Tiivistelmä komission päätöksestä,

annettu 4 päivänä lokakuuta 2016,

keskittymän julistamisesta sisämarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi

(Asia M.7801 – Wabtec / Faiveley Transport)

(tiedoksiannettu numerolla C(2016) 6325)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2018/C 113/07)

Komissio antoi 4. lokakuuta 2016 päätöksen sulautuma-asiassa yrityskeskittymien valvonnasta 20 päivänä tammikuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 [1] (sulautuma-asetus) ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan nojalla. Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavilla mahdollisesti väliaikaisena versiona englannin kielellä kilpailun pääosaston verkkosivuilla osoitteessa: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.

I. **OSAPUOLET**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (Wabtec) on yhdysvaltalainen kansainvälisesti toimiva yritys, joka valmistaa ja toimittaa rautatiekalustoa ja tarjoaa rautatiealan palveluja. Se on markkinajohtaja Amerikan mantereella.

2. Faiveley Transport SA (Faiveley) on Ranskaan sijoittautunut yritys, joka valmistaa ja toimittaa integroituja järjestelmiä ja tarjoaa palveluja rautatiealalle. Sen toiminta keskittyy Euroopan markkinoihin.

3. Wabtecia kutsutaan jäljempänä 'ilmoituksen tekijäksi', kun taas Wabtec ja Faiveley ovat jäljempänä yhdessä 'osapuolet'.

II. **LIIKETOIMI**

4. Liiketoimessa Wabtec hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun välillisen yksinomaisen määräysvallan Faiveleyssa ostamalla osakkeita, jäljempänä 'liiketoimi'.

III. **EU:N LAAJUINEN ULOTTUVUUS**

5. Osapuolten yhteenlaskettu koko maailmasta kertynyt kokonaisliikevaihto on yli 2 500 miljoonaa euroa [2] (Wabtec 2 292 miljoonaa euroa; Faiveley 1 048 miljoonaa euroa). Yritysten yhteenlaskettu kokonaisliikevaihto on yli 100 miljoonaa euroa ja niiden kunkin kokonaisliikevaihto on yli 25 miljoonaa euroa Saksassa, Ranskassa, Italiassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa, kun kutakin maata tarkastellaan erikseen. Kunkin asianomaisen yrityksen unionin laajuinen liikevaihto on yli 100 miljoonaa euroa (Wabtec […] miljoonaa euroa; Faiveley […] miljoonaa euroa), mutta ne eivät saa yli kahta kolmasosaa unionista kertyneestä kokonaisliikevaihdostaan yhdestä ja samasta jäsenvaltiosta.

6. Tämän vuoksi keskittymällä on sulautuma-asetuksen 1 artiklan 3 kohdan mukainen unionin laajuinen ulottuvuus.

IV. **MENETTELY**

7. Komissio vastaanotti 4. huhtikuuta 2016 asiaa koskevan ilmoituksen.

8. Komissio antoi 12. toukokuuta 2016 sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla päätöksen, jolla se käynnisti menettelyn.

9. Komissio antoi 17. kesäkuuta 2016 sulautuma-asetuksen 10 artiklan 3 kohdan mukaisen päätöksen, jossa se ilmoituksen tekijän suostumuksella jatkoi lopullisen päätöksen tekemiselle asetettua määräaikaa 20 päivällä.

---

[1] EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

[2] Liikevaihto on laskettu sulautuma-asetuksen 5 artiklan ja toimivaltakysymyksistä annetun komission konsolidoidun tiedonannon (EUVL C 95, 16.4.2008, s. 1) mukaisesti.

10. Lopullisen päätöksen tekemiselle asetetun määräajan kuluminen keskeytettiin 8. heinäkuuta 2016 sulautuma-asetuksen 10 artiklan 4 kohdan ja sulautuma-asetuksen täytäntöönpanosta annetun komission asetuksen (EY) N:o 802/2004 ([1]) 9 artiklan mukaisesti. Keskeytys päättyi 13. heinäkuuta 2016.

