

Resumen de la Decisión de la Comisión**de 6 de febrero de 2019****por la que se declara una operación de concentración incompatible con el mercado interior y el funcionamiento del Acuerdo EEE****(Asunto M.8677 – Siemens/Alstom)***[notificada con el número C(2019) 921]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2019/C 300/07)

El 6 de febrero de 2019, la Comisión adoptó una Decisión sobre un asunto de concentración entre empresas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas⁽¹⁾, y en particular con su artículo 8, apartado 3. Una versión no confidencial de la Decisión completa, si procede, en una versión provisional, en la lengua auténtica del asunto puede consultarse en el sitio web de la Dirección General de Competencia, en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.

I. LAS PARTES

- (1) Siemens AG (Alemania, en lo sucesivo «Siemens» o «parte notificante») es una empresa alemana y sociedad matriz del Grupo Siemens, con sede en Múnich, que cotiza en las bolsas de valores de Fráncfort del Meno y Xetra. Siemens actúa en varios ámbitos industriales y su división de movilidad ofrece una amplia cartera de material rodante, soluciones de señalización y automatización ferroviarias, sistemas de electrificación ferroviaria, tecnología de tráfico de carretera, soluciones informáticas, así como otros productos y servicios relativos al transporte de personas y mercancías por ferrocarril y carretera.
- (2) Alstom SA (Francia, en lo sucesivo, «Alstom») es una empresa francesa, con sede en la región de París, que cotiza en la bolsa de valores Euronext de París. Alstom es un actor mundial en el sector del transporte ferroviario y ofrece una amplia gama de soluciones de transporte (desde trenes de alta velocidad a metros y tranvías), servicios personalizados (mantenimiento y modernización), así como ofertas dedicadas a los pasajeros y soluciones de infraestructura, movilidad digital y señalización.

II. LA OPERACIÓN

- (3) El 8 de junio de 2018, la Comisión recibió una notificación oficial de un proyecto de concentración a tenor del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 («Reglamento de concentraciones»), por el cual la empresa Siemens adquirirá el control exclusivo de Alstom mediante la entrega a Alstom de una contribución del negocio de movilidad de Siemens en contrapartida por acciones recientemente emitidas de Alstom («operación»). Siemens y Alstom se denominarán conjuntamente «partes».
- (4) La operación se refiere a la adquisición del control exclusivo de Alstom por parte de Siemens. Implica la combinación de los negocios de movilidad de Alstom y Siemens, incluidos los sistemas de tracción ferroviarios y las actividades de servicios relacionados (en lo sucesivo, «entidad fusionada»).

III. DIMENSIÓN DE LA UNIÓN

- (5) Las empresas afectadas tienen un volumen de negocios combinado mundial total superior a 5 000 millones EUR. Cada una de ellas tiene un volumen de negocios en la UE superior a 250 millones EUR pero no obtiene más de dos tercios de su volumen de negocios total en la UE en un mismo Estado miembro. Por consiguiente, la operación tiene una dimensión a escala de la Unión.

IV. PROCEDIMIENTO

- (6) El 26 de septiembre de 2017, se anunció la fusión de la división de negocios de movilidad (ferrocarril) de Siemens con Alstom.
- (7) El 8 de junio de 2018, la Comisión recibió una notificación oficial de la operación.
- (8) El 13 de julio de 2018, la Comisión concluyó que la operación planteaba serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado interior, y adoptó la decisión de abrir una investigación pormenorizada. El 6 de agosto de 2018, la parte notificante presentó por escrito sus observaciones a la Decisión de la Comisión de abrir una investigación pormenorizada.
- (9) El 16 de julio de 2018, con el acuerdo de las partes, la Comisión amplió en 20 días laborables el plazo legal en virtud del artículo 10, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento de concentraciones.

