



**Komission päätös,
tehty 20 päivänä kesäkuuta 2001,
yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan
soveltuvaksi**

(Asia N:o COMP/M.2201 – MAN/Auwärter)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (jäljempänä 'ETA-sopimus') ja erityisesti sen 57 artiklan,

ottaa huomioon yrityskeskittymien valvonnasta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89¹, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1310/97², ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon 15 päivänä helmikuuta 2001 tehdyn komission päätöksen menettelyn aloittamisesta tässä asiassa,

on antanut yrityksille, joita asia koskee, tilaisuuden esittää huomautuksensa komission vastaväitteistä,

ottaa huomioon keskittymiä käsittelevän neuvoa-antavan komitean lausunnon³,

SEKÄ KATSOO SEURAAVAA:

¹ EYVL L 395, 30.12.1989, s. 1, oikaisu EYVL L 257, 21.9.1990, s. 13.

² EYVL L 180, 9.7.1997, s. 1.

³ EYVL C [...], [...]2001, s. [...].

1. MAN Nutzfahrzeuge AG, München (jäljempänä 'MAN') on 3 päivänä tammikuuta 2001 jättänyt komissiolle neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (jäljempänä 'sulautuma-asetus') 4 artiklan mukaisen ilmoituksen, jonka mukaan se aikoo hankkia yksinomaisen määräysvallan koko Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG, Stuttgart-Möhringen -yrityksessä (jäljempänä 'Auwärter').
2. Ilmoituksen tutkittuaan komissio on 15 päivänä helmikuuta 2001 todennut, että ilmoitettu hanke kuuluu sulautuma-asetuksen soveltamisalaan ja että sen soveltavuudesta yhteismarkkinoille on vakavia epäilyksiä.
3. Komissio on asiaa tarkoin tutkittuaan kuitenkin päätellyt, että aiottu keskittymä ei luo eikä vahvista määräävää asemaa, joka voisi olennaisesti estää tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla.

I. OSAPUOLET

4. MAN on saksalainen osakeyhtiö, jonka liiketoimintaan kuuluvat kuorma- ja linja-autojen sekä niiden osien suunnittelu, tuotanto ja kaupan pitäminen sekä tähän liittyvät palvelut. MAN on integroitunut valmistaja, joka tuottaa kokonaisia kuorma-autoja ja busseja. Yhtiö on MAN-konsernin emoyrityksen, müncheniläisen MAN Aktiengesellschaft -yhtiön, sataprosenttinen tytäryhtiö. MAN-konsernin tärkeimpiin liiketoiminta-alueisiin kuuluvat muun muassa hyötyajoneuvot, rautateollisuus, dieselmoottorit, painokoneet ja terästuotteet sekä ilmailu- ja avaruusteollisuuden komponentit.
5. Auwärterin liiketoiminta käsittää Neoplan-merkkisten linja-autojen suunnittelun, tuotannon ja kaupan pitämisen. Auwärter on riippumaton, integroitumaton linja-autonvalmistaja, joka ostaa erityisesti moottoreita alihankkijoilta kuten MAN ja Mercedes-Benz -yhtiöiltä. Auwärterin perheen jäsenet omistavat 80 prosenttia yhtiön kommandiittiosuuksista ja 20 prosenttia omistaa stuttgartilainen BWK Kapital-Beteiligungsgesellschaft.

II. HANKE

6. Ilmoitettu keskittymä on tarkoitus toteuttaa niin, että MAN hankkii omistukseensa kaikki Auwärterin osuudet tätä tarkoitusta varten perustettavan MAN-konsernin sataprosenttisen tytäryhtiön välityksellä. Keskittymän toteuduttua yrityksen vuosituotanto käsittää sen omien arvioiden mukaan noin 7 500 linja-autoa ja niiden runkoa ja tällä perusteella sen vuotuinen liikevaihto kasvaa noin 2,5 miljardiin Saksan markkaan. Yritys noudattaa suunnitelmien mukaan kahden merkin strategiaa, jonka mukaisesti se valmistaa ja pitää erikseen kaupan molempia merkkejä (MAN ja Neoplan) myös keskittymän jälkeen.

III. YRITYSKESKITTYMÄ

7. Ehdotetun toimenpiteen ansiosta MAN saa yksinomaisen määräysvallan Auwärterissä. Toimenpiteen tuloksena syntyy näin ollen sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu yrityskeskittymä.

IV. YHTEISÖNLAAJUINEN ULOTTUVUUS

8. Osapuolten maailmanlaajuinen kokonaisliikevaihto on yli 5 miljardia euroa⁴ (MAN 14,5806 miljardia euroa 30 päivänä kesäkuuta 2000 päättyneenä tilivuotena, Auwärter 435,06 miljoonaa euroa 31 päivänä joulukuuta 1999 päättyneenä tilivuotena). MANin ja Auwärterin erikseen lasketut yhteisön alueelta kertyneet kokonaisliikevaihdot ovat lisäksi yli 250 miljoonaa euroa (MAN 8,6981 miljardia euroa 30 päivänä kesäkuuta 2000 päättyneenä tilivuotena, Auwärter 347,8 miljoonaa euroa 31 päivänä joulukuuta 1999 päättyneenä tilivuotena). Kummankaan yrityksen omasta yhteisön alueelta kertyneestä liikevaihdosta yli kaksi kolmasosaa ei ole kuitenkaan kertynyt yhdestä ja samasta jäsenvaltiosta. Näin ollen ilmoitettu keskittymä on yhteisönlaajuinen (sulautuma-asetuksen 1 artiklan 2 kohta). Hanke ei ole kuitenkaan ETA-sopimuksen 57 artiklassa tarkoitettu yhteistyötä edellyttävä asia.

V. MENETTELY

9. MAN Aktiengesellschaft antoi keskittymään kohdistuvien mahdollisten epäilysten poistamiseksi 25 päivänä tammikuuta 2001 lähettämällään kirjeellä komissiolle sitoumuksen, että se toimittaa myös keskittymän toteuduttua tavanomaisin markkinaehdoin moottoreita sellaisille linja-autonvalmistajille, joilla ei ole omaa moottoreiden tuotantoa ja jotka ovat aiemmin hankkineet moottoreita MAN AG:ltä tai joltain sen tytäryhtiöltä. MAN Aktiengesellschaft on ilmoittanut saman asian myös asiakkailleen lähettämässään kiertokirjeessä. Tämän ehdotetun sitoumuksen vuoksi sulautuma-asetuksen 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu alustava tutkinta-aika pitenee yhdestä kuukaudesta kuuteen viikkoon.
10. Komissio päätti 15 päivänä helmikuuta 1999 sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti aloittaa menettelyn tässä asiassa.
11. MANille lähetettiin 20 päivänä huhtikuuta 2001 väitetiedoksianto, josta MAN esitti kirjalliset huomautuksensa 4 päivänä toukokuuta 2001. Brysselissä pidettiin MANin pyynnöstä 7 päivänä toukokuuta 2001 yrityskeskittymien valvonnasta annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 4064/89 säädetyistä ilmoituksista, määräajoista ja kuulemisista 1 päivänä maaliskuuta 1998 annetun komission asetuksen (EY) N:o 447/98⁵ 14 artiklan mukainen virallinen suullinen kuuleminen.

VI. KILPAILUA KOSKEVA ARVIOINTI

12. Aiottu keskittymä vaikuttaa pääasiassa Saksan linja-autoalaan. Se ei kuitenkaan luo tai vahvista määräävää markkina-asemaa Saksassa eikä Euroopan talousalueen muissa osissa.

⁴ Liikevaihto on laskettu sulautuma-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan ja liikevaihdon laskemisesta annetun komission tiedonannon (EYVL C 66, 2.3.1998, s. 25) mukaisesti. Sulautuma-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan c ja d alakohdan mukaisesti MAN Nutzfahrzeuge AG:n liikevaihtoon oli lisättävä myös emoyhtiö MAN AG:n ja muiden MAN-konsernin tytäryhtiöiden liikevaihdot. Auwärterin liikevaihdon laskennassa oli otettava huomioon myös Auwärteristä riippuvaisten osakkuusyhtiöiden liikevaihdot.

⁵ EYVL L 61, 2.3.1998, s. 1.

A MERKITYKSELLISET TUOTEMARKKINAT

13. Komissio on päätöksissään noudattamansa vakiintuneen käytännön mukaisesti, erityisesti 14 päivänä helmikuuta 1995 asiassa N:o IV/M.477 – *Mercedes-Benz/Kässbohrer* tekemässään päätöksessä 95/354/EY⁶ ja vähän aikaa sitten asiassa N:o COMP/M.1672 – *Volvo / Scania* tekemässään päätöksessä 2001/403/EY⁷, jaotellut linja-autoalan kolmeen markkinasegmenttiin, joihin kuuluvat kaupunkiliikenteen linja-autot, linjaliikenteen linja-autot ja kaukoliikenteen linja-autot. Näiden kolmen markkinasegmentin mahdollisista päällekkäisyyksistä huolimatta komissio on aina pitänyt niitä erillisinä tuotemarkkinoina, eikä tästä jaottelusta ole sen mielestä syytä poiketa myöskään nyt tarkasteltavana olevassa asiassa.

– Kaupunkiliikenteen linja-autot

14. Kaupunkiliikenteen linja-autot toimivat kaupunkialueiden julkisessa liikenteessä. Niitä käytetään suuren matkustajamäärän kuljettamiseen suhteellisen lyhyillä matkoilla ja suhteellisen lyhyessä ajassa. Siksi kaupunkiliikenteen linja-autoissa on paljon seisomapaikkoja. Kaupunkiliikenteen linja-autoissa käytetään myös useimmiten matalalattiatekniikkaa, niissä ei yleensä ole portaita tai niitä on vähän, ja niissä on muita busseja enemmän ovia, jotka ovat myös leveämpiä, mikä helpottaa matkustajien nopeaa astumista autoon ja siitä pois⁸. Tärkeimpiä asiakkaita ovat kunnalliset liikennelaitokset ja yksityiset liikennöitsijät, jotka tarjoavat saamiensa toimilupien perusteella julkisia kaupunkiliikennepalveluja.