11. Ilmoituksen tekijä toimitti 25. heinäkuuta 2016 komissiolle sitoumuksia, jäljempänä 'ensimmäiset sitoumukset'.

12. Komissio käynnisti 25. heinäkuuta 2016 markkinatestin sen arvioimiseksi, voidaanko ensimmäisillä sitoumuksilla poistaa komission havaitsemat kilpailuongelmat.

13. Ilmoituksen tekijä toimitti 16. elokuuta 2016 komissiolle tarkistettuja sitoumuksia, jäljempänä 'lopulliset sitoumukset'.

V. **MERKITYKSELLISET TUOTEMARKKINAT** ([2])

a. **Alkuperäisen laitteen markkinat ja riippumattomat jälkimarkkinat**

14. Junateollisuudessa kauppaa käydään yleensä kahdella tasolla: i) myynti alkuperäisille laitevalmistajille, mukaan lukien sekä liikkuvan kaluston valmistajat että alajärjestelmien valmistajat, ja ii) myynti riippumattomilla jälkimarkkinoilla rautatieliikenteen harjoittajille.

15. Komissio totesi eräässä aiemmassa tapauksessa ([3]) tehtyjen havaintojen mukaisesti, että koska riippumattomat jälkimarkkinat seuraavat ja heijastavat pitkälti tilannetta alkuperäisen laitteen markkinoilla, riittää, että junajärjestelmien ja alajärjestelmien markkinoita arvioidaan alkuperäisen laitteen markkinoiden tasolla. Kun on kyse osista, jotka on korvattava säännöllisesti junan elinkaaren aikana (esimerkiksi kitkamateriaalit ja jarrulevyt), komissio on kuitenkin arvioinut riippumattomien jälkimarkkinoiden tason erikseen.

b. **Paineilmatoimiset kitkajarrujärjestelmät ja niiden alajärjestelmät**

16. Junan kulun hidastamiseksi tai pysäyttämiseksi on useita erilaisia teknisiä ratkaisuja, kuten kitkajarrut, magneettiset jarrut ja dynaamiset jarrut. Ainoastaan kitkajarruilla on merkitystä nyt käsiteltävän liiketoimen arvioinnissa.

17. Komissio totesi eräässä aiemmassa tapauksessa ([4]) tehtyjen havaintojen mukaisesti, että raidekaluston täydellisten kitkajarrujärjestelmien valmistus ja tarjonta muodostavat erilliset markkinat (verrattuna muuntyyppisiin jarruihin) ja että paineilmatoimiset ja hydrauliset järjestelmät voidaan erottaa toisistaan.

18. Komissio totesi myös, että täydellisten kitkajarrujärjestelmien markkinat voidaan jakaa ainakin sähköisesti ohjattuihin, jäljempänä 'sähköiset paineilmatoimiset järjestelmät', ja muuten kuin sähköisesti ohjattuihin järjestelmiin ja ettei voida sulkea pois sitä, että markkinat voitaisiin jakaa edelleen liikkuvan kaluston tyypin mukaan (esimerkiksi suurnopeus-, alue- ja metrojunat). Komissio ei kuitenkaan tehnyt päätelmää tästä kysymyksestä, koska kilpailuvaikutusten arvioinnin tulos pysyi samana kaikissa vaihtoehdoissa.

19. Lisäksi komissio totesi, että paineilmatoimisille kitkajarrujärjestelmien alajärjestelmille on erilliset markkinat: i) telijarrut, ii) jarrujen ohjauslaitteet ja iii) paineilmayksiköt. Komissio totesi myös, että sähköisiin ja muihin kuin sähköisiin jarrujen ohjauslaitteisiin pätisivät samat päätelmät kuin täydellisiin paineilmatoimisiin kitkajarrujärjestelmiin. Telijarrujen osalta on todennäköistä, että levyjarrut ([5]) ja tönkkäjarrut ([6]) muodostavat erilliset markkinat. Komissio ei kuitenkaan määritellyt tuotemarkkinoita tarkasti, koska kilpailuvaikutusten arvioinnin tulos pysyi samana kaikissa vaihtoehdoissa.