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

- (10) El 8 de agosto de 2018, la Comisión adoptó una Decisión de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento de concentraciones, por la que suspende el plazo de examen de la concentración debido a que las partes no habían presentado ciertos documentos solicitados. La suspensión duró desde el 7 de agosto de 2018 hasta el 4 de septiembre de 2018, fecha en que se proporcionaron los documentos solicitados.
- (11) El 29 de octubre de 2018, la Comisión adoptó un pliego de cargos. Las partes respondieron al pliego de cargos el 14 de noviembre de 2018. La parte notificante no solicitó una audiencia.
- (12) La parte notificante presentó unos compromisos el 12 de diciembre de 2018 (en lo sucesivo, «primeros compromisos»). El 17 de diciembre de 2018, la Comisión inició una prueba de mercado de los compromisos presentados el 12 de diciembre de 2018.
- (13) El 9 de enero de 2019, la parte notificante presentó una primera versión modificada de los compromisos (en lo sucesivo, «segundos compromisos»). El 25 de enero de 2019, la Parte notificante presentó una segunda versión modificada de los compromisos (en lo sucesivo, «compromisos finales»).
- (14) La reunión con el Comité Consultivo se celebró el 31 de enero de 2019.

V. MERCADOS DE REFERENCIA

a. Material rodante de alta velocidad y muy alta velocidad

- (15) La Comisión considera que los trenes que alcanzan una velocidad igual o superior a 250 km/h («material rodante de alta velocidad») constituyen un mercado de productos separado. Asimismo, las consideraciones relativas tanto a la oferta como a la demanda, como confirma el entendimiento común a todo el sector, los requisitos técnicos y de ventas, y los resultados de la investigación de mercado muestran que el material rodante de alta velocidad (los trenes capaces de alcanzar una velocidad de entre 250 y 299 km/h) no es sustituible por el material rodante de muy alta velocidad (los trenes capaces de alcanzar una velocidad igual o superior a 300 km/h en vías especiales). Por consiguiente, el material rodante de muy alta velocidad constituye un mercado separado. No obstante, dado que la operación plantea cuestiones de competencia independientemente de la definición exacta del mercado, los efectos se examinarán sobre la base de ambas definiciones de mercado concebibles. La Comisión considera que las subsegmentaciones en función del tipo de sistema de tracción, la arquitectura o el número de pisos no son pertinentes.
- (16) La Comisión considera que el mercado geográfico de referencia es, por lo menos, todo el EEE, incluida Suiza, a la luz de las normas comunes aplicables y la ausencia de obstáculos al acceso al mercado. La Comisión no puede excluir que el mercado sea mundial, con la excepción de China, Japón y Corea del Sur, debido a los obstáculos infranqueables de ingreso a esos países, como ha explicado la parte notificante y ha confirmado la investigación de mercado.
- (17) La Comisión considera que el mercado de referencia es el mercado de los trenes de alta velocidad, incluido el mercado más restringido de los trenes de muy alta velocidad en el EEE (incluida Suiza) y a escala mundial (con la excepción de China, Japón y Corea del Sur).

b. Señalización en las grandes líneas

- (18) La Comisión considera que la señalización en las grandes líneas y la señalización en las líneas en zonas urbanas son mercados separados. En el ámbito de la señalización en las grandes líneas, los proyectos de señalización y los productos de señalización constituyen mercados separados. Asimismo, los proyectos de señalización en las grandes líneas deben segmentarse entre subsistemas [enclavamientos, protección automática de trenes (ATP), y sistemas de operación y control], entre proyectos tradicionales y proyectos del sistema europeo de control de trenes (ETCS), y entre soluciones a bordo y en tierra, como se señala a continuación:
 - a) proyectos de OBU tradicionales;
 - b) proyectos de OBU ETCS;
 - c) proyectos de sistemas de ATP en tierra tradicionales;
 - d) proyectos de sistemas de ATP ETCS en tierra autónomos (los denominados superpuestos);
 - e) proyectos de enclavamiento autónomo;
 - f) proyectos de reseñalización de la ATP ETCS en tierra (paquete de sistemas de ATP ETCS en tierra y enclavamientos).
- (19) La Comisión no segmenta los mercados ni por tamaño de proyecto ni por nivel ETCS (nivel ETCS 1, nivel ETCS 2).
- (20) Asimismo, el mercado de productos de señalización de los equipos de enclavamiento constituye un mercado separado.

- (21) La Comisión considera que el mercado geográfico de referencia de los proyectos de OBU ETCS, los proyectos de sistemas ATP ETCS en tierra superpuestos y los proyectos de reseñalización de la ATP ETCS en tierra es todo el EEE.
- (22) La Comisión considera que el mercado geográfico de referencia de los proyectos de OBU tradicionales, los proyectos de enclavamiento autónomo y el equipo de enclavamiento es nacional.

