένους κατασκευαστές για τον εφοδιασμό τους (βλ. παράγραφο 49 ανωτέρω).

²⁶ Βλ. για παράδειγμα, τα έγγραφα VDV αριθ. 230, «Γενικές συστάσεις για τα χαμηλά αστικά λεωφορεία» του Ιουνίου 1994 και αριθ. 234, «Καμπίνες οδηγών στα χαμηλά λεωφορεία» του Ιουνίου 1996 (η ισχύουσα έκδοση χρονολογείται από τον Οκτώβριο του 2000).

²⁷ Για το όλο θέμα βλ. επίσης την απόφαση *MCI Worldcom / Sprint* (βλ. υποσημείωση 16 ανωτέρω), παράγραφοι 258 και εξής.

²⁸ Βλ. την απόφαση της Επιτροπής της 29ης Σεπτεμβρίου 1999 στην υπόθεση IV/M.1383 - *Exxon/Mobil* (παράγραφος 474 της προσωρινής κοινοποιηθείσας έκδοσης).

– Έλλειψη επαρκούς βαθμού διαρθρωτικής ομοιότητας μεταξύ MAN/Auwärter και EnoBus

54. Για να διαρκέσει το μελλοντικό δυοπώλιο, η MAN/ Auwärter και η EnoBus πρέπει να επιδείξουν επαρκή βαθμό διαρθρωτικής ομοιότητας. Παρά την ύπαρξη ορισμένων κοινών χαρακτηριστικών, αυτό δεν μπορεί όμως να εδραιωθεί σε επαρκή έκταση.
55. Τόσο η MAN/Auwärter όσο και η EnoBus επιθυμούν να εφαρμόσουν μία στρατηγική διπλής εμπορικής προσωνυμίας – αν και στο πλαίσιο ενιαίας διαχείρισης – με σκοπό την ξεχωριστή παραγωγή και εμπορία λεωφορείων με δύο διαφορετικές μάρκες. Παράλληλα αμφότερες οι εταιρείες θα παράγουν και εμπορικά οχήματα (φορτηγά) το στοιχείο αυτό θα προσκομίσει οφέλη στο πεδίο της E&A και όσον αφορά τις συνιστώσες προμήθειας και παραγωγής. Θα είναι επίσης σε θέση να χρησιμοποιούν τα δίκτυα εργαστηρίων και εξυπηρέτησης που διαθέτουν τόσο για λεωφορεία όσο και για εμπορικά οχήματα. Μέσω της MAN και της Mercedes-Benz θα διαθέτουν αμφότερες δικές τους εγκαταστάσεις κατασκευής κινητήρων για λεωφορεία, καθώς και εργοστάσια παραγωγής σε τρίτες χώρες (Πολωνία, Τουρκία), από τα οποία επωφελούνται από χαμηλότερη μισθολογική δομή. Τελικώς, αμφότερες οι εταιρείες απολαύουν σε συγκρίσιμο βαθμό σημαντικών πλεονεκτημάτων έναντι των υπαρχόντων ή δυνητικών ξένων ανταγωνιστών τους, περιλαμβανομένων των δύο πληρέστατων δικτύων κέντρων συντήρησης και εργαστηρίων επισκευών στη Γερμανία, μιας παρουσίας σε εθνική κλίμακα στους στόλους των γερμανικών επιχειρήσεων μεταφορών και της εμπιστοσύνης στα επώνυμα προϊόντα τους ιδίως από μικρότερους πελάτες.
56. Αυτά τα κοινά χαρακτηριστικά δεν μπορούν, όμως, να υπερκεράσουν τις θεμελιώδεις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ της νέας οντότητας MAN/ Auwärter και της EnoBus – διαφορές που δημιουργούν σημαντική ανισορροπία μεταξύ τους. Για να γίνει αυτό κατανοητό, πρέπει απλώς να εξεταστεί η διαφορετική έμφαση που δίνουν αμφότεροι οι κατασκευαστές στην αγορά λεωφορείων συνολικά και στην πλευρά των εμπορικών οχημάτων. Έτσι, η EnoBus συναρμολογεί τέσσερις φορές περισσότερα λεωφορεία από την MAN και την Auwärter από κοινού, και η μητρική της εταιρεία, ο όμιλος DaimlerChrysler, παράγει περίπου οκτώ φορές περισσότερα λεωφορεία και εμπορικά οχήματα από την MAN/ Auwärter. Είναι σημαντικό να σημειωθεί εν προκειμένω ότι τα ανταλλακτικά συστατικά μέρη, δηλαδή συστατικά μέρη που χρησιμοποιούνται τόσο στην παραγωγή εμπορικών οχημάτων όσο και λεωφορείων, αντιστοιχούν σύμφωνα με τα μέρη σε 20% και 30% της αξίας ενός μέσου αστικού λεωφορείου. Λόγω της ουσιαστικά υψηλότερης παραγωγής λεωφορείων και εμπορικών οχημάτων, ο όμιλος DaimlerChrysler θα συνεχίσει συνεπώς στο μέλλον να απολαύει σημαντικών οφελών κλίμακας συγκριτικά προς τη νέα οντότητα MAN/Auwärter. Συνεπώς υπάρχει ανεπαρκής συμμετρία μεταξύ των δύο ηγετικών επιχειρήσεων της αγοράς, ιδίως όσον αφορά τις δομές του κόστους, δεδομένου ότι μία τέτοια συμμετρία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη σταθερού δυοπωλίου.²⁹