– Linjaliikenteen linja-autot

15. Linjaliikenteen linja-autoja käytetään maaseutuliikenteessä ja julkisessa lähiliikenteessä. Linjaliikenteen linja-autojen käyttötarkoituksesta johtuu, että niihin ja niistä pois pääsyn nopeudella on vähemmän merkitystä kuin kaupunkiliikenteessä. Linjaliikenteen linja-autojen varustelutaso ei ole tavallisesti erityisen korkea. Teknisesti ne eivät – matalalattiatekniikan lisääntyvästä merkityksestä huolimatta – useimmiten edelleenkaan ole matalalattiamalleja ja niiden moottorit ovat tavallisesti huomattavasti voimakkaammat kuin kaupunkiliikenteen linja-autoissa mutta heikommat kuin kaukoliikenteen linja-autoissa. Tärkeimpiä asiakkaita ovat alueellisesta liikenteestä vastaavat julkiset linja-autoyhtiöt ja yksityiset liikenteenharjoittajat, jotka toimivat enimmäkseen toimilupiin perustuvassa aikataulun mukaisessa linjaliikenteessä. Osalla asiakkaista on myös kaupunkiliikenteen linja-autoja.

⁶ EYVL L 211, 6.9.1995, s. 1 (johdanto-osan 9 kappaleesta alkaen).

⁷ Komission päätös, tehty 14 päivänä maaliskuuta 2000, EYVL L 143, 29.5.2001, s. 74 (214 kappaleesta alkaen).

⁸ Neuvoston 28 päivänä syyskuuta 2000 vahvistaman yhteisen kannan (EY) N:o 50/2000 (EYVL C 370, 22.12.2000, s. 1) mukaisesti matkustajien kuljetuksessa käytettävien, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittävien ajoneuvojen on tästedes oltava kyseisessä asiakirjassa lähemmin kuvattujen teknisten määräysten mukaisesti sellaisia, että liikuntaesteiset ja pyörätuolia käyttävät henkilöt pääsevät niihin.

– *Kaukoliikenteen linja-autot*

16. Kaukoliikenteen linja-autot on suunniteltu vapaa-ajan matkustustarpeisiin, ennen muuta pitkän matkan liikenteeseen. Kaukoliikenteen linja-autot ovat yleensä korkeampia kuin kaupunki- ja linjaliikenteen linja-autot ja suhteellisen tasokkaasti varusteltuja. Kyseisten linja-autojen varusteluun kuuluu usein erillinen matkatavaratila, ilmastointi, wc-tilat ja televisiot, mikä lisää matkustajien mukavuutta pitkillä matkoilla. Matalalattiatekniikalla tai linja-autoon tulemisen ja siitä poistumisen nopeudella ei sen sijaan ole ratkaisevaa merkitystä. Teknisenä varusteena kaukoliikenteen linja-autoissa on tavallisesti manuaalinen vaihteisto, kun taas kaupunki- ja linjaliikenteen linja-autoissa on automaattivaihteisto. Tärkeimpiä asiakkaita ovat yksityiset retkien ja turistibussimatkojen järjestäjät.

– *Markkinatutkimuksen tulokset*

17. Suoritettu markkinatutkimus on osoittanut hyvin selvästi, että jaottelu kolmiin merkityksellisiin tuotemarkkinoihin on edelleen pätevä. Mainitut kolme linja-autotyyppiä voidaan järkevästi erottaa toisistaan erilaisten käyttötarkoitusten ja pääsääntöisesti erillisten asiakaskuntien perusteella. Yksinomaan se, että eri tuotemarkkinoiden välillä voi olla tiettyjä päällekkäisyyksiä – kuten niin sanotut yhdistelmäbussit, joita käytetään sekä linja- että kaukoliikenteessä –, ei näin ollen vielä riitä osoitukseksi riittävästä vaihdettavuudesta.

B. MERKITYKSELLISET MAANTIETEELLISET MARKKINAT

18. Asiassa *Mercedes-Benz/Kässbohrer*⁹ tehdyssä päätöksessä kaikkien kolmen tuotealueen markkinat katsottiin kansallisiksi, vaikka kysymys siitä, muodostavatko Saksa ja Itävalta yhtenäiset maantieteelliset markkinat, jätettiin avoimeksi. Asiassa *Volvo/Scania*¹⁰ tekemässään uudemmassa päätöksessä komissio piti Suomea ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa kaukoliikenteen linja-autojen erillisinä maantieteellisinä markkinoina ja Irlantia ja jokaista pohjoismaata (Ruotsia, Suomea, Norjaa ja Tanskaa) kaupunki- ja linjaliikenteen linja-autojen erillisinä markkinoina. Muuten maantieteellisesti merkityksellisten markkinoiden tarkka rajaaminen jätettiin avoimeksi.
19. MAN sen sijaan katsoo, että ainakin Benelux-maat, Saksa, Itävalta, Ranska, Espanja, Portugali ja Italia muodostavat yhtenäiset merkitykselliset maantieteelliset markkinat. Tämä johtuu erityisesti pääasiassa yhdenmukaisista teknisistä määräyksistä ja hinnoista. Väitteen mukaan erityisesti kaupunki- ja linjaliikennealalla ovat EY:n julkisia hankintoja koskevien direktiivien mukaiset tarjouskilpailut johtaneet hintapainotteiseen hankintakäyttäytymiseen, jossa kotimaisilla tarjoajilla ei enää ole kotikenttää. Myös viime vuosina tapahtunut ulkomaisten linja-autonvalmistajien tulo markkinoille olisi merkki alueiden ja valtioiden rajat ylittävistä maantieteellisistä markkinoista.

⁹ Komission päätös, tehty 14 päivänä helmikuuta 1995 (ks. edellä alaviite 6), johdanto-osan 39 kappale.

¹⁰ Komission päätös, tehty 14 päivänä maaliskuuta 2000, johdanto-osan 248 ja 259 kappale (ks. edellä alaviite 7); vahvistettu asiassa N:o COMP/M.1980 – *Volvo / Renault* 1 päivänä syyskuuta 2000 tehdyllä komission päätöksellä (EYVL C 301, 21.10.2000, s. 23), johdanto-osan 28 kappale.

20. Tehty markkinatutkimus on viitannut alkamassa olevaan eurooppalaistumiskehitykseen. Erityisesti EY:n julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön¹¹ voimaansaattamisen myötä yleistyneet yhteisön laajuiset tarjouskilpailut ja jatkuvasti yhdenmukaistuvat tekniset standardit viittaavat siihen, että merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat mahdollisesti laajenemassa kansallisten rajojen yli. Toisaalta erityisesti Saksassa on edelleen havaittavissa selviä merkkejä, jotka viittaavat kansallisten markkinoiden olemassaoloon. Tällaisia seikkoja ovat esimerkiksi yhä vähäinen tuonti ennen kaikkea kaupunki- ja linjaliikenteen linja-autojen markkinoilla ja erityisesti suuret tekniset ja laadulliset vaatimukset, joita saksalaiset linja-autoyhtiöt ja niiden yhdistykset¹² asettavat valmistajille.
21. Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määritelmä voidaan kuitenkin jättää tässä asiassa avoimeksi, koska keskittymä ei johda MANin esittämän markkinoiden määritelmän (ks. jäljempänä 81 kappale) eikä kansallisten markkinoiden määritelmän perusteella määräävän aseman luomiseen eikä sen vahvistumiseen. Erityisesti voidaan jättää avoimeksi kysymys, onko Saksan ja Itävallan katsottava muodostavan yhtenäiset maantieteelliset markkinat, sillä hankkeen kilpailua koskeva arviointi ei tämän vuoksi muuttuisi (ks. jäljempänä 61–63, 72 ja 79 kappale).

C. YRITYSKESKITTYMÄN SOVELTUVUUS YHTEISMARKKINOILLE

22. Keskittymän toteutuessa saksalaisten linja-autonvalmistajien määrä supistuu kolmesta kahteen. Kaupunkiliikenteen linja-autojen osalta osapuolet ovat Saksassa suurin piirtein tasoissa EvoBus-yhtiön kanssa. Saksan ja Itävallan yhteenlasketuilla markkinoilla niillä on EvoBus-yhtiöön nähden pieni etumatka. Markkinaosuuksia tarkasteltaessa keskittymä ei muuta millään tavalla MANin nykyistä johtavaa asemaa kaupunki- ja linjaliikenteen linja-autojen Itävallan markkinoilla. Se ei myöskään muuta EvoBus-yhtiön johtavaa asemaa linjaliikenteen linja-autojen Saksan markkinoilla eikä kaukoliikenteen linja-autojen Saksan, Itävallan tai Tanskan markkinoilla.
23. Komissio on tehnyt laajan markkinatutkimuksen, jonka aikana se on saanut asiakaspuolelta muiden muassa 206:n kaupunki- ja linjaliikennettä harjoittavan liikennöitsijän huomautukset. Lisäksi kysely toimitettiin alan järjestöille, kuten Saksan liikenteenharjoittajien yhdistykselle (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV), joka toimii asiakkaiden etujärjestönä. Komissio on sisällyttänyt markkinatutkimukseen myös kaikki keskittymään osallistuvien yritysten merkittävät kilpailijat ja itse osapuolet.
24. Oheisesta yhteenvedosta (taulukko 1) käyvät ilmi markkinatutkimuksen vahvistamat osapuolten markkinaosuudet, joita verrataan tärkeimpien kilpailijoiden

¹¹ Ks. erityisesti julkisia tavaranhankintoja koskevien sopimustentekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi N:o 93/36/ETY (EYVL L 199, 9.8.1993, s. 1) ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alan hankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi N:o 93/38/ETY (EYVL L 199, 9.8.1993, s. 84).

¹² Tässä yhteydessä on erityisesti huomattava Saksan liikenteenharjoittajien yhdistys (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln), joka vaikuttaa jäsentensä hankintakäyttäytymiseen esimerkiksi antamalla kuljettajan työympäristöä koskevia suosituksia.

markkinaosuuksiin Saksan (D), Itävallan (A) sekä vaihtoehtoisesti Saksan ja Itävallan yhteisillä (D+A) niin kaupunkiliikenteen, linjaliikenteen kuin kaukoliikenteenkin linja-autojen markkinoilla. Lisäksi esitetään samat tiedot Tanskan (DK) kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilta.

Tuote- markkinat	Maan- tiet. mark- kinat	MAN	Auwärter (Neoplan)	MAN + Auwärter	EvoBus (Mercedes, Setra)	Volvo	Iris- bus ¹³	Muut
Kaupunki- liikenteen linja-autot	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 %
Linjalii- kenteen linja-autot	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 %
Kaukolii- kenteen linja-autot	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 %

Taulukko 1: Markkinaosuudet vuonna 1999 kappalemäärän mukaan [uusina rekisteröidyt ajoneuvot].