VI. EVALUACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA COMPETENCIA

a. Material rodante de alta velocidad y muy alta velocidad

- (23) Ambas partes fabrican y suministran material rodante de alta velocidad y de muy alta velocidad.
- (24) La Comisión realizó su evaluación sobre la base de las cuotas de mercado calculadas durante el período 2008-2018 (cartera de pedidos por valor). La entidad fusionada tendría una cuota de mercado combinada del [70-80] % del mercado global de material rodante de alta y muy alta velocidad en el EEE (incluida Suiza) y del [60-70] % a escala mundial (con la excepción de China, Japón y Corea del Sur). En el mercado más restringido del material rodante de muy alta velocidad, la entidad fusionada tendría una cuota de mercado combinada del [70-80] % en el EEE (incluida Suiza) y del [60-70] % a escala mundial (con la excepción de China, Japón y Corea del Sur).
- (25) Las grandes cuotas de mercado de las partes en el mercado global de material rodante de alta y muy alta velocidad, así como en el mercado más restringido de material rodante de muy alta velocidad constituyen pruebas que demuestran la existencia de una posición dominante en el mercado. Los problemas de competencia son aún más probables dado que la operación reforzará una estructura de mercado concentrada. Por consiguiente, el IHH posterior a la concentración en todas las segmentaciones será considerablemente superior a 2 000, con un delta muy superior a 250.

i) Los competidores de las partes

- (26) Al contrario que las partes, los competidores no han tenido ventas, o sus ventas han sido extremadamente limitadas, de trenes de alta o muy alta velocidad a clientes del EEE que no sean operadores situados en sus países de origen. En particular, en lo que respecta al material rodante de muy alta velocidad, debido a las estrategias de licitación conjunta y las limitaciones de la cartera, el número de competidores reales a los que la entidad fusionada se enfrentaría después de la operación se limita básicamente a dos, a saber, Talgo y un consorcio compuesto por Bombardier e Hitachi-Ansaldo. CAF no ha realizado venta alguna de trenes de muy alta velocidad.
- (27) Además de los proveedores con sede en el EEE, la parte notificante considera que CRRC, Hyundai Rotem y Kawasaki ejercen una presión competitiva a escala mundial. No obstante, CRRC nunca ha obtenido una licitación de material rodante de alta o muy alta velocidad en el EEE. La posición de CRRC en el mercado mundial sigue siendo marginal y se debe a una única venta: un contrato con los ferrocarriles indonesios, de 2017, que se obtuvo a través de negociaciones a nivel de gobierno y no de una licitación competitiva. Por lo tanto, no se tiene aún experiencia de CRRC en procesos de licitación competitivos frente a los principales proveedores mundiales de material rodante de alta y muy alta velocidad fuera de China. En el EEE, no se ha invitado a CRRC a presentar una oferta en la próxima licitación HS2 (Reino Unido). De ello se deduce que, hasta el momento, CRRC no ha vendido material rodante de alta o muy alta velocidad en condiciones normales de competencia ni ha sido invitado a hacerlo. Por consiguiente, no se puede considerar que CRRC ejerza una presión competitiva significativa en el mercado mundial fuera de China, Japón y Corea del Sur.

ii) Proximidad de la competencia

- (28) La Comisión considera que las partes son competidores cercanos, sobre la base de: i) la oferta de productos y cobertura geográfica, ii) el análisis de los datos de licitación y iii) los documentos internos de las partes.
- (29) En términos de cobertura geográfica, tanto Siemens como Alstom actúan fuera de Alemania y Francia, y venden a clientes en Italia (NTV/Alstom), Bélgica/Francia/Países Bajos/Reino Unido (Eurostar/Siemens), Finlandia (Karelian/Alstom) y Polonia (PKP/Alstom). Fuera del EEE, las partes actúan en Marruecos (ONCF/Alstom), Estados Unidos (Amtrak/Alstom), Rusia (RZD/Siemens) y Turquía (TCDD/Siemens).
- (30) Los encuestados en la investigación de mercado confirmaron que las ofertas de productos de las partes compiten estrechamente. Los clientes han confirmado que las ofertas de productos de muy alta velocidad de las partes representan la mejor alternativa entre sí.
- (31) El análisis de las licitaciones en las que las partes han presentado una oferta (2008-2018) muestra que, en las licitaciones de material rodante de alta y muy alta velocidad, las partes son los competidores más frecuentes. Asimismo, el análisis de los datos sobre la licitación muestra que la participación es normalmente limitada y en la mayoría de las licitaciones de trenes de alta y muy alta velocidad en el EEE y a escala mundial, no hay más de dos participantes (es decir, proveedores que hacen una oferta).