²⁹ Βλ. επίσης την απόφαση Exxon/Mobil (παράγραφος 476 της προσωρινής κοινοποιηθείσας έκδοσης, βλ. υποσημείωση 28 ανωτέρω). Για τη σημασία των δομών του κόστους βλ. την απόφαση Nestlé/Perrier (βλ. την ανωτέρω υποσημείωση 17, παρ. 63).

(ε) Συμπέρασμα: δεν θεωρείται πιθανό η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση να επιφέρει την εμφάνιση δεσπόζοντος δυοπώλιου στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων

57. Για τους ανωτέρω λόγους η Επιτροπή οδηγείται στο συμπέρασμα ότι ο πραγματικός ανταγωνισμός που κυριαρχεί σήμερα στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων δεν θα υπονομευτεί από τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση και την επακόλουθη εξαφάνιση της Auwärter (Neoplan) ως ανεξάρτητου προμηθευτή. Τα γεγονότα όπως διαπιστώνονται από την Επιτροπή δεν παρέχουν καμία δικαιολογία για να υποτεθεί το ενδεχόμενο του σιωπηρού συντονισμού. Συνεπώς η σχεδιαζόμενη πράξη δεν θεωρείται δυνάμενη να δημιουργήσει ένα δεσπόζον δυοπώλιο στη γερμανική αγορά αστικών λεωφορείων.

(2) Η αγορά αστικών λεωφορείων στην Αυστρία

58. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν συνολικά στην Αυστρία 218 αστικά λεωφορεία, αριθμός που ισοδυναμεί με το 33,6% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως στη χώρα. Η MAN είναι σαφώς η ηγετική επιχείρηση της αγοράς (63,8%), ακολουθούμενη από την EnoBus (34,4%) και τη Volvo (1,8%).
59. Η συγκέντρωση δεν οδηγεί σε προσθήκη μεριδίων της αγοράς εφόσον η Auwärter δεν κατάφερε να πωλήσει κανένα λεωφορείο σε αυτή την αγορά προϊόντος στην Αυστρία το 1999 και 2000. Μεμονωμένες πωλήσεις που κυμαίνονταν από τρία έως δεκατρία οχήματα τα προηγούμενα έτη, και οδήγησαν σε μερίδια αγοράς μεταξύ 1,7% (1998/1999) και 8% (1996/97),³⁰ πραγματοποιήθηκαν από το Βαυαρό αντιπρόσωπο της Auwärter στο Voralberg και δεν ήσαν αποτέλεσμα διαγωνισμών. Το κατάστημα της Auwärter στην Αυστρία πωλεί μέχρι σήμερα μόνο τουριστικά λεωφορεία. Η εξαγορά της Auwärter από τη MAN απομακρύνει έτσι από την αγορά μόνο ένα προμηθευτή εξειδικευμένου προϊόντος που, την τελευταία διετία, δεν είχε πωλήσει κανένα όχημα και κατατάσσεται στην καλύτερη περίπτωση ως δυνητικός ανταγωνιστής. Όμως, δεν υπάρχει κίνδυνος να ενισχύσει η συγκέντρωση σημαντικά τη θέση της MAN στην αυστριακή αγορά.
60. Παρά τις ισχυρές θέσεις της EnoBus και της ηγετικής επιχείρησης της αγοράς MAN, υπάρχει σήμερα πραγματικός ανταγωνισμός στην αγορά αστικών λεωφορείων στην Αυστρία. Μετά την εξαγορά του Αυστριακού κατασκευαστή Steyr Bus GmbH, η Volvo είναι ο τρίτος ισχυρότερος συμμετέχων της αγοράς και, την τελευταία πενταετία, σημειώνει σταθερά μεγαλύτερη επιτυχία από την Auwärter. Δεδομένης αυτής της κατάστασης της αγοράς, η εξαφάνιση της Auwärter ως δυνητικού ανταγωνιστή δεν επιφέρει κανένα πρόβλημα ανταγωνισμού όσον αφορά τη συγκέντρωση.