Lähde: ilmoituksen tekijät ja komission tutkimukset.

1) Kaupunkiliikenteen linja-autojen Saksan markkinat

25. Saksassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 1 757 kaupunkiliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 32,4 prosenttia kaikista siellä rekisteröidyistä uusista linja-autoista. Markkinoiden koko riippuu tosin kulloinkin vallitsevista liikennöitsijöiden tarpeista, joiden mukaan ne myös jossain määrin vaihtelevat. Saksan yhdistymisen jälkeen ajoittain voimakkaasti lisääntynyt kaupunkiliikenteen linja-autojen kysyntä on tyydytetty, joten kysynnän kasvusuuntaus on pysähtymässä, eikä markkinoiden kokoon ole tulevaisuudessa odotettavissa mainittavia muutoksia.

a) Kaupunkiliikenteen linja-autojen Saksan markkinoilla vallitsee tarjontapuolen korkeasta keskittymisestä huolimatta tehokas kilpailu.

26. Tarjontapuoli kaupunkiliikenteen linja-autojen Saksan markkinoilla on jo ennen keskittymää hyvin keskittynyttä. Kilpailu näillä markkinoilla on kuitenkin tehokasta. Ylivoimainen enemmistö markkinatutkimuksen yhteydessä tehtyyn kyselyyn osallistuneista kilpailijoista ja asiakkaista vahvisti tämän. Saksalaisten linja-autonvalmistajien markkinaosuudet ovatkin tähän saakka vaihdelleet, ja

¹³ Irisbus on Renault SA:n ja Ivecon yhteisyritys (Iveco kuuluu Fiat-konserniin), johon molemmat yritykset ovat yhdistäneet linja-autoalan toimintonsa (ks. asiassa N:o IV/M.1201 – Renault V.I./Iveco 22 päivänä lokakuuta 1998 tehty komission päätös, EYVL C 384, 10.12.1998, s. 9). Yrityskeskittymien valvontamenettelyssä COMP/M.1980 – Volvo/Renault Renault on sitoutunut purkamaan tämän yhteisyrityksen (ks. 1 päivänä syyskuuta 2000 tehty komission päätös, EYVL C 301, 21.10.2000, s. 23, liite III).

vaihteluvälit ovat olleet valmistajittain kolme (Neoplan), neljä (EvoBus) tai kymmenen (MAN) prosenttiyksikköä. Myös jo Saksan lainsäädäntöön sisällytetyt ja käytännössä sovellettavat julkisia hankintoja koskevan EY:n lainsäädännön määräykset¹⁴ ovat aiheuttaneet nykyisessä markkinatilanteessa kilpailupaineita erityisesti kolmen kotimaisen tarjoajan välille. Komission tutkimukset ovat myös osoittaneet, että hinnat ovat pysyneet kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla enimmäkseen ennallaan, mikä merkitsee viime vuosina tapahtunut tekniikan ja varustetason paraneminen huomioon ottaen reaalihintojen laskua. MANin ja Auwärterin katteet ovat osapuolten antamien tietojen mukaan lähes olemattomia tai jopa negatiivisia, joten molemmat ovat kärsineet viime vuosina tappioita. Tämä kehitys on johtanut esimerkiksi siihen, että MAN on perustanut tuotantolaitoksia Turkkiin ja Puolaan. Myös Mercedes Benzillä on valmistusyksikkö Turkissa.

b) Aiottu keskittymä supistaa saksalaisten linja-autonvalmistajien määrän kolmesta kahteen; Auwärterillä ei tosin ole ollut merkittävää vaikutusta kilpailuolosuhteisiin.

27. Keskittymän toteutuessa saksalaisten linja-autonvalmistajien määrä supistuu kolmesta kahteen. Auwärterin mukana poistuu siis yksi tarjoaja, joka on kuitenkin onnistunut saavuttamaan Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla 8,9 prosentin markkinaosuuden (1999).
28. Komissio on tosin saanut tietää, että Auwärterin kaupunkiliikenteen linja-autoina tarjoamat tuotteet poikkeavat merkittävästi kilpailijoiden tuotteista ja kilpailevat näiden kanssa vain osittain. Molempien saksalaisten kilpailijoidensa, EvoBus-yhtiön ja MANin tavoin Auwärter tarjoaa myös vakiotyyppisiä kaupunkiliikenteen linja-autoja, mutta yritys on osapuolten antamien tietojen mukaan kuitenkin viime vuosina keskittynyt entistä voimakkaammin tuottamaan tietyille erityismarkkinalohkoille tarkoitettuja ajoneuvoja. Auwärter toimii monien asiakkaiden mielestä erityisen innovatiivisesti ja joustavasti täyttäänsä asiakkaiden yksittäisiä toivomuksia. Niinpä pienille asiakasryhmille tarkoitettut tuotteet kuten kaksikerroksiset kaupunkiliikenteen linja-autot, niin kutsutut "midibussit" (noin 10 metrin pituiset linja-autot), sähkö- tai kaasukäyttöiset ajoneuvot sekä johdinautot ja kahta voimanlähdettä käyttävät linja-autot käsittivät vuonna 2000 noin 45 prosenttia Auwärterin koko tuotannosta. Suuri osa Auwärterin kaupunkiliikenteen linja-autojen tuotevalikoimasta kilpailee siis vain rajallisesti MANin tuotteiden kanssa. Itse antamiensa tietojen mukaan MAN keskittyy etupäässä vakiotyyppisiä kaupunkiliikenteen linja-autoja käsittävien "massatuotteiden" markkinoille.
29. Osapuolten antamien tietojen mukaan Auwärter on tietoisesti jättänyt kasvattamatta osuuttaan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoista. Yrityksen kerrotaan pitävän vahvuutenaan nimenomaan kaukoliikenteen linja-autojen kehittämistä ja tuotantoa. Kaupunkiliikenteen linja-autoja ilmoitetaan sen sijaan valmistettavan lähinnä siksi, että voitaisiin tasoittaa nykyisiä kaukoliikenteen linja-autojen tuotannossa ilmeneviä kausittaisia ylikapasiteetteja. Koska kaupunkiliikenteen linja-autojen kaupasta kertyvät katteet ovat vähäisiä ja yrityksen tuotannon rakenne on suunniteltu pienempiä sarjoja varten kuin sen kilpailijoiden tuotanto, Auwärter ei pysty kannattavasti laajentamaan kaupunkiliikenteen linja-autojen tuotantoaan.

¹⁴ Ks. edellä alaviite 11.

30. Komission tekemän markkinatutkimuksen tulokset ovat vahvistaneet, että Auwärterillä ei ole juuri merkitystä kilpailtaessa suurasiakkaiden tilauksista. Markkinatutkimukseen osallistuneiden suurten yli 100 linja-autoa omistavien liikennöitsijöiden 76:ssa autokannassa vallitsevina olivat yhtä poikkeusta lukuun ottamatta yksinomaan EvoBus-yhtiön ja MANin tuottamat ajoneuvot. Auwärter on sen sijaan edustettuna lähinnä pienehköjen ja keskisuurten liikennöitsijöiden autokannoissa, mikä on edelleen osoitus yhtiön vähäisestä merkityksestä kilpailijana kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla.
31. Tehdyn markkinatutkimuksen tulos vahvistaa tätä kuvaa myös sikäli, että kyselyyn osallistuneista asiakkaista ylivoimaisen enemmistön eli noin 75 prosentin mukaan Auwärterin osallistumisella kaupunkiliikenteen linja-autoja koskeviin tarjouskilpailuihin ei ole ollut vaikutusta niiden tulokseen. Auwärterin osallistumisella tai poisjäännillä ei varsinkaan ole havaittu olleen vaikutusta hintatasoon.

c) Komissio on tutkinut tarkoin, voisiko keskittymä johtaa EvoBus-yhtiön ja osapuolten väliseen hiljaiseen markkinoiden jakoon.

32. MANilla on Auwärterin ostettuaan 48,4 prosentin markkinaosuus (vuoden 1999 lukujen perusteella), joten se on heti EvoBus-yhtiön jälkeen (49,4 prosenttia) toisella sijalla Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla. Näin ollen voidaan sulkea pois mahdollisuus, että osapuolet pääsisivät keskittymän ansiosta yksin määräävään asemaan Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla. Toimenpide vahvistaa ja vakiinnuttaa kuitenkin jäljelle jäävien saksalaisten linja-autonvalmistajien markkina-asemia. Vaikka markkinaosuuksilla onkin tarjouskilpailuihin perustuvilla markkinoilla vain rajallinen merkitys¹⁵, edellä mainitut markkinaosuudet viittaavat lähinnä siihen, että EvoBus-yhtiön ja uuden MAN/Auwärterin välille syntyisi symmetrinen duopoli. Tästä syystä ja osapuolten MAN/Auwärter sekä EvoBus yhteisten suurten markkinaosuuksien vuoksi (yhtiöiden osuus Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoista oli vuonna 1999 yhteensä 97,8 prosenttia) oli tarpeen tutkia, luoko keskittymä yhteisen määräävän markkina-aseman Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla ja siten yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla.
33. Komissio on tutkinut tarkoin, voisiko keskittymän toteutuminen johtaa kahden markkinajohtajan käyttäytymisen hiljaiseen yhteensovittamiseen kilpailutilanteessa niin, että nykyinen Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoiden jako kahteen lähes yhtä suureen osaan EvoBus-yhtiön ja uuden MAN/Auwärterin välillä vahvistuisi pysyväksi. Koska jäljelle jäävien kahden saksalaisen valmistajan markkinaosuudet ovat jo nyt lähes samansuuruiset, kumpikin hyötyisi hiljaisesta sopimuksesta yhtä paljon. Edellytyksenä tosin olisi, että kumpikin luopuisi aggressiivisista pyrkimyksistä parantaa omaa markkina-asemaansa ja tyytyisi sen sijaan saavuttamaansa markkinaosuuteen ja että markkinoiden rakenne yleensä mahdollistaisi hiljaisen, ilman salaista sopimusta tapahtuvan käyttäytymisten pysyvän yhteensovittamisen.
34. Toisin kuin salaiseen sopimukseen, markkinatoimijoiden käyttäytymisten hiljaiseen yhteensovittamiseen ei kuulu minkäänlaista osapuolten välistä sopimista tai

¹⁵ Tämä on todettu myös asiassa N:o COMP/M.2139 – *Bombardier/ADtranz* 3 päivänä huhtikuuta 2001 tehdystä komission vielä julkaisemattomasta päätöksessä (johdanto-osan 39 kappale).

yhteydenottoa. Tämän vuoksi nyt tutkittavassa asiassa oli selvitettävä, voiko jo tällainen hiljainen yhteensovittaminen mahdollistaa keskittymän toteuduttua kahden markkinajohtajan keskinäisen kilpailun loppumisen Saksassa ja pitemmällä aikavälillä kummankin osapuolen hintojen nostamisen sekä voittojen kasvattamisen helpommin kuin kilpailuolosuhteissa.