- (32) El análisis de la participación en las licitaciones muestra que la interacción de las partes se centra principalmente en las licitaciones de material rodante de muy alta velocidad, mientras que, en las licitaciones de material rodante de alta velocidad, la frecuencia de la interacción es significativamente inferior.
- (33) En general y especialmente en el ámbito del material rodante de muy alta velocidad, el análisis de las licitaciones muestra que las partes son los competidores más cercanos entre sí y la principal presión competitiva. Asimismo, dicho análisis muestra que Talgo y el consorcio Bombardier/Hitachi-Ansaldo ejercen presiones competitivas más distantes sobre Alstom y prácticamente ninguna sobre Siemens. CAF y Stadler no ejercen ninguna presión competitiva en el ámbito del material rodante de muy alta velocidad.
- (34) En general, el documento interno de las partes confirma la cercana presión competitiva que las partes ejerce entre sí antes de la operación y la presión más distante de los proveedores rivales.

iii) *Obstáculos al acceso al mercado*

- (35) En el curso de la investigación de mercado se han identificado varios obstáculos al acceso a los mercados de material rodante de alta y muy alta velocidad. Entre los obstáculos identificados, varios se aplican generalmente a cualquier actividad en material rodante de alta o muy alta velocidad, independientemente del emplazamiento. Entre ellos se incluyen los costes de desarrollar el material rodante y el requisito de mantener un historial adecuado a fin de poder presentar de forma creíble ofertas en las licitaciones. Otros obstáculos al acceso son específicos del EEE e incluyen el sistema europeo de autorización del material rodante, la necesidad de contar con un historial específico en el EEE, los requisitos de emplazamiento informales y la relación privilegiada entre una serie de proveedores con sede en el EEE y los operadores nacionales en sus países de origen.
- (36) CRRC ha reconocido estos obstáculos y admite que en la actualidad no es un licitador creíble fuera de China. Lo mismo puede decirse de otros proveedores asiáticos que las partes consideran posibles competidores, pero que en la actualidad no actúan en el EEE y no ejercen ninguna presión competitiva.

iv) *Conclusión*

- (37) Por las razones expuestas previamente, la Comisión considera que la operación obstaculizará de forma significativa la competencia efectiva, debido a los efectos horizontales no coordinados en el mercado de trenes de alta velocidad, incluido el mercado más restringido de trenes de muy alta velocidad, en el EEE (incluida Suiza) y a escala mundial (con la excepción de China, Japón y Corea del Sur).

b. **Señalización en las grandes líneas**

i) *Proyectos de OBU ETCS – efectos unilaterales horizontales*

- (38) La operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales no coordinados, en relación con los proyectos de OBU ETCS en el EEE.
- (39) La Comisión realizó su evaluación sobre la base de las cuotas de mercado calculadas durante el período 2008-2018 (cartera de pedidos por valor). La entidad fusionada tendría una cuota de mercado combinada del [70-80] %, con gran diferencia sobre sus competidores.
- (40) Las partes son competidores cercanos, como demuestra el análisis de los datos de licitaciones del período 2008-2018, según las opiniones de los clientes y sobre la base de los documentos internos de las partes. Las partes son innovadores importantes en el ámbito de las OBU ETCS y la operación eliminaría a uno de estos innovadores. Después de la operación, la entidad fusionada disfrutaría de una ventaja competitiva, lo que debilitaría a los competidores y disminuiría de forma significativa la competencia, debido al acceso de las partes a los sistemas de señalización tradicionales y a su mejor posición en los corredores internacionales. La Comisión considera que, en el futuro previsible, es poco probable que se produzcan nuevas entradas en el mercado del EEE, incluidas de proveedores chinos. Hasta la fecha, los proveedores chinos no han presentado ninguna oferta en ninguna licitación de proyectos de OBU ETCS, en el EEE.

ii) *Proyectos de OBU tradicionales en Bélgica – efectos unilaterales horizontales*