(3) Η αγορά αστικών λεωφορείων στη Γερμανία και την Αυστρία

61. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν στη Γερμανία και την Αυστρία συνολικά 1.975 αστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 32,4% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν

³⁰ Τα στοιχεία αφορούν το οικονομικό έτος της MAN (που αρχίζει την 1η Ιουλίου και λήγει στις 30 Ιουνίου του επόμενου έτους).

προσφάτως σε αμφότερα τα κράτη μέλη. Συνεκτιμώντας τις αγορές αστικών λεωφορείων στη Γερμανία και την Αυστρία, η MAN είχε μερίδιο αγοράς 42,2% και η Auwärter 7,9% (από κοινού 50,1%), ενώ η EnoBus 47,7%. Η ισορροπία της επιρροής στην αγορά μεταξύ MAN/ Auwärter και EnoBus σε μία συνδυασμένη γερμανο/αυστριακή αγορά είναι συνεπώς βασικά η ίδια με την αντίστοιχη της μεμονωμένης γερμανικής αγοράς (βλ. παράγραφο 32 ανωτέρω).

62. Οι συνθήκες ανταγωνισμού σε μία γερμανο/αυστριακή αγορά αστικών λεωφορείων είναι παρεμφερείς με αυτές της Γερμανίας. Ειδικότερα, οι ηγετικές επιχειρήσεις της αγοράς και άλλοι κατασκευαστές λεωφορείων που αναπτύσσουν δραστηριότητα σε αμφότερα τα κράτη μέλη είναι σε μεγάλο βαθμό οι ίδιοι. Επιπλέον, δεδομένης της κοινής γλώσσας, υπάρχει στενός σύνδεσμος μεταξύ των αγορών αμοιτέρων των κρατών μελών, και αυτό οδηγεί σε παρεμφερείς επιχειρηματικές πρακτικές. Για παράδειγμα, όσον αφορά τις αγοραστικές προθέσεις τους, οι εταιρείες μεταφορών στην Αυστρία ακολουθούν σε μεγάλο βαθμό τις συστάσεις που εκδίδει η VDV στη Γερμανία.
63. Συνεπώς, τα συμπεράσματα που συνάγονται για τη γερμανική αγορά εφαρμόζονται και στην αναφερόμενη μεγαλύτερη γεωγραφική αγορά (βλ. παράγραφο 57 ανωτέρω).