35. Yksinomaan se, että tilaukset tehdään avoimien tarjouskilpailujen perusteella, ei poista kilpailukäyttäytymisen hiljaisen yhteensovittamisen mahdollisuutta¹⁶. Vaikka tarjouskilpailumarkkinat eivät ehkä sovellukaan hintoja tai määriä koskevan käyttäytymisen tietoisin yhteensovittamisen klassisiin muotoihin – tämäntyyppisissä asioissa komissio on tehnyt jo useita päätöksiä¹⁷ –, myös tarjouskilpailumarkkinoilla voi silti esiintyä sopimuksentekomenettelyihin perustuvaa hiljaista markkinoiden jakoa. Yritykset ovat nimittäin pitäneet vallitsevan markkinatilanteen erityispiirteitä, kuten huomattavaa kanta-asiakkaiden määrää, hiljaisena merkinä siitä, kenen tarjoajista kuuluu voittaa tietty tuleva tarjouskilpailu, ja ovat näin voineet mukauttaa oman tarjouskäyttäytymisensä tällaisten viitearvojen mukaiseksi¹⁸.

d) Asiaan liittyvien erityisolosuhteiden vuoksi hiljainen yhteensovittaminen vaikuttaa kuitenkin epätodennäköiseltä.

36. Komissio on tekemänsä markkinatutkimuksen perusteella tullut kuitenkin siihen tulokseen, että jäljelle jäävien kahden linja-autonvalmistajan toimintatapojen hiljaista yhteensovittamista ei ole Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoiden erityispiirteiden vuoksi syytä pelätä.
37. Oletus EvoBus-yhtiön ja MAN/Auwärterin yhteisestä määräävästä markkina- asemasta edellyttäisi, että olisi mahdollista löytää konkreettisia perusteita, joiden mukaisesti molemmat markkinajohtajat voisivat sovittaa markkinakäyttäytymisensä hiljaisesti yhteen. Lisäksi olisi voitava osoittaa tähän asiaan liittyvien erityispiirteiden perusteella, että kyseinen hiljainen yhteensovittaminen olisi mahdollista myös pysyvästi, toisin sanoen olisi pystyttävä esittämään todisteet syntyvän duopolin riittävästä vakaudesta. Tarkasteltavana olevassa asiassa tehdyn markkinatutkimuksen tulokset eivät sisällä tästä riittäviä todisteita. Kummankin johtavan tarjoajan asema Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla on tosiasiaa vähemmän samankaltainen kuin pelkästään niiden viimeksi saavuttamia markkinaosuuksia tarkastelemalla voidaan päätellä.

¹⁶ Tämä on todettu jo asiassa N:o IV/M.580 – *ABB/Daimler-Benz* 18 päivänä lokakuuta 1995 tehdystä komission päätöksessä 97/25/EY, EYVL L 11, 14.1.1997, s. 1 (erityisesti johdanto-osan 89 kappaleessa) ja asiassa N:o COMP/M.1741 – *MCI Worldcom / Sprint* 28 päivänä heinäkuuta 2000 tehdystä vielä julkaisemattomassa komission päätöksessä (johdanto-osan 257–302 kappaleessa, erityisesti 263 kappaleessa).

¹⁷ Ks. esimerkiksi asiassa N:o IV/M.190 – *Nestlé/Perrier* 22 päivänä heinäkuuta 1992 tehty komission päätös 92/553/ETY, EYVL L 356, 5.12.1992, s. 1 (erityisesti johdanto-osan 124 kappale) ja asiassa N:o IV/M.619 – *Gencor/Lonrho* 24 päivänä huhtikuuta 1996 tehty komission päätös 97/26/EY, EYVL L 11, 14.1.1997, s. 30 (erityisesti johdanto-osan 186 kappale).

¹⁸ Ks. esimerkiksi asiassa *MCI Worldcom / Sprint* tehty päätös (ks. edellä alaviite 16), johdanto-osan 257–302 kappale, erityisesti 263 kappale.

– Kilpailukäyttötymisen hiljaista yhteensovittamista ei ole havaittavissa kummankaan tarjoajan kanta-asiakkaiden suhteen

38. Lähinnä voitaisiin ajatella markkinoiden jakoa kummankin tarjoajan kanta-asiakkaiden mukaan, eli sellaisten asiakkaiden perusteella, joiden ajoneuvokanta koostuu yksinomaan tai etupäässä – yli 75-prosenttisesti – jommankumman valmistajan linja-autoista. Tällaisessa tapauksessa olisi kummankin markkinajohtajan noudatettava kulloisessakin tilanteessa passiivista asennoitumista ja pidättäydyttävä vaarantamasta aggressiivisella tarjouskäyttötymisellä vastapuolen asemaa tämän kanta-asiakkaiden suhteen.
39. Tehdyn markkinatutkimuksen yhteydessä 80 saksalaista liikennöitsijää (43 prosenttia) on ilmoittanut ajoneuvokantaansa kuuluvan vain yhtä automerkkiä tai että yli kolme neljännestä niiden ajoneuvokannasta koostuu yhden valmistajan linja-autoista. Samalla on käynyt ilmi, että erityisesti pienehköillä kaupunkiliikennettä harjoittavilla liikennöitsijöillä on usein ajoneuvokanta, jossa yksi automerkki on selvästi hallitsevana. Mainituista 80:stä yrityksestä yli kaksi kolmasosaa on sellaisia pienehköjä yrityksiä, joilla on vähemmän kuin 100 linja-autoa. Keskittymän toteuduttua yhden linja-autonvalmistajan hallitsemien ajoneuvokantojen lukumäärä kasvaa 80:stä 86:een (ks. taulukko 2).
40. Yli kolmannes kyselyyn osallistuneista ilmoitti myös, että yhteensopivuus nykyisen ajoneuvokannan kanssa oli niille tarjouskilpailuissa ratkaiseva valintaperuste. Tämä johtui esimerkiksi halusta säästää merkin vaihtoon liittyvissä kustannuksissa, joita aiheutuisi korjaamo- ja käyttöhenkilöstön koulutuksesta, erityistyökalujen ja -laitteiden hankkimisesta sekä riittävän varaosavaraston varaamisesta. Periaatteessa kullekin valmistajalle, jonka linja-automerkki on ajoneuvokannassa yksinomaan tai pääasiassa edustettuna, koituu tästä näin ollen kilpailuetua. Tämä saattaa vähentää toisen valmistajan halua hyökätä tarjouskilpailussa tätä asemaa vastaan esimerkiksi tekemällä erityisen aggressiivisia tarjouksia.
41. Vaaraa, että kumpikin markkinajohtaja voisi pyrkiä pitämään yllä vallitsevaa markkinoiden jakoa keskittymällä palvelemaan omia kanta-asiakkaitaan, vähentää kuitenkin se, että tällaisiin yhden valmistajan hallitsemiin ajoneuvokantoihin kuuluu yleensä suhteellisen vähän linja-autoja. Komission tekemässä markkinatutkimuksessa onkin käynyt ilmi, että kaksi kolmannesta kaikista tutkimuksen piirissä olleista linja-autoista kuului useita automerkkejä käsittäviin ajoneuvokantoihin, joista yhden valmistajan ajoneuvot käsittivät enintään 75 prosenttia. Näin ollen kuvatus kaltaisen yhteensovittaminen ei voisi koskea näitä ajoneuvokantoja. Hiljainen yhteensovittaminen keskittymällä pelkästään omiin kanta-asiakkaisiin koskisi lähtökohtaisesti vain noin yhtä kolmannesta kaikista kaupunkiliikenteen linja-autoista, eikä se siksi vaikuta käyttökelpoiselta keinolta pitää yllä Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoiden nykyistä jakoa kahteen miltei yhtä suureen osaan.
42. Markkinoiden tasaisen jaon ylläpitämistä keskittymällä omiin kanta-asiakkaisiin ei ole syytä pelätä myöskään siksi, että tehty tutkimus on osoittanut EvoBus-yhtiön ja MANin hallitsemien ajoneuvokantojen olevan hyvin selvästi epätasapainossa keskenään. Mainituista 80 ajoneuvokannasta 54 on EvoBus-yhtiön hallitsemia ja niissä on yhteensä noin 3 400 linja-autoa (näistä noin 2 900 on EvoBus-merkkiä), kun taas vain 26 ajoneuvokantaa käsittää yksinomaan tai pääasiassa MAN-merkkisiä linja-autoja (kaikkiaan noin 1 900 linja-autoa, joista MAN-merkkisiä on

noin 1 800). Tutkituista liikennöitsijöistä 32 omistaa keskittymän jälkeen yksinomaan tai enimmäkseen uuden MAN/Auwärterin linja-autoja (ks. taulukko 2). EvoBus-yhtiön ja MAN/Auwärterin välinen epätasapaino on siis ilmeinen. Ajamista ei markkinoiden jakoa kahteen suurin piirtein samankokoiseen osuuteen – toisin kuin ensin oletettiin – olisi mahdollista pitää yllä siten, että kumpikin markkinajohtaja pidättäytyisi osaltaan tekemästä aggressiivisia tarjouksia toisen kanta-asiakkaille.