- (41) La operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales no coordinados, en relación con los proyectos de OBU tradicionales en Bélgica.
- (42) En el período 2008-2018, Alstom fue el único proveedor de proyectos de OBU tradicionales en Bélgica. Siemens es el único otro proveedor que tiene un enclavamiento homologado en Bélgica. Siemens ejerce una presión competitiva sobre la base de su enclavamiento homologado que desaparecería después de la operación.

iii) *Proyectos de enclavamiento (autónomo) – efectos unilaterales horizontales*

- (43) La operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales no coordinados, en relación con los proyectos de enclavamiento autónomo, en Bélgica, Grecia, España, Croacia, Hungría, Portugal, Rumanía y Reino Unido.

- (44) En los países en los que habría mercados afectados, a saber, Croacia, España, Portugal y Reino Unido, la entidad fusionada tendría cuotas de mercado combinadas altas (sobre la base de la cartera de pedidos por valor, en el período 2008-2018), del [90-100] % en Croacia, del [40-50] % en España, del [70-80] % en el Reino Unido y del [50-60] % en Portugal. Las partes son competidores cercanos y cualquier posible poder de compra del administrador de la infraestructura sería insuficiente para superar la pérdida de competencia a raíz de la operación.
- (45) Además de los países en los que hubo un solapamiento verdadero entre las ventas de las partes en el período 2008-2018, la operación supondría, asimismo, un obstáculo significativo a la competencia efectiva en los países en los que, dado el número tan limitado de licitadores, las partes ejercen una presión competitiva fuerte mediante la participación en licitaciones de enclavamientos autónomos o en ofertas relacionadas con enclavamientos. Estos países son Bélgica, Grecia, Hungría y Rumanía. Las partes son competidores cercanos y cualquier posible poder de compra del administrador de la infraestructura sería insuficiente para superar la pérdida de competencia a raíz de la operación.
- iv) *Proyectos de sistemas de ATP ETCS en tierra superpuestos – efectos unilaterales horizontales*
- (46) La Comisión considera que la operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales no coordinados, en relación con los proyectos de sistemas de ATP ETCS en tierra superpuestos, en el EEE.
- (47) La Comisión realizó su evaluación sobre la base de las cuotas de mercado calculadas durante el período 2008-2018 (cartera de pedidos por valor). La entidad fusionada se convertiría en el líder de mercado y tendría una cuota de mercado combinada del [30-40] %, con gran diferencia sobre sus competidores.
- (48) Las partes son competidores cercanos, no es probable que se produzca una nueva entrada (en particular de proveedores chinos) y cualquier posible poder de compra de los clientes sería insuficiente para superar la pérdida de competencia a raíz de la operación.
- v) *Proyectos de reseñalización de la ATP ETCS en tierra-efectos unilaterales horizontales*
- (49) La Comisión considera que la operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales no coordinados, en relación con los proyectos de reseñalización de la ATP ETCS en tierra, en el EEE.
- (50) La Comisión realizó su evaluación sobre la base de las cuotas de mercado calculadas durante el período 2008-2018 (cartera de pedidos por valor). La entidad fusionada se convertiría en el líder de mercado y tendría una cuota de mercado combinada del [50-60] % en el EEE, con gran diferencia sobre sus competidores.
- (51) Las partes son competidores cercanos, no es probable que se produzca una nueva entrada (en particular de proveedores chinos) y cualquier posible poder de compra de los clientes sería insuficiente para superar la pérdida de competencia a raíz de la operación.
- vi) *Equipos de enclavamiento – efectos unilaterales horizontales*
- (52) La Comisión considera que la operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales no coordinados, en relación con los equipos de enclavamiento en el Reino Unido.
- (53) La entidad fusionada tendría una cuota de mercado combinada del [90-100] % sobre la base de las cuotas de mercado calculadas durante el período 2015-2017 (cartera de pedidos por valor). Después de la operación, no habría proveedores alternativos viables de equipos de enclavamiento específicos para el Reino Unido y cualquier posible poder de compra de los clientes sería insuficiente para superar la pérdida de competencia a raíz de la operación.
- vii) *Efectos verticales –bloqueo de insumos para en proyectos de enclavamiento autónomo en el Reino Unido*
- (54) La Comisión considera que la operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos verticales no coordinados, en relación con los equipos de enclavamiento autónomo en el Reino Unido.
- (55) La Comisión considera que, después de la operación, la entidad fusionada tendrá la capacidad y el incentivo para bloquear el acceso a equipos de enclavamiento a sus rivales en sentido descendente en el Reino Unido contra quienes la entidad fusionada compite por el suministro de proyectos de enclavamiento autónomo.
- (56) En primer lugar, la entidad fusionada tendrá la capacidad de bloquear el acceso a equipos de enclavamiento mediante el aumento de los precios o frustrando por otros medios la capacidad de los competidores activos en el mercado de proyectos de enclavamiento autónomo de hacer una oferta competitiva en las licitaciones en las que dependen de los productos de enclavamiento de las partes. Esto se debe a que los productos de enclavamiento de las partes son un componente fundamental del suministro de proyectos de enclavamiento autónomo en el Reino Unido y la entidad fusionada tiene un gran poder de mercado en el mercado ascendente de suministro de los equipos de enclavamiento en el Reino Unido.