(4) Η αγορά υπεραστικών λεωφορείων στη Γερμανία

64. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν στη Γερμανία συνολικά 1.992 υπεραστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 35,2% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως στη χώρα. Η EnoBus είναι σαφώς η ηγετική επιχείρηση της αγοράς (59,9%), ακολουθούμενη από τη MAN (17,4%), την Auwärter (15,3%) και την Volvo (3,9%).
65. Οι συνθήκες στην αγορά υπεραστικών λεωφορείων είναι παρεμφερείς με αυτές της αγοράς αστικών λεωφορείων καίτοι ορισμένες μεμονωμένες πτυχές είναι λιγότερο σαφείς. Για παράδειγμα, οι τεχνικές και σχετικές με την ποιότητα απαιτήσεις για τα υπεραστικά λεωφορεία είναι υψηλές, καίτοι όχι τόσο υψηλές όσο για τα αστικά λεωφορεία· επιπλέον, οι μεμονωμένες απαιτήσεις μεμονωμένων πελατών όσον αφορά τα υπεραστικά λεωφορεία διαφέρουν, καίτοι όχι όσο για τα αστικά λεωφορεία. Για την αγορά υπεραστικών λεωφορείων προκηρύσσονται διαγωνισμοί για δημόσιες προμήθειες, καίτοι λιγότερο συχνά απ'ό,τι στην αγορά αστικών λεωφορείων. Υπάρχουν λιγοστοί ξένοι κατασκευαστές στην αγορά αλλά περισσότεροι απ'ό,τι στην αγορά αστικών λεωφορείων· το μερίδιο αγοράς τους υπερβαίνει το 7% και ακολουθεί μία βραδέως ανοδική τάση. Συνολικά, υπάρχει σήμερα πραγματικός ανταγωνισμός στην αγορά υπεραστικών λεωφορείων στη Γερμανία.
66. Λαμβανομένης υπόψη της πρόδηλης ηγετικής θέσης της EnoBus στην αγορά, η πιθανότητα ότι η συγκέντρωση των μερών στη γερμανική αγορά υπεραστικών λεωφορείων θα οδηγήσει στην κυριαρχία μιας μεμονωμένης αγοράς αποκλείεται. Η εξαιρετικά ασύμμετρη κατανομή των μεριδίων αγοράς της MAN/ Auwärter αφενός (32,7%) και της EnoBus αφετέρου (59,9%), σε αντίθεση με την κατάσταση στην αγορά αστικών λεωφορείων, αποτελεί ένα επιπλέον παράγοντα που υποδηλώνει ότι δεν θα υπάρχει κοινή κυριαρχία στην αγορά. Κατά τα άλλα, εφόσον οι συνθήκες της αγοράς είναι παρεμφερείς (βλ. παράγραφο 65 ανωτέρω), τα συμπεράσματα για

τα αστικά λεωφορεία (βλ. παράγραφο 57 ανωτέρω) ισχύουν και για την αγορά υπεραστικών λεωφορείων στη Γερμανία.

(5) Η αγορά υπεραστικών λεωφορείων στην Αυστρία

67. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν στην Αυστρία συνολικά 147 υπεραστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 22,7% των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως στη χώρα. Η MAN είναι σαφώς η ηγετική επιχείρηση της αγοράς (56,5%), ακολουθούμενη από την EnoBus (26,5%), την Irisbus (Renault) (10,2%) και την Volvo (6,8%).
68. Η συγκέντρωση δεν επιφέρει καμία προσθήκη μεριδίων αγοράς εφόσον η Auwärter δεν κατάφερε να πωλήσει κανένα λεωφορείο στην αγορά προϊόντος στην Αυστρία το 1999 και 2000. Τα στοιχεία των πωλήσεων για τα προηγούμενα έτη επίσης, που κυμαίνονταν από 0 έως 3 οχήματα και οδήγησαν σε μερίδια αγοράς μεταξύ 0% (1997/98) και 1,8% (1996/97),³¹ επιβεβαιώνουν ότι η Auwärter είναι ήσσονος σημασίας στην αγορά υπεραστικών λεωφορείων στην Αυστρία. Έτσι η εξαγορά της Auwärter από τη MAN οδηγεί το πολύ στην απομάκρυνση ενός προμηθευτή εξειδικευμένου προϊόντος που, την τελευταία διετία, δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει καμία πώληση και έτσι στην καλύτερη περίπτωση κατατάσσεται ως δυνητικός ανταγωνιστής. Δεν υπάρχει κίνδυνος η συγκέντρωση να ενισχύσει σημαντικά στη θέση της MAN στην αυστριακή αγορά.
69. Ακόμα περισσότερο απ'ό,τι στην αγορά αστικών λεωφορείων, ο ανταγωνισμός στην αγορά υπεραστικών λεωφορείων στην Αυστρία διασφαλίζεται από τη μεγαλύτερη παρουσία προμηθευτών από μη γερμανόφωνες χώρες. Αναφέρουμε ειδικότερα την πρόσφατη είσοδο στην αγορά της Irisbus (Renault),³² που εντός ενός έτους κατέκτησε το 10,2% και, βάσει του οικονομικού έτους της MAN 1999/2000,³³ το 26% της αγοράς.
70. Επιπλέον, η αγορά υπεραστικών λεωφορείων στην Αυστρία χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης εκ μέρους των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης λεωφορείων, με αποτέλεσμα να υπάρχει σημαντική αντισταθμιστική δύναμη ζήτησης. Στο βαθμό αυτό, η ισχυρή θέση ιδίως των δύο μεγάλων επιχειρήσεων υπεραστικών λεωφορείων στην Αυστρία, της Österreichische Postbus AG και της Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), διαδραματίζει αποφασιστικό ρόλο. Η πρώτη εκμεταλλεύεται ένα στόλο περίπου 1600 λεωφορείων τα οποία έχουν παράγει διάφοροι κατασκευαστές και ακολουθεί μία σταθερή διαφοροποιημένη στρατηγική που αποσκοπεί στην ενθάρρυνση του ανταγωνισμού μεταξύ προμηθευτών, ενώ η τελευταία εκμεταλλεύεται περίπου 800 λεωφορεία και ομοίως εφαρμόζει μία διαφοροποιημένη στρατηγική προμηθειών.
71. Υπό αυτές τις συνθήκες, η εξαφάνιση της Auwärter ως δυνητικού ανταγωνιστή δεν προκαλεί στην αυστριακή αγορά υπεραστικών λεωφορείων καμία ανησυχία από πλευράς ανταγωνισμού σχετικά με τη συγκέντρωση.