Ajoneuvokannan laji ja koostumus	Yhteensä ennen keskittymää ¹⁹	Näistä "EvoBus-ajoneuvokantoja"	Näistä "MAN-ajoneuvokantoja"	Yhteensä keskittymän jälkeen ¹⁹	Näistä "EvoBus-ajoneuvokantoja"	Näistä "MAN/Neoplan-ajoneuvokantoja"
Ajoneuvokannassa vain yhden valmistajan linja-autoja	30	19	11	33	19	14
Yli 95 prosenttia yhden valmistajan linja-autoja	12	11	1	13	11	2
>80–95 prosenttia yhden valmistajan linja-autoja	24	12	12	25	12	13
>75–80 prosenttia yhden valmistajan linja-autoja	14	12	2	15	12	3
Välisumma	80	54	26	86	54	32
>60–75 prosenttia yhden valmistajan linja-autoja	53	30	23	60	30	30
Enintään 60 prosenttia linja-autoista vahvimmin edustettuna olevan valmistajan merkkiä	44	28	16	37	23	14
Välisumma	97	58	39	97	53	44
Yhteensä	177	112	65	183	107	76

Taulukko 2: Yksityiskohtainen yhteenveto: Sellaisten saksalaisten kaupunkiliikenteessä toimivien liikennöitsijöiden määrä, joiden ajoneuvokantaan kuuluu yhtä tai useampaa merkkiä olevia linja-autoja. Lähde: Komission tekemän markkinatutkimuksen yhteydessä kerätyt tiedot.

¹⁹ Kokonaismäärät ennen keskittymää koskevat vain ajoneuvokantoja, joissa vahvimmin edustettuna valmistajana on joko EvoBus tai MAN. Keskittymän jälkeiseltä ajalta otetaan huomioon myös vastaavat Neoplanin määrät, jotka luetaan mukaan MAN/Neoplan yksikköön. Komission tietojen mukaan Neoplan-merkkiset linja-autot ovat tällä hetkellä vahvimmin edustettuina kuudessa ajoneuvokannassa.

– *Ei kilpailukäyttämisen hiljaista yhteensovittamista sellaisten asiakkaiden osalta, joiden ajoneuvokantaan kuuluu useita merkkejä. Myytyjen linja-autojen kokonaisuus*

43. MAN/Auwärterin ja EvoBus-yhtiön välinen hiljainen markkinoiden jako olisi mahdollinen myös sellaisten liikennöitsijöiden osalta, joiden ajoneuvokantaan kuuluu useita linja-automerkkejä. Kyselyyn osallistuneista kaupunkien liikennelaitoksista 97 (53 prosenttia) on vastannut, että enintään kolme neljänestä niiden ajoneuvokannasta muodostuu yhden valmistajan merkistä. Myös tällaisten asiakkaiden osalta EvoBus ja MAN/Auwärter voisivat keskipitkällä aikavälillä pidättäytyä uhkaamasta aggressiivisilla tarjouksilla vastapuolen asemaa tiettyjen liikennöitsijöiden ajoneuvokannoissa, jos niiden oma asema on voitettun tarjouskilpailun myötä turvattu. Näin EvoBus ja MAN/Auwärter voisivat katsoa liikennöitsijät, joiden ajoneuvokantaan kuuluu useita ajoneuvomerkkejä, kuuluviksi käytännössä ensisijaisesti jommankumman yrityksen etupiiriin.
44. Myöskään tällaista kehitystä, jonka tavoitteena olisi markkinoiden jako kahteen suurin piirtein yhtä suureen osaan, ei kuitenkaan ole pelättävissä. Erityisesti suurehkojen asiakkaiden hankintakäyttämisen vuoksi ei tällaisen jaottelun toteuttaminen olisi käytännössä mahdollista. Liikennöitsijöiden koon kasvaessa asiakkaiden parissa on yleistynyt niin sanottu "usean merkin strategia", eli asiakkaan pyrkivät tietoisesti yhdistämään ajoneuvokantaansa kahden tai useamman linja-autonvalmistajan tuotteita, jotta niiden välinen kilpailu lisääntyisi²⁰. Ei ole myöskään syytä olettaa, että linja-autoliikennöitsijöiden mahdollisuudet noudattaa usean merkin strategiaa heikkenisivät merkittävästi siksi, että Auwärter siirtyy MANin omistukseen. Suuressa enemmistössä markkinatutkimuksen piiriin kuuluneista useita merkkejä käsittävistä ajoneuvokannoista pääasiallisena merkinä ovat EvoBus-yhtiön (Mercedes-Benz tai Setra) ja MANin linja-autot. Sen sijaan Auwärterin (Neoplan) asema jää vähäisemmäksi liikennöitsijöiden toiseksi suurimpana merkinä²¹. Tätä tulosta tukevat myös kyselyyn osallistuneet linja-autoyhtiöt, joista yli 75 prosenttia on ilmoittanut, että Auwärterin osallistumisella aikaisempiin tarjouskilpailuihin ei ole ollut merkitystä kilpailun tuloksen kannalta (ks. edellä 31 kappale).
45. Komissio on myös tutkinut, olisiko markkinat mahdollista jakaa valmistajittain niiden linja-autojen mukaan, jotka on korvattava ajoneuvokannoissa uusilla ajoneuvoilla. Jos tarjouskilpailun aikana olisi tarkoin selvillä, mitkä linja-autot on korvattava, ja kyseessä olisivat kulloinkin vain yhden valmistajan linja-autot, molemmat saksalaiset markkinajohtajat voisivat mahdollisesti säilyttää nykyiset markkinaosuutensa keskittymällä yksinomaan omien automerkkiensä korvaamiseksi järjestettäviin tarjouskilpailuihin ja pidättäytymällä muutoin aggressiivisesta tarjouskäyttämisestä.

²⁰ Alle 10 prosenttia markkinatutkimukseen osallistuneista suurehkoista liikennöitsijöistä, joiden ajoneuvokanta käsittää vähintään 100 linja-autoa, ilmoittaa omistavansa ajoneuvokannassaan yksinomaan yhtä linja-automerkkiä.

²¹ Yli 90 prosentissa markkinatutkimuksen piiriin kuuluneista useita merkkejä käsittävistä ajoneuvokannoista kahtena yleisimmän edustettuna valmistajana ovat EvoBus ja MAN. Auwärter kuuluu kahden merkittävimmän valmistajan joukkoon vain alle 10 prosentissa useita merkkejä käsittävistä ajoneuvokannoista.

46. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että Saksan kaupunkiliikenteen linja-autoja koskevissa tarjouskilpailuissa noudatettava käytäntö ei sovellu tämänkaltaiseen markkinoiden jakoon. Kaupunkiliikenteen linja-autoja koskevissa tarjouskilpailuissa ei yksilöidä millään tavalla, mitkä linja-autot on tarkoitus korvata. Liikennöitsijöiden antamien tietojen mukaan myöskään tarjouskilpailun ajankohtana ei ole vielä selvillä, mitkä yksittäiset linja-autot tulevat korvattaviksi. Kysymys siitä, mitkä linja-autot ajoneuvokannasta lopulta poistetaan, ratkaistaan usein vasta tarjouskilpailun päätyttyä, koska päätökseen vaikuttavia tekijöitä on useita (mainostilasta tehtyjen sopimusten kesto²², ajoneuvon käytön jatkaminen ajoneuvo kohtaisesta julkisesta tuesta annettujen sitoumusten rauettua²³ jne.), eikä niillä ole mitään välitöntä yhteyttä tarjouskilpailuun.
47. Ajateltavissa olisi myös, että valmistajat kohdistaisivat huomionsa tiettyinä ajanjaksona myytyjen linja-autojen kokonaismäärään eivätkä pyrkisi kilpailemaan aktiivisesti keskenään, kunhan kummankin yrityksen markkinaosuudet pysyisivät suurin piirtein tasoissa. Tällä tavoin EvoBus-yhtiön ja MAN/Auwärterin hiljainen markkinoiden jako voisi koskea myös sellaisia liikennöitsijöitä, joiden nykyiset ajoneuvokannat ovat jakautuneet suhteellisen tasan kummankin markkinajohtajan kesken. Tällä tavoin toimituksia jommaltakummalta markkinajohtajalta sellaisille asiakkaille, joiden ajoneuvokantaan kuuluu useita merkkejä, voitaisiin käyttää väitetyin markkinoiden tasajaon määrälliseen hienosäätöön.
48. Tehtyjen tilausten viimeaikainen kasvu ei kuitenkaan tue tätä oletusta. Tarjouskilpailujen avulla hankittavien linja-autojen keskimääräinen lukumäärä on kasvanut 21–22:sta jo 25–26:een. Yksittäiset tarjouspyynnöt tullevat vieläkin kasvamaan ottaen huomioon jo nähtävissä oleva kehitys kohti suurempia ostoyhteisöjä²⁴ ja suurehkojen yksityistettyjen liikennöitsijöiden syntyminen²⁵. Koska kokonaismarkkinoiden kasvu on samalla pysähtynyt (ks. edellä 25 kappale), tarjouskilpailujen vuosittainen määrä on laskussa. Mitä vähemmän tarjouskilpailuja kuitenkin järjestetään ja mitä useampia linja-autoja kerrallaan kukin tarjouskilpailu

²² Komission saamien tietojen mukaan useisiin linja-autoihin on maalattu kulloisenkin mainontasopimuskumppanin suuria mainoksia, joiden siirtäminen uuteen linja-autoon tulisi hyvin kalliiksi.

²³ Tällaisen ajoneuvo kohtaisen tukisitoumuksen kesto vaihtelee Saksan osavaltioissa kahdeksasta kymmeneen vuoteen. Kaupunkiliikenteen linja-auton taloudellinen käyttöikä voi sen sijaan olla jopa 15 vuotta, mikä sallii korvaavan hankinnan toteuttamisajankohdalle huomattavan jopa seitsemän vuoden liikkumavaran.

²⁴ Esimerkiksi Kölnin ja Bonnin kaupunkien liikennelaitokset neuvottelevat yhdistymisestään. Hankintayhteisöjen osalta esimerkiksi Dortmundin, Bochumin, Hernen ja Castrop-Rauxelin liikennelaitokset sekä Vestische Straßenbahn ovat järjestäneet vuodesta 1998 alkaen yhteisiä tarjouskilpailuja (nimellä "Kooperationsgemeinschaft Östliches Ruhrgebiet"). Samoin toimivat myös Wuppertalin, Hagenin, Solingenin ja Remscheidin liikennelaitokset (nimellä "Bergischer Bus").