- (57) En segundo lugar, después de la operación, la entidad fusionada tendrá un incentivo para bloquear el acceso a los productos de señalización en sentido ascendente porque la estrategia resultaría rentable.
- (58) Por último, el comportamiento previo de las partes muestra que ya han intentado frustrar la capacidad de los competidores de presentar ofertas en las licitaciones de proyectos de señalización en las grandes líneas, en el Reino Unido.

viii) *Conclusión*

- (59) Por las razones señaladas previamente, la Comisión considera que la operación obstaculizaría de forma significativa la competencia efectiva debido a los efectos horizontales y/o no horizontales no coordinados en los mercados de:
- Material rodante de alta y de muy alta velocidad, incluido el mercado más restringido del material rodante de muy alta velocidad, en el EEE y a escala mundial (con la excepción de China, Japón y Corea del Sur);
 - proyectos de OBU ETCS, en el EEE;
 - proyectos de OBU tradicionales en Bélgica;
 - proyectos de enclavamiento autónomo en Bélgica, Grecia, España, Croacia, Hungría, Portugal, Rumanía y Reino Unido;
 - proyectos de sistemas ATP ETCS en tierra superpuestos, en el EEE;
 - proyectos de reseñalización de la ATP ETCS en tierra, en el EEE;
 - equipos de enclavamiento en el Reino Unido.

VII. CONTRAPARTIDAS

- (60) A fin de eliminar los problemas de competencia señalados por la Comisión, el 12 de diciembre de 2018, las partes presentaron los primeros compromisos, que la Comisión sometió a una prueba de mercado el 17 de diciembre de 2018.
- (61) El 9 de enero de 2019, las partes presentaron los segundos compromisos. El 25 de enero de 2019, las partes presentaron nuevas revisiones en los compromisos finales. Los segundos compromisos y los compromisos finales no se sometieron a la prueba de mercado.
- (62) Los primeros y segundos compromisos, así como los compromisos finales incluyeron medidas específicas destinadas a resolver los problemas de competencia señalados por la Comisión en relación con los mercados de:
- material rodante de alta y muy alta velocidad («compromisos relativos al material rodante de muy alta velocidad») y
 - la señalización en las grandes líneas («compromisos relativos a la señalización en las grandes líneas»).

a. **Compromisos relativos al material rodante de muy alta velocidad**

i) *Descripción*

- (63) Los compromisos relativos al material rodante de alta y muy alta velocidad consisten en dos paquetes alternativos:
- el paquete Velaro, que consiste en: i) la transferencia del derecho de desarrollo, mejora, fabricación y comercialización de la tercera generación de la plataforma Velaro de Siemens («Velaro 3G») y ii) la transferencia de la tecnología de los principales dispositivos tecnológicos del concepto «Velaro Novo» de Siemens («licencia Velaro Novo»), que se pondrá a disposición del comprador en determinadas condiciones, o
 - el paquete Pendolino, que consiste en la cesión de la plataforma Pendolino de Alstom («cesión de Pendolino»), que se pondrá a disposición del comprador en determinadas condiciones.