³¹ Τα στοιχεία αφορούν το οικονομικό έτος της MAN (που αρχίζει την 1η Ιουλίου και λήγει στις 30 Ιουνίου του επόμενου έτους).

³² Βλ. υποσημείωση 13 ανωτέρω.

³³ Το οικονομικό έτος 1999/2000 της MAN άρχισε την 1η Ιουλίου 1999 και έληξε στις 30 Ιουνίου 2000.

(6) Η αγορά υπεραστικών λεωφορείων στη Γερμανία και την Αυστρία

72. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν στη Γερμανία και την Αυστρία συνολικά 2.069 υπεραστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 33,9% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως σε αμφότερα τα κράτη μέλη. Συνεκτιμώντας τις αγορές αστικών λεωφορείων της Γερμανίας και της Αυστρίας, η MAN είχε μερίδιο αγοράς 20,2% και η Auwärter 14,2% (από κοινού 34,4%), ενώ η EnoBus 57,5%. Η ισορροπία της επιρροής στην αγορά μεταξύ της MAN/ Auwärter και της EnoBus σε μία συνδυασμένη γερμανο/αυστριακή αγορά είναι συνεπώς, ουσιαστικά, η ίδια με αυτή της μεμονωμένης γερμανικής αγοράς. Τα ίδια συμπεράσματα με αυτά που διατυπώθηκαν ανωτέρω για τη Γερμανία ισχύουν και για την εκτίμηση από πλευράς ανταγωνισμού (βλ. παράγραφο 66).

(7) Η αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Γερμανία

73. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν στη Γερμανία 1.773 τουριστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 32,5% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως στη χώρα. Η EnoBus είναι σαφώς η ηγετική επιχείρηση της αγοράς (51,6%), ακολουθούμενη από την Auwärter (19%) και τη MAN (9,5%).
74. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι προς το παρόν υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός τιμών στη γερμανική αγορά τουριστικών λεωφορείων. Αντίθετα προς τις αγορές αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, οι επιχειρήσεις τουριστικών λεωφορείων είναι σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις ιδιωτικές εταιρείες που δε λαμβάνουν καμία κρατική στήριξη και συνεπώς, κατά την πραγματοποίηση νέων αγορών, πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στην αναλογία τιμής/απόδοσης.³⁴
75. Οι ξένοι προμηθευτές³⁵ συμβάλλουν στον ανταγωνισμό στην αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Γερμανία. Κατάφεραν να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς τους από 10,3% το 1994³⁶ σε περίπου 20% σήμερα. Ομολογουμένως, η αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Γερμανία χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό μικρομεσαίων επιχειρήσεων εκμετάλλευσης λεωφορείων μεταξύ των οποίων ιδίως οι συμφωνίες συνεργασίας και κοινών αγορών είναι λιγότερο συχνές απ'ό,τι μεταξύ των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αστικών και υπεραστικών λεωφορείων. Επίσης, τα τουριστικά λεωφορεία δεν αγοράζονται εν γένει μέσω διαγωνισμών για δημόσιες προμήθειες. Επιπλέον, οι περισσότερες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης τουριστικών λεωφορείων δεν διαθέτουν δικές τους εγκαταστάσεις συντήρησης και, συνεπώς, εξαρτώνται από την εξυπηρέτηση που παρέχουν οι κατασκευαστές ή τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία τους. Όπως δείχνει το αυξημένο μερίδιο των εισαγωγών, όμως, τα ανωτέρω δεν αποτελούν ανυπέρβλητους φραγμούς για την πρόσβαση στην αγορά.