²⁵ Odotettavissa on myös, että suunniteltu julkista henkilöliikennettä koskevien yhteisön säännösten uudistus nopeuttaa huomattavasti suurten, useita kaupunkeja käsittävien linja-autoyhtiöiden syntymistä. Suunnitteilla on julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1, viimeksi muutettu asetuksella (ETY) N:o 1893/91, EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1), uudistaminen. Komission muutosehdotukseen sisältyy muun muassa velvoite kilpailuttaa kaupunkien henkilöliikenteen palvelut, mikä pakottaa nykyiset tarjoajat kilpailemaan muiden tarjoajien kanssa (ks. *ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista*, 26 päivänä heinäkuuta 2000, KOM (2000) 7 lopullinen, EYVL C 365E, 19.12.2000, s. 169).

koskee, sitä epätodennäköisempää on, että kumpikaan markkinajohtajista olisi valmis luopumaan kyseisestä tilauksesta.

49. Lisäksi asiakkaat voivat vertailla kunkin valmistajan tarjouksia tämän muissa tarjouskilpailuissa tekemiin tarjouksiin. Myös ulkomaiset valmistajat ovat osallistuneet yli puolessa kaikista tapauksista saksalaisiin kaupunkiliikenteen linja-autoja koskeviin tarjouskilpailuihin, joten myös näiden tarjouksien käyttö vertailukohtana on mahdollista. Ulkomaisten linja-autonvalmistajien menestys Saksassa on tosin ollut toistaiseksi suhteellisen vaatimaton. Yli kolme neljäsosaa komission kyselyyn osallistuneista liikennöitsijöistä, joiden ostot kattavat yli 95 prosenttia Saksan kaupunkiliikenteen linja-autohankinnoista, on kuitenkin ilmoittanut, että mikäli hinnat nousisivat tulevaisuudessa 5–10 prosenttia, ne olisivat valmiit hankkimaan muiden, myös ulkomaisten valmistajien linja-autoja. Tästä syystä tarjoajan pidättäytyminen aktiivisesta kilpailusta herättäisi väistämättä huomiota ja vähentäisi merkittävästi sen mahdollisuuksia menestyä tarjouskilpailuissa.

– Useiden kilpailuparametrien vuoksi mahdollisen hiljaisen yhteensovittamisen vakauttaminen ei onnistuisi

50. Myös sopimuksen tekoon vaikuttavien ratkaisevien kriteerien moninaisuus vaikeuttaa tässä asiassa yhteensovittamista. Ajan mittaan se haittaisi oletetun yhteensovitetun käyttäytymisen vakautta.
51. Kaupunkiliikenteen linja-autot poikkeavat tuotteina toisistaan vähemmän kuin ensi näkemältä voisi päätellä. Liikennöitsijöiden tarjouspyyntöasiakirjoissaan esittämät yksityiskohtaiset vaatimukset edistävät pikemminkin sitä, että eri valmistajien tarjoamien ajoneuvojen tekniset ominaisuudet muodostuvat jokaisessa yksittäisessä tarjouskilpailussa hyvin samankaltaisiksi. Useimmissa tarjouskilpailuissa asiakkaiden vaatimukset vastaavat lisäksi hyvin pitkälle VDV:n suosituksia²⁶, joten vaatimukset Saksan markkinoilla muodostuvat myös kokonaisuutta ajatellen varsin yhdenmukaisiksi²⁷.
52. Menestyminen kaupunkiliikenteen linja-autoja koskevissa tarjouskilpailuissa ei kuitenkaan missään tapauksessa riipu yksinomaan tietyn mallin perushinnasta, vaan myös lukuisista muista valintakriteereistä. Jatkuvasti tärkeämmiksi käyvät erityisesti elinkaarikustannukset sekä varaosien saatavuuden ja linja-autojen käytettävyyden takaaminen. Samoin odotetaan yhä useammin, että valmistaja takaa linja-autolle tietyn jäännösarvon ajoneuvon käyttöiän kuluttua loppuun. Myös takuu 24 tuntia vuorokaudessa toimivasta asiakaspalvelusta ja nopeasta varaosien saatavuudesta on nykyisin usein markkinoilla menestymisen välttämätön edellytys. Kaikkien näiden perusteiden yhteisvaikutuksen vuoksi markkinajohtajien on mahdotonta valvoa toisen osapuolen kilpailukäyttäytymistä esimerkiksi määrien ja hintojen perusteella. Samasta syystä on kyseisten yritysten myös melko mahdotonta tarkistaa, onko jompikumpi markkinajohtajista poikennut oletetusta yhteensovitetusta

²⁶ Ks. esimerkiksi VDV:n julkaisu nro 230 kaupunkiliikenteen matalalattiabusseja koskevista puitesuosituksista "Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse" heinäkuulta 1994 ja nro 234 linjaliikenteen matalalattiabussin kuljettajan työympäristöstä "Fahrerarbeitsplatz im Niederflur-Linienbus" (voimassa oleva versio ilmestynyt lokakuussa 2000).

²⁷ Ks. myös koko aiheeseen liittyvä päätös asiassa *MCI Worldcom / Sprint* (ks. edellä alaviite 16), johdanto-osan 258 kappaleesta eteenpäin.

käyttäytymisestä. Juuri tämä olisi kuitenkin mahdollisten yritysten välisten vastatoimenpiteiden edellytys, jotta oletettua hiljaista yhteensovittamismenettelyä voitaisiin pitää yllä²⁸.

53. Saksalaisten linja-autonvalmistajien määrän väheneminen kolmesta kahteen ei missään tapauksessa merkitse, että tarjoajien määrä Saksan markkinoilla järjestettävissä avoimissa tarjouskilpailuissa myös vähenisi kolmesta kahteen. Tosiasiassa myös ulkomaiset valmistajat osallistuvat yhä useammin saksalaisten tarjoajien ohella merkittäviin tarjouskilpailuihin. Ulkomaisia valmistajia onkin mukana jo yli puolessa Saksassa järjestettävistä tarjouskilpailuista. Myös tämä vaikeuttaa Saksan molempien markkinajohtajien kilpailukäyttäytymisten pysyvää yhteensovittamista ja niiden keskinäistä valvontaa, varsinkin kun huomattava osa asiakkaista on entistä valmiimpi valitsemaan tarvittaessa ulkomaisen valmistajan tarjouksen (ks. edellä 49 kappale).

– *MAN/Auwärter ja EvoBus -yhtiöiden rakenteellinen erilaisuus*

54. Syntyvän duopolin vakaus edellyttäisi lisäksi MAN/Auwärter ja EvoBus -yrityksiltä riittävää rakenteellista samankaltaisuutta. Tällaista riittävää samankaltaisuutta ei joistakin yhteisistä piirteistä huolimatta ole kuitenkaan voitu havaita.
55. Tosin sekä MAN/Auwärter että EvoBus haluavat kumpikin osaltaan noudattaa kahden merkin strategiaa – yhtenäisen yritysjohton alaisuudessa – valmistamalla kahta eri merkkiä olevia linja-autoja ja pitämällä niitä erikseen kaupan. Kumpikin yritys valmistaa myös hyötyajoneuvoja (kuorma-autoja). Tämä merkitsee etua tutkimuksen ja kehityksen alalla, osien hankinnoissa ja tuotannossa sekä mahdollisesti sekä linja-autoille että hyötyajoneuvoille tarkoitettujen korjaamo- ja huoltoverkostojen hyödyntämisessä. Kumpikin yritys valmistaa lisäksi linja-autoihin omia MAN tai Mercedes-Benz -moottoreitaan. Kummallakin on tuotantolaitoksia myös yhteisön ulkopuolisissa maissa kuten Puolassa ja Turkissa, missä ne hyötyvät palkkatason alaisuudesta. Kumpaakin yritystä koskevat lisäksi nykyisistä tai potentiaalisista ulkomaisista kilpailijoista poiketen keskenään verrannolliset merkittävät edut, kuten Saksan markkinoiden kaksi tiheintä huoltopalvelu- ja korjaamoverkostoa, kattava osuus saksalaisten liikennöitsijöiden ajoneuvokannoissa ja erityisesti pienehköjen asiakkaiden merkkiuskollisuus.
56. Nämä yhteiset piirteet eivät kuitenkaan poista uuden MAN/Auwärterin ja EvoBus-yhtiön välisiä peruseroja, joiden vuoksi yritykset ovat huomattavassa epätasapainossa keskenään. Osoituksena tästä on valmistajien erilainen merkitys koko linja-automarkkinoilla ja hyötyajoneuvojen alalla. EvoBus valmistaa esimerkiksi linja-autoja neljä kertaa niin paljon kuin MAN ja Auwärter yhteensä, ja EvoBus-yhtiön takana oleva DaimlerChrysler-konserni tuottaa noin kahdeksan kertaa niin paljon linja-autoja ja hyötyajoneuvoja kuin MAN/Auwärter. Tässä yhteydessä on tärkeää huomata, että niin kutsuttujen samankaltaisten osien eli osien, joita voidaan käyttää sekä hyötyajoneuvojen että linja-autojen tuotannossa, osuus vastaa osapuolten ilmoituksen mukaan 20–30 prosenttia keskimääräisen kaupunkiliikenteen linja-auton hinnasta. Koska DaimlerChrysler-konserni tuottaa huomattavasti enemmän linja-autoja ja hyötyajoneuvoja kuin MAN/Auwärter, sillä on p myös tulevaisuudessa viimeksi mainittuun yritykseen nähden merkittäviä

²⁸ Tämä on todettu myös asiassa N:o IV/M.1383 – *Exxon/Mobil* 29 päivänä syyskuuta 1999 tehdyssä komission päätöksessä (alustavan julkaistun toisinnon 474 kappale).

mittakaavaetuja. Näin ollen kahden markkinajohtajan välillä ei ole erityisesti kulurakenteeseen liittyen riittävää symmetriaa, jota oletus vakaan duopolin syntymisestä kuitenkin edellyttäisi²⁹.

***e) Pöytäselitys: Keskittymähanke ei ole omiaan johtamaan määrävissä markkina-
asemassa olevan duopolin syntymiseen Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen
markkinoilla.***

57. Edellä esitetyistä syistä komissio päätelee, että aiottu keskittymä ja siitä seuraava Auwärterin (Neoplan) itsenäisen tarjoajan aseman päättymisen eivät vaaranna nykyistä tehokasta kilpailua Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla. Komission havaitsemien tosiseikkojen perusteella ei hiljaista yhteensovittamista voida pitää mahdollisena. Näin ollen hankkeen ei voida katsoa olevan omiaan johtamaan määrävissä markkina-asemassa olevan duopolin syntymiseen Saksan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla.