([1]) Komission asetus (EY) N:o 802/2004, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 täytäntöönpanosta (EUVL L 133, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Tässä jaksossa käsiteltyjen markkinoiden lisäksi osapuolten toiminnot ovat päällekkäisiä seuraavien tuotteiden osalta: i) junanovet, ii) energiamittarit ja iii) tapahtumapiirturit. Osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus junanovissa ja energiamittareissa jää ETA-alueella kuitenkin alle 20 prosentin, eivätkä ne näin ollen ole liiketoimen vaikutusalaan kuuluvia markkinoita. Tapahtumapiirturien osalta osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus on yhden markkinoiden määrittelyvaihtoehdon mukaan [20–30] prosenttia, mutta markkinaosuuden kasvu jää kuitenkin vain [0–5] prosenttiyksikköön. Sen vuoksi niitä ei käsitellä tässä asiakirjassa.

([3]) M.7538 – Knorr-Bremse/Vossloh, 36 kohta.

([4]) M.7538 – Knorr-Bremse/Vossloh, 48 kohta. Kysymys jätettiin päätöksessä avoimeksi.

([5]) Levyjarru koostuu jarrulevystä ja jarrusatulayksiköstä, jossa on tavallisesti jarrusylinteri, jarruvivusto ja vivustonsäädin. Levyjarru tuottaa jarrutuksen painamalla kitkamateriaalia (eli jarrupaloja) telin akseliin tai pyörään asennettua jarrulevyä vasten.

([6]) Tönkkäjarru koostuu tavallisesti jarrusylinteristä, jarruvivustosta, vivustonsäätimestä ja jarrutönkän kannattimesta. Tönkkäjarru tuottaa jarrutuksen painamalla kitkamateriaalia (eli jarrutönkkää tai jarruanturaa) suoraan pyörän kulkupintaa vasten.

c. **Virroittimet ja liukuhiilet**

20. Virroitinta käytetään sähkövirran siirtämiseen ilmajohdoista (ajolangoista) raideliikennevälineeseen ([1]). Virroittimen kelkan päälle asennetaan liukuhiili yhteyden saamiseksi ajolankaan.

21. Komissio katsoi, että merkitykselliset markkinat olisivat joko kaikentyyppisen liikkuvan kaluston virroittimien valmistuksen ja tarjonnan markkinat tai että markkinat olisi jaettava kyseisen liikkuvan kaluston tyypin mukaan. Markkinatutkimuksessa ilmeni merkkejä siitä, että erityisesti suurnopeusjunien virroittimet voivat muodostaa erilliset markkinat (verrattuna esimerkiksi pääradan liikenteessä ja seutuliikenteessä käytettäviin sähkökäyttöisellä voimalaitteella varustettuihin junayksiköihin (EMUt)). Komissio ei kuitenkaan tehnyt päätelmää tästä kysymyksestä, koska kilpailuvaikutusten arvioinnin tulos pysyi samana kaikissa vaihtoehdoissa.

22. Lisäksi komissio totesi, että liukuhiilille on erilliset markkinat.

d. **Kitkamateriaalit**

23. Kitkajarrujärjestelmillä vähennetään junan nopeutta tai pysäytetään juna muuntamalla liike-energia lämmöksi. Kitkamateriaalit ovat olennainen osa jarrujärjestelmää, joka tuottaa tarvitun kitkan energiamuodon muuntamiseksi silloin, kun kitkamateriaalia painetaan jarrulevyä tai pyörän kulkupintaa vasten.

24. Junasovelluksiin tarkoitettuja kitkamateriaaleja valmistetaan pääasiassa kahdessa eri koostumuksessa, eli ne ovat joko orgaanisia tai sintrattuja ([2]). Niitä on pääasiassa kahdentyyppisiä: levyjarrujen jarrupalat (jotka painetaan jarrulevyä vasten) ja tönkkäjarrujen jarrutönkät/jarruanturat (jotka painetaan suoraan pyörän kulkupintaan).