³⁴ Σχετικά με την αντίληψη περί τιμών των ιδιωτικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης λεωφορείων, βλ. ειδικότερα την απόφαση *Mercedes-Benz/Kässbohrer* (βλ. την υποσημείωση 6), παράγραφος 51.

³⁵ Μεταξύ αυτών η βελγική εταιρεία *Van Hool N.V.*, οι Ολλανδοί κατασκευαστές *Autobusfabriek BOVA B.V.* και *Berkhof Jonckheere*, οι Σουηδοί κατασκευαστές *Volvo Bus Corporation* και *Scania AB*, και η *Irisbus* (βλ. υποσημείωση 13 ανωτέρω).

³⁶ Απόφαση *Mercedes-Benz/Kässbohrer* (βλ. υποσημείωση 6 ανωτέρω), παράγραφος 62.

76. Βάσει αυτών των στοιχείων, η συγκέντρωση μεταξύ MAN και Auwärter δεν επιφέρει κανένα πρόβλημα από πλευράς ανταγωνισμού στην αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Γερμανία. Ούτε υπάρχει κίνδυνος συλλογικής κυριαρχίας της αγοράς από την MAN/ Auwärter, αφενός, και την ηγετική επιχείρηση της αγοράς EnoBus, αφετέρου. Ακριβώς όπως η προαναφερόμενη αύξηση των εισαγωγών, τα ασύμμετρα μερίδια αγοράς (MAN/Auwärter: 28,5%· EnoBus: 51,6%) υποδηλώνουν επίσης ότι δεν υπάρχει κίνδυνος σιωπηρού συντονισμού.

(8) Η αγορά τουριστικών λεωφορείων στην Αυστρία

77. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν συνολικά στην Αυστρία 284 τουριστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 43,8% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως στη χώρα. Η EnoBus είναι σαφώς η ηγετική επιχείρηση της αγοράς (63,4%), ακολουθούμενη από την Auwärter (16,9%), τη MAN (7,7%) και τη Volvo (4,9%). Οι ξένοι κατασκευαστές κατάφεραν στο παρελθόν να αυξάνουν σταθερά το μερίδιο αγοράς τους σε άνω του 10%, καταγράφοντας το 1999 μερίδιο αγοράς της τάξης του 12%.
78. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι οι όροι του ανταγωνισμού στην αγορά τουριστικών λεωφορείων στην Αυστρία δεν διαφέρουν ουσιαστικά από αυτούς που ισχύουν στη Γερμανία. Αυτό ισχύει ειδικότερα για τις απαιτήσεις των πελατών στον τεχνικό τομέα και όσον αφορά την ποιότητα· οι τιμές είναι επίσης συγκρίσιμες και οι ίδιοι προμηθευτές αναπτύσσουν δραστηριότητα στην αγορά. Τα συμπεράσματα που διατυπώθηκαν για τη Γερμανία (βλ. παράγραφο 74 και εξής ανωτέρω) ισχύουν συνεπώς και για την Αυστρία.