2) Kaupunkiliikenteen linja-autojen Itävallan markkinat

58. Itävaltassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 218 kaupunkiliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 33,6 prosenttia kaikista siellä rekisteröidyistä uusista linja-autoista. MAN on markkinajohtaja 63,8 prosentin osuudellaan ennen EvoBus-yhtiötä (34,4 prosenttia) ja Volvoa (1,8 prosenttia).
59. Keskittymä ei kasvata markkinaosuuksia, koska Auwärter ei ole onnistunut vuosina 1999 ja 2000 myymään Itävallan kyseisillä tuotemarkkinoilla yhtään linja-autoa. Aikaisempina vuosina toteutuneet yksittäiset kaupat, jotka käsittivät kolmesta 13:een ajoneuvoa ja merkitsivät markkinaosuuksina enimmillään 8 prosenttia (1996/1997) ja vähimmillään 1,7 prosenttia (1998/1999)³⁰, olivat Auwärterin baijerilaisen edustajan Voralbergissä tekemiä eivätkä perustuneet tarjouskilpailuihin. Auwärterin itävaltalainen tytäryhtiö on viime aikoihin saakka myynyt vain kaukoliikenteen linja-autoja. Näin ollen Auwärterin siirtyminen MANin omistukseen korkeintaan poistaa markkinoilta pieneen asiakaskuntaan erikoistuneen tarjoajan, joka ei ole kyennyt viimeisten kahden vuoden aikana tekemään yhtään kauppaa ja jolla on sen vuoksi korkeintaan potentiaalisen kilpailijan asema. MANin aseman merkittävää vahvistumista Itävallan markkinoilla ei sen sijaan ole tämän keskittymän vuoksi syytä pelätä.
60. Kilpailu Itävallan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla on EvoBus-yhtiön ja markkinajohtaja MANin vahvasta asemasta huolimatta nykyisin tehokasta. Volvo on itävaltalaisen valmistajan Steyr Bus GmbH:n ostettuaan toiminut aktiivisena kolmantena markkinavoimana ja on menestynyt viitenä viime vuotena jatkuvasti paremmin kuin Auwärter. Tämä markkinatilanne huomioon ottaen ei Auwärterin jäänti pois markkinoilta mahdollisena kilpailijana aiheuta keskittymästä johtuvia kilpailuongelmia.

²⁹ Samankaltainen päätelmä on tehty asiaa *Exxon/Mobil* koskevassa päätöksessä (alustavan julkaistun toisinnon 476 kappale, ks. edellä alaviite 28). Ks. kustannusrakenteiden merkityksestä asiaa *Nestlé/Perrier* koskeva päätös (edellä alaviite 17, johdanto-osan 63 kappale).

³⁰ Lukujen laskennassa on käytetty MANin kulloistakin tilivuotta (kunkin vuoden heinäkuun 1 päivästä seuraavan vuoden kesäkuun 30 päivään).

3) Kaupunkiliikenteen linja-autojen Saksan ja Itävallan markkinat

61. Saksassa ja Itävallassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 1 975 kaupunkiliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 32,4 prosenttia kaikista kummassakin jäsenvaltiossa rekisteröidyistä uusista linja-autoista. Kun Saksan ja Itävallan kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoita tarkastellaan yhdessä, MANin markkinaosuudeksi saadaan 42,2 prosenttia, Auwärterin markkinaosuudeksi 7,9 prosenttia (molemmat yhteensä 50,1 prosenttia) ja EvoBus-yhtiön osuudeksi 47,7 prosenttia. Näin ollen MAN/Auwärterin ja EvoBus-yhtiön väliset voimasuhteet muodostuvat saksalais-itävaltalaisilla markkinoilla suurin piirtein samoiksi kuin yksinomaan Saksan markkinoilla (ks. edellä 32 kappale).
62. Kilpailuolosuhteet muistuttavat saksalais-itävaltalaisilla kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla Saksan markkinoiden kilpailuehtoja. Erityisesti markkinajohtajat ja muut markkinoilla aktiivisesti toimivat linja-autojen valmistajat ovat molemmissa jäsenvaltioissa pitkälle samoja. Myös yhteinen kieli merkitsee läheistä yhteyttä näiden kahden jäsenvaltion markkinoiden välillä, mikä edistää samankaltaisia liiketapoja. Itävaltalaiset liikennöitsijät esimerkiksi noudattavat ostohankkeissaan suurimmaksi osaksi saksalaisen VDV:n laatimia suosituksia.
63. Näin ollen voidaan Saksan markkinoita koskevat päätelmät laajentaa koskemaan myös kyseisiä suurempia maantieteellisiä markkinoita (ks. edellä 57 kappale).

4) Linjaliikenteen linja-autojen Saksan markkinat

64. Saksassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 1 922 linjaliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 35,2 prosenttia kaikista siellä rekisteröidyistä uusista linja-autoista. EvoBus on selvästi markkinajohtaja 59,9 prosentin markkinaosuudellaan ennen MANia (17,4 prosenttia), Auwärteriä (15,3 prosenttia) ja Volvoa (3,9 prosenttia).
65. Linjaliikenteen linja-autojen markkinaehdot muistuttavat kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinaehtoja, vaikka joillakin yksittäisillä näkökohdilla onkin tässä tapauksessa vähemmän merkitystä. Linjaliikenteen linja-autoille esimerkiksi asetetaan suuret tekniset ja laadulliset vaatimukset, mutta ne jäävät kaupunkiliikenteen linja-autoille asetettavia vaatimuksia pienemmiksi. Lisäksi yksittäisten asiakkaiden linjaliikenteen linja-autoille asettamat vaatimukset eroavat toisistaan, mutta vähemmän kuin kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla. Linjaliikenteen linja-autoista järjestetään avoimia tarjouskilpailuja, mutta ei niin yleisesti kuin kaupunkiliikenteen linja-autoista. Ulkomaisten valmistajien läsnäolo on harvinaista, mutta tavallisempaa kuin kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla. Ulkomaalaisten markkinaosuus on runsaat 7 prosenttia ja suuntaus on hitaasti kasvava. Kaiken kaikkiaan myös linjaliikenteen linja-autojen markkinoilla Saksassa käydään nykyisin tehokasta kilpailua.
66. EvoBus-yhtiön selvä markkinajohtajuus huomioon ottaen voidaan sulkea pois mahdollisuus, että osapuolet pääsisivät keskittymän ansiosta yksin määräävään asemaan Saksan linjaliikenteen linja-autojen markkinoilla. Kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoista poiketen on markkinaosuuksien jakautuminen MAN/Auwärterin (32,7 prosenttia) ja EvoBus-yhtiön (59,9 prosenttia) kesken selvästi epätasapainossa, minkä vuoksi myös yhteisen määräävän markkina-aseman syntyminen on epätodennäköistä. Muuten voidaan markkinaehtojen

samankaltaisuuden perusteella (ks. edellä 65 kappale) ulottaa kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoista tehdyt päätelmät (ks. edellä 57 kappale) koskemaan pääosin myös Saksan linjaliikenteen linja-autojen markkinoita.

5) Linjaliikenteen linja-autojen Itävallan markkinat

67. Itävallassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 147 linjaliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 22,7 prosenttia kaikista siellä rekisteröidyistä uusista linja-autoista. MAN on selvästi markkinajohtaja 56,5 prosentin markkinaosuudellaan ennen EvoBus-yhtiötä (26,5 prosenttia), Irisbus-yhtiötä (Renault) (10,2 prosenttia) ja Volvoa (6,8 prosenttia).
68. Keskittymä ei kasvata markkinaosuuksia, koska Auwärter ei ole onnistunut vuosina 1999 ja 2000 myymään Itävallan kyseisillä tuotemarkkinoilla yhtään linja-autoa. Myös aikaisempien vuosien myyntitulokset, jotka vaihtelivat nolasta kolmeen ajoneuvoon vuodessa ja johtivat markkinaosuuksien vaihteluun 0 prosentista (1997/1998) 1,8 prosenttiin (1996/1997)³¹, vahvistavat Auwärterin vähäisen merkityksen Itävallan linjaliikenteen linja-autojen markkinoilla. Näin ollen Auwärterin siirtyminen MANin omistukseen korkeintaan poistaa markkinoilta pieneen asiakaskuntaan erikoistuneen tarjoajan, joka ei ole kyennyt viimeisten kahden vuoden aikana tekemään yhtään kauppaa ja jolla on sen vuoksi korkeintaan potentiaalisen kilpailijan asema. MANin aseman merkittävää vahvistumista Itävallan markkinoilla ei sen sijaan ole tämän keskittymän vuoksi syytä pelätä.
69. Saksankielisen alueen ulkopuolelta tulevien tarjoajien yleistymisen Itävallan linjaliikenteen markkinoilla varmistaa kilpailun vielä selvemmin kuin kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinoilla. Erityisesti on huomattava Irisbus-yhtiön (Renault)³² vasta äskettäin tapahtunut markkinoille tulo. Yhtiö on saavuttanut jo vuodessa 10,2 prosentin markkinaosuuden, ja MANin tilivuoden 1999/2000³³ mukaan mitattuna jopa 26 prosentin markkinaosuuden.
70. Itävallan linjaliikenteen linja-autojen markkinoille on lisäksi ominaista linja-autoliikennöitsijöiden voimakas keskittyminen niin, että kysyntäpuolella on tarjontapuolen vastapainoksi huomattavasti kysyntävoimaa. Tässä suhteessa ratkaiseva merkitys on erityisesti Itävallan kahden suuren linjaliikennettä harjoittavan liikennöitsijän, Österreichische Postbus AG:n ja ÖBB:n (Österreichische Bundesbahnen) vahvalla asemalla. Österreichische Postbus AG:n ajoneuvokanta käsittää noin 1 600 eri valmistajien linja-autoa, ja tarjoajien välisen kilpailun edistämiseksi yhtiö noudattaa päättäväistä usean merkin strategiaa. ÖBB:llä on noin 800 linja-autoa, ja myös se pyrkii noudattamaan usean merkin strategiaa.
71. Näin ollen Auwärterin jäänti pois markkinoilta potentiaalisena kilpailijana ei aiheuta myöskään Itävallan linjaliikenteen linja-autojen markkinoilla keskittymästä johtuvia kilpailuongelmia.