25. Komissio totesi, että seuraavilla tuotteilla on erilliset tuotemarkkinat: i) orgaaniset jarrupalat, ii) sintratut jarrupalat, iii) orgaaniset jarruanturat ja iv) sintratut jarruanturat. Kukin näistä markkinoista olisi myös jaettava myyntiin alkuperäisen laitteen markkinoilla ja myyntiin riippumattomilla jälkimarkkinoilla. Komissio jätti avoimeksi kysymyksen siitä, olisiko sintrattujen jarrupalojen markkinat jaettava edelleen jäykkien ja joustavien jarrupalojen markkinoihin sekä jarrukiekkojen ja jarrupalojen markkinoihin.

e. **Jarrulevyt**

26. Jarrulevyt ovat mekaanisen telijarrun osia. Jarrupaloja painetaan jarrulevyihin, mikä aiheuttaa liike-energian muuntumisen lämmöksi. Näin voidaan hidastaa junan kulkua tai pysäyttää se.

27. Komissio katsoi, että jarrulevyt muodostavat erilliset markkinat. Markkinat olisi jaettava myös myyntiin alkuperäisen laitteen markkinoilla ja myyntiin riippumattomilla jälkimarkkinoilla.

VI. MERKITYKSELLISET MAANTIETEELLISET MARKKINAT

28. Komissio katsoi, että kaikkien liiketoimen kohteena olevien tuotteiden merkitykselliset maantieteelliset markkinat ovat ETA:n laajuiset.

VII. ARVIOINTI

a. **Tehokkaan kilpailun olennainen estyminen**

29. Komissio on tullut siihen tulokseen, että liiketoimi estäisi tehokasta kilpailua olennaisesti seuraavilla markkinoilla:

i) sintrattujen jarrupalojen riippumattomat jälkimarkkinat

ii) sintrattujen jarruanturoiden riippumattomat jälkimarkkinat

30. Liiketoimi estäisi tehokasta kilpailua olennaisesti kyseisillä markkinoilla pääasiassa seuraavista syistä.

31. Ensinnäkin osapuolten yhdistetty markkinaosuus olisi suuri: (60–70) prosenttia sintratuissa jarrupaloissa, lisäystä (10–20) prosenttiyksikköä, ja (90–100) prosenttia jarruanturoissa, lisäystä (0–5) prosenttiyksikköä. Jäljelle jäisi vain muutama kilpailija – käytännössä ainoastaan Federal Mogul ja Knorr-Bremse – ja ne olisivat huomattavasti pienempiä. Lisäksi osa Knorr-Bremsen myynnistä muodostuu Wabtecin Knorr-Bremselle myymistä sintratuista materiaaleista.

([1]) Joissakin sovelluksissa, varsinkin metrojunissa, voidaan käyttää erilaisia teknisiä ratkaisuja, kuten kolmannen raiteen (virtakiskon) virtakenkiä. Liiketoimi koskee vain yläpuolisia virroittimia.

([2]) Aikaisemmin käytettiin paljon myös valurautaa, mutta nykyisin se korvataan sintratuilla ja orgaanisilla materiaaleilla esimerkiksi melupäästöjä koskevien määräysten vuoksi.

32. Toiseksi osapuolet ovat läheisiä kilpailijoita. Ne ovat usein hyväksyttyjä toimittajia saman liikkuvan kaluston osalta, ja ne kilpailevat kiivaasti suurista hankkeista. Esimerkiksi äskettäin osapuolet tekivät lukuisia kertoja jatkuvasti alenevia hintatarjouksia toisiaan vastaan Ranskan rautatieliikenteen harjoittajan SNCF:n järjestämässä tarjouskilpailussa, joka koski sintrattujen jarrupalojen toimittamista sen suurnopeusjunia varten.

33. Kolmanneksi orgaanisten kitkamateriaalien toimittajat eivät merkittävästi aiheuta kilpailupainetta sintrattujen materiaalien toimittajille. Vaihtaminen sintratusta kitkamateriaalista orgaaniseen ja päinvastoin on harvinaista ja teknisesti hankalaa.

34. Neljänneksi markkinoille tulon esteet ovat suuria. Sintrattujen kitkamateriaalien kehittäminen edellyttää huomattavia investointeja, ja koska tuotteet ovat junan keskeisiä turvallisuustekijöitä, niihin sovelletaan tiukkoja sääntelyvaatimuksia. Uusien kilpailijoiden tulo markkinoille liiketoimen toteuttamisen jälkeen vaikuttaa epätodennäköiseltä.