(9) Η αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Γερμανία και την Αυστρία

79. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, το 1999 ταξινομήθηκαν συνολικά στη Γερμανία και την Αυστρία 2.057 τουριστικά λεωφορεία, αριθμός που αντιστοιχεί στο 33,7% όλων των λεωφορείων που ταξινομήθηκαν προσφάτως σε αμφότερα τα κράτη μέλη. Συνεκτιμώντας τις αγορές τουριστικών λεωφορείων στη Γερμανία και την Αυστρία, η MAN είχε μερίδιο αγοράς 9,2% και η Auwärter 18,7% (από κοινού 27,9%), ενώ η EnoBus 53,2%. Η ισορροπία της επιρροής στην αγορά μεταξύ MAN/ Auwärter και EnoBus σε μία συνδυασμένη γερμανο/αυστριακή αγορά είναι, συνεπώς, ουσιαστική η ίδια με αυτή της μεμονωμένης γερμανικής αγοράς. Τα ίδια συμπεράσματα με αυτά που διατυπώθηκαν ανωτέρω για τη Γερμανία ισχύουν και για την εκτίμηση από πλευράς ανταγωνισμού (βλ. παράγραφο 74 και εξής).

(10) Η αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Δανία

80. Με στατιστικούς όρους, η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε προσθήκη μεριδίων αγοράς στην αγορά τουριστικών λεωφορείων στη Δανία (MAN: 4,5%, Auwärter: 16,9%, από κοινού 21,4%), ενώ η EnoBus παραμένει σαφώς η ηγετική επιχείρηση της αγοράς (48,3%). Όμως η MAN, αντίθετα προς την Auwärter, διαθέτει μόνο αμαξώματα στη Δανία και όχι πλήρη λεωφορεία· συνεπώς, λειτουργεί σε διαφορετικό επίπεδο αγοράς από την Auwärter. Το γεγονός ότι η MAN ακόμα και έτσι είχε μερίδιο αγοράς στη Δανία αποδίδεται αποκλειστικά στον τρόπο με τον

οποίο συγκεντρώνονται οι στατιστικές, που εξομοιώνει τους κατασκευαστές αμαξωμάτων με τους κατασκευαστές λεωφορείων. Συνεπώς, αυτή η προσθήκη μεριδίων αγοράς δεν προκαλεί κανένα πρόβλημα από πλευράς ανταγωνισμού.

(11) Εκτίμηση της συγκέντρωσης βάσει της γεωγραφικής αγοράς που ορίζει η MAN

81. Η σχεδιαζόμενη συγκέντρωση δεν προκαλεί κανένα πρόβλημα από πλευράς ανταγωνισμού βάσει της γεωγραφικής αγοράς που προτείνει η MAN, η οποία περιλαμβάνει την Ιταλία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες, τη Γαλλία, την Ισπανία και την Πορτογαλία καθώς και τη Γερμανία και την Αυστρία. Σε αυτή τη γεωγραφική αγορά αστικών λεωφορείων, η Irisbus κατέχει μερίδιο αγοράς 30,5%, η EvoBus 24,1%, η MAN/ Auwärter 21,5% η van Hool 5,5% και η Volvo και Scania 3,6% εκάστη. Όσον αφορά τα υπεραστικά λεωφορεία, η EvoBus κατέχει το 33,6%, η Irisbus το 32,7% και η Man/Auwärter το 18,46%. Στην αγορά τουριστικών λεωφορείων, η EvoBus κατέχει το 33%, η Irisbus το 22,5%, η MAN/Auwärter το 15,6%, η Volvo το 7% και η Scania το 6,2%³⁷.

³⁷ Όλα τα στοιχεία αφορούν το 1999.

VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

82. Τα ανωτέρω οδηγούν στη διαπίστωση ότι η σχεδιαζόμενη πράξη δεν οδηγεί στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης ως αποτέλεσμα της οποίας θα παρεμποδιζόταν ουσιαστικά ο πραγματικός ανταγωνισμός στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα αυτής. Συνεπώς, η πράξη κηρύσσεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία ΕΟΧ, σύμφωνα με τα άρθρα 2 παράγραφος 2 και 8 παράγραφος 2 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και του άρθρου 57 της συμφωνίας ΕΟΧ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κοινοποιηθείσα πράξη δια της οποίας η MAN Nutzfahrzeuge AG αποκτά τον αποκλειστικό έλεγχο της Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG κατά την έννοια του άρθρου του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β του κανονισμού περί συγκεντρώσεων κηρύσσεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και τη λειτουργία του ΕΟΧ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην:

MAN Nutzfahrzeuge AG
Dachauer Straße 667
D-80995 München

Βρυξέλλες, 20.06.2001

Για την Επιτροπή
Mario MONTI
Μέλος της Επιτροπής