ii) *Evaluación*

- (64) La Comisión considera que ambos paquetes son insuficientes para eliminar los problemas de competencia descritos previamente en relación con los trenes de muy alta velocidad:
- el paquete Velaro no incluye ningún activo de producción, fabricación, investigación o desarrollo. Por otra parte, la licencia de Velaro Novo tiene un alcance demasiado restrictivo (exclusiva durante 10 años en el EEE y no exclusiva a escala mundial) con importantes excepciones, lo que impediría a cualquier adquirente ejercer una presión competitiva importante;
 - el paquete Pendolino es inadecuado, ya que la plataforma Pendolino es una plataforma de alta velocidad que no puede resolver los problemas de competencia planteados por la Comisión en el ámbito de la muy alta velocidad. Es, además, limitado debido a las excepciones previstas, los acuerdos necesarios con terceros y la cláusula de retrocesión para ciertos aspectos.

b. Compromisos relativos a la señalización en las grandes líneas*i) Descripción*

- (65) Los compromisos relativos a la señalización en las grandes líneas consisten en el «compromiso relativo a las OBU ETCS» y el «compromiso relativo al ETCS en tierra y al enclavamiento».
- (66) El compromiso relativo a las OBU ETCS incluye el acceso a la tecnología de OBU ETCS de Siemens mediante la transferencia del software de aplicación de OBU ETCS de Siemens, pero solo un acuerdo de licencia/suministro y servicio de la plataforma de seguridad subyacente, limitada a un período de 4 años, después del cual sería necesario migrar la aplicación de OBU a la propia plataforma de seguridad del adquirente. La propuesta incluye un acuerdo de licencia y suministro y servicio provisto con STM de clase B propiedad de Siemens.
- (67) La propuesta incluye, además, la transferencia de la aplicación de las OBU tradicionales belgas (TBL +) de Siemens, sin la plataforma subyacente y una licencia de los STM de clase B de Siemens. Los compromisos finales amplían la licencia de la plataforma de 4 a 6 años a fin de facilitar la migración a la propia plataforma del adquirente e incluyen el derecho del adquirente al suministro, de conformidad con un acuerdo de suministro y servicio, de los STM de clase B de Alstom a una tarifa negociada en términos comerciales.
- (68) El compromiso relativo al ETCS en tierra y a los enclavamientos incluye una combinación de transferencia de la propiedad y acuerdos de licencia de la tecnología de Alstom, concretamente:
- a) en el caso de los sistemas ATP ETCS en tierra: la transferencia de la propiedad de las aplicaciones de software ETCS nivel 1 y nivel 2 de Alstom, un acuerdo de licencia y suministro y servicio de las plataformas en las que se ejecutan las aplicaciones de software y, en el caso de una de las plataformas, la transferencia de tecnología, que es una forma diferente de acuerdo de licencia;
 - b) en el caso de los enclavamientos: una combinación de transferencia de tecnología y licencias de acceso a la principal tecnología de enclavamiento de Alstom actualmente utilizada en el EEE. La entidad fusionada se reserva el derecho de competir fuera del EEE con la misma tecnología. Con respecto a algunas otras tecnologías de enclavamiento de Alstom, los compromisos incluyen una combinación de transferencia de la propiedad, transferencia de tecnología y licencias.

ii) Evaluación

- (69) La Comisión considera que los compromisos relativos a la señalización en las grandes líneas son insuficientes para resolver los problemas de competencia que surgen en estos mercados.
- a) El compromiso relativo a las OBU ETCS incluyen una licencia de vigencia limitada de tecnología que es insuficiente para garantizar la viabilidad y la competitividad de la actividad empresarial cedida. Asimismo, el adquirente dependerá de la entidad fusionada para el suministro de tecnología de interfaz, lo que probablemente afectará negativamente a su capacidad para competir de manera efectiva.
 - b) El compromiso relativo al ETCS en tierra y los enclavamientos es inadecuado porque es complejo e implica una combinación de activos y acuerdos de licencias que probablemente conllevará riesgos de aplicación que amenazarán la viabilidad de la actividad empresarial cedida. El paquete es, además, limitado, ya que excluye los emplazamientos de fabricación, investigación y desarrollo, la tecnología en proyecto y el personal asociado.

VIII. CONCLUSIÓN

- (70) Sobre la base de su análisis y las pruebas disponibles, la Comisión concluye que la operación es incompatible con el mercado interior y el funcionamiento del Acuerdo EEE.
-