³¹ Lukujen laskennassa on käytetty MANin kulloistakin tilivuotta (kunkin vuoden heinäkuun 1 päivästä seuraavan vuoden kesäkuun 30 päivään).

³² Ks. edellä alaviite 13.

³³ MANin tilivuosi 1999/2000 alkoi 1 päivänä heinäkuuta 1999 ja päättyi 30 päivänä kesäkuuta 2000.

6) Linjaliikenteen linja-autojen Saksan ja Itävallan markkinat

72. Saksassa ja Itävallassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 2 069 linjaliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 33,9 prosenttia kaikista kummassakin jäsenvaltiossa rekisteröidyistä uusista linja-autoista. Kun Saksan ja Itävallan linjaliikenteen linja-autojen markkinoita tarkastellaan yhdessä, MANin markkinaosuudeksi saadaan 20,2 prosenttia, Auwärterin markkinaosuudeksi 14,2 prosenttia (molemmat yhteensä 34,4 prosenttia) ja EvoBus-yhtiön osuudeksi 57,5 prosenttia. Näin ollen MAN/Auwärterin ja EvoBus-yhtiön väliset voimasuhteet muodostuvat saksalais-itävaltalaisilla markkinoilla suurin piirtein samoiksi kuin yksinomaan Saksan markkinoilla. Kilpailua koskevassa arvioinnissa päätelmät ovat samat kuin edellä Saksan osalta (ks. edellä 66 kappale).

7) Kaukoliikenteen linja-autojen Saksan markkinat

73. Saksassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 1 773 kaukoliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 32,5 prosenttia kaikista siellä rekisteröidyistä uusista linja-autoista. EvoBus on selvästi markkinajohtaja 51,6 prosentin markkinaosuudellaan ennen Auwärteriä (19 prosenttia) ja MANia (9,5 prosenttia).
74. Tehty markkinatutkimus on osoittanut, että Saksan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla vallitsee nykyisin tehokas hintakilpailu. Kaupunki- ja linjaliikenteen linja-automarkkinoista poiketen ovat kaukoliikennettä harjoittavat liikennöitsijät nykyisin jo pääsääntöisesti yksityisiä yrityksiä, jotka eivät saa valtiolta tukea, ja siksi niiden on otettava uusissa hankinnoissaan erityisen tarkoin huomioon hinnan ja suorituskyvyn välinen suhde³⁴.
75. Ulkomaiset tarjoajat³⁵ ovat edistäneet kilpailua Saksan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla. Ne ovat onnistuneet lisäämään markkinaosuuttaan 1,3 prosentista (1994)³⁶ nykyiseen lähes 20 prosenttiin. Saksan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoille ovat ominaisia lukuisat pienet ja keskisuuret liikennöitsijät, joiden välillä erityisesti yhteistyöhankkeet ja yhteishankinnat ovat harvinaisempia kuin kaupunkiliikennettä ja linjaliikennettä harjoittavien liikennöitsijöiden kesken. Kaukoliikenteen linja-autojen hankkimiseksi ei tavallisesti myöskään järjestetä avoimia tarjouskilpailuja. Useimmilla kaukoliikennettä harjoittavilla liikennöitsijöillä ei lisäksi ole käytettävissään omia huoltomahdollisuuksia, joten ne ovat riippuvaisia valmistajien tai näiden sopimuskorjaamojen tarjoamista huoltopalveluista. Kuten tuonnin osuuden kasvu osoittaa, eivät nämä seikat kuitenkaan muodosta voittamatonta markkinoille tulon estettä.
76. Näin ollen MANin ja Auwärterin muodostama yrityskeskittymä ei aiheuta Saksan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla kilpailuongelmia. Vaaraa MAN/Auwärterin ja markkinajohtajan, EvoBus-yhtiön, yhteisestä määräävästä markkina-asemasta ei myöskään ole. Myös markkinaosuuksien epätasapaino

³⁴ Ks. erityisesti yksityisten linja-autoliikennöitsijöiden hintatietoisuuteen liittyen asiassa *Mercedes-Benz/Kässbohrer* aiemmin tehty päätös (edellä alaviite 6), johdanto-osan 51 kappale.

³⁵ Tällaisia tarjoajia ovat esimerkiksi belgialainen yritys *Van Hool N.V.* ja hollantilaiset valmistajat *Autobusfabriek BOVA B.V.* ja *Berkhof Jonckheere*, samoin ruotsalaiset tuottajat *Volvo Bus Corporation* ja *Scania AB* sekä *Irisbus* (ks. edellä alaviite 13).

³⁶ Asiassa *Mercedes-Benz/Kässbohrer* tehty päätös (ks. edellä alaviite 6), johdanto-osan 62 kappale.

(MAN/Auwärter 28,5 prosenttia, EvoBus 51,6 prosenttia) ja edellä kuvattu tuonnin kasvu viittaavat siihen, ettei hiljaisen yhteensovittamisen vaaraa ole.

8) Kaukoliikenteen linja-autojen Itävallan markkinat

77. Itävallassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 284 kaukoliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 43,8 prosenttia kaikista siellä rekisteröidyistä uusista linja-autoista. EvoBus on selvästi markkinajohtaja 63,4 prosentin markkinaosuudellaan ennen Auwärteriä (16,9 prosenttia), MANia (7,7 prosenttia) ja Volvoa (4,9 prosenttia). Muut kuin saksalaiset valmistajat ovat viime vuosina jatkuvasti kyenneet kasvattamaan markkinaosuutensa yli 10 prosenttiin ja saavuttivat vuonna 1999 12 prosentin markkinaosuuden.
78. Tehty markkinatutkimus on osoittanut, että kilpailuolosuhteet Itävallan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla eivät olennaisesti poikkea Saksan markkinoilla vallitsevista olosuhteista. Tämä koskee erityisesti asiakkaiden teknisiin ominaisuuksiin ja laatuun kohdistamia vaatimuksia. Myös hintatasot on vertailukelpoiset ja markkinoilla aktiivisesti toimivat tarjoajat ovat samoja. Saksaa koskevat päätelmät (ks. edellä 74 kappaleesta alkaen) voidaan näin ollen ulottaa koskemaan myös Itävaltaa.

9) Kaukoliikenteen linja-autojen Saksan ja Itävallan markkinat

79. Saksassa ja Itävallassa rekisteröitiin vuonna 1999 komission tietojen mukaan uusina yhteensä 2 057 linjaliikenteen linja-autoa, mikä vastaa 33,7 prosenttia kaikista kummassakin jäsenvaltiossa rekisteröidyistä uusista linja-autoista. Kun Saksan ja Itävallan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoita tarkastellaan yhdessä, MANin markkinaosuudeksi saadaan 9,2 prosenttia, Auwärterin markkinaosuudeksi 18,7 prosenttia (molemmat yhteensä 27,9 prosenttia) ja EvoBus-yhtiön osuudeksi 53,2 prosenttia. Näin ollen MAN/Auwärterin ja EvoBus-yhtiön väliset voimasuhteet muodostuvat saksalais-itävaltalaisilla markkinoilla suurin piirtein samoiksi kuin yksinomaan Saksan markkinoilla. Kilpailua koskevassa arvioinnissa päätelmät ovat samat kuin edellä Saksan osalta (ks. edellä 74 kappaleesta alkaen).

10) Kaukoliikenteen linja-autojen Tanskan markkinat

80. Tanskan kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla keskittymästä seuraa tilastollisesti katsoen markkinaosuuksien yhdistyminen (MAN 4,5 prosenttia, Auwärter 16,9 prosenttia, yhteensä 21,4 prosenttia), jolloin EvoBus säilyttää 48,3 prosentin osuudellaan selvästi markkinajohtajan asemansa. Toisin kuin Auwärter, MAN on kuitenkin toimittanut Tanskaan vain linja-autojen runkoja, mutta ei kokonaisia linja-autoja. Näin ollen MAN toimii eri markkinaportaassa kuin Auwärter. MANin markkinaosuus Tanskassa riippuu yksinomaan rekisteröintitilastojen laskentatavasta, jossa linja-auton valmistajaksi ilmoitetaan sen rungon valmistaja. Tästä markkinaosuuksien yhdistämisestä ei näin ollen aiheudu kilpailuongelmia.

11) Keskittymän kilpailuvaikutuksia koskeva arviointi MANin määrittelemien maantieteellisten markkinoiden perusteella

81. Aiottu keskittymä ei aiheuta kilpailuongelmia myöskään tarkasteltaessa MANin esittämiä maantieteellisiä markkinoita, jotka käsittävät Saksan ja Itävallan lisäksi jäsenvaltioista myös Italian, Belgian, Luxemburgin, Alankomaat, Ranskan, Espanjan ja Portugalin. Irisbus on kyseisillä maantieteellisillä markkinoilla kaupunkiliikenteen linja-autojen osalta johtoasemassa 30,5 prosentin markkinaosuudellaan ennen EvoBus-yhtiötä (24,1 prosenttia), MAN/Auwärteriä (21,5 prosenttia), van Hoolia (5,5 prosenttia) sekä Volvoa ja Scaniaa (kummallakin 3,6 prosenttia). Kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla EvoBus on markkinajohtaja 33,6 prosentin osuudellaan ennen Irisbus-yhtiötä (32,7 prosenttia) ja MAN/Auwärteriä (18,4 prosenttia). Kaukoliikenteen linja-autojen markkinoilla EvoBus on 33 prosentin markkinaosuudellaan selvästi edellä Irisbus-yhtiötä (22,5 prosenttia) ja MAN/Auwärteriä (15,6 prosenttia). Volvon markkinaosuus on 7 prosenttia ja Scanian 6,2 prosenttia³⁷.

³⁷ Kaikki tiedot vuodelta 1999.

VII. PÄÄTELMÄ

82. Edellä esitetyistä syistä voidaan katsoa, että aiottu keskittymä ei luo eikä vahvista määräävää asemaa, joka voisi olennaisesti estää tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla. Näin ollen yrityskeskittymä on julistettava sulautuma-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 2 kohdan sekä Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 57 artiklan mukaisesti yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ilmoitettu keskittymä, jolla MAN Nutzfahrzeuge AG hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua yksinomaisen määräysvallan yhtiössä Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG, julistetaan yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraavalle:

MAN Nutzfahrzeuge AG
Dachauer Straße 667
D-80995 München

Tehty Brysselissä ... päivänä ...kuuta

Komission puolesta
Mario MONTI
Komission jäsen