35. Viidenneksi useat markkinatoimijat, mukaan lukien rautatieyhtiöt, liikkuvan kaluston valmistajat, kitkamateriaalia valmistavat kilpailijat ja eräs jarrujärjestelmiä valmistava kilpailija, ilmaisivat huolensa liiketoimesta. Ne väittivät, että liiketoimi johtaisi kilpailun vähentymiseen ja korkeampiin hintoihin näillä markkinoilla.

b. **Tehokas kilpailu ei estyisi olennaisesti**

Täydelliset kitkajarrujärjestelmät

36. Osapuolten toiminnoissa on päällekkäisyyksiä täydellisten kitkajarrujärjestelmien osalta ainoastaan, jos arvioidaan tavaraliikenteen vaunujen / (muiden kuin sähköisten) paineilmatoimisten kitkajärjestelmien mahdollista segmenttiä. Yhteenlaskettu markkinaosuus on kuitenkin alle 20 prosenttia, joten kyseessä olevat markkinat eivät kuulu liiketoimen vaikutusalaan.

37. Henkilöliikenteen sovellusten osalta kysyntä ETA-alueella kohdistuu sähköisiin paineilmatoimisiin jarrujärjestelmiin, joista on tullut tosiasiallinen standardi kaikissa uusissa henkilöliikenteen liikkuvan kaluston hankkeissa. Osapuolten toiminnot eivät mene päällekkäin näiden jarrujärjestelmien osalta ETA-alueella, sillä Wabtecilla ei ole sellaisia sähköisiä jarrujen ohjauslaitteita, joita ETA-alueella vaaditaan, eikä se näin ollen voi tarjota niitä ([1]).

38. Ensimmäisen vaiheen tutkimuksen jälkeen komissio oli kuitenkin huolissaan siitä, että Wabtec olisi mahdollisesti voinut tulla täydellisten (sähköisten) paineilmatoimisten kitkajarrujärjestelmien markkinoille, joilla Knorr-Bremse on tällä hetkellä selvä markkinajohtaja (sillä on vähintään (70–80) prosenttia markkinoista) ja Faiveley on ainoa kilpailija. Wabtec oli kehittänyt kaksi sähköistä jarrujen ohjauslaitetta, […] ja […], ja oli olemassa näyttöä siitä, että Wabtec aikoi tuoda ne ETA-alueen markkinoille. Toisen vaiheen tutkimuksen jälkeen komissio totesi kuitenkin, että sen huolenaiheet eivät olleet täysin perusteltuja ja että tehokkaan kilpailun olennaista estymistä ei voitu näyttää toteen oikeudellisesti riittävällä tavalla. Tämä johtui lähinnä seuraavista syistä.

39. Ensinnäkin Wabtecin […] tuote ei teknisistä ja kaupallisista syistä soveltuisi ETA-alueelle. Tuote oli kehitetty Yhdysvaltojen johtamassa hankkeessa ottamatta huomioon ETA-markkinoiden teknisiä vaatimuksia, ja se oli myös liian […] kilpailijoiden tuotteisiin verrattuna. Lisäksi Wabtecin sisäisistä asiakirjoista kävi ilmi, ettei yrityksen sisällä uskottu tuotteeseen.

40. Toiseksi, vaikka […] olisi todennäköisesti teknisesti ja kaupallisesti enemmän kilpailijoiden ETA-alueella nykyisin myymien tuotteiden tasolla, se on vielä kehityksensä alkuvaiheessa ja edellyttää huomattavaa jatkosuunnittelua ollakseen valmis.

41. Kolmanneksi – toisin kuin komissio päätteli ensimmäisessä vaiheessa – tekninen innovointi markkinoilla on dynaamista eikä vain asteittaista. Toisen vaiheen tutkimuksen kuluessa Faiveley ilmoitti komissiolle aikovansa tuoda uuden jarrujen ohjauslaitetuotteen markkinoille vuonna 2016. Tuote on teknisesti ja kaupallisesti huomattavasti edistyneempi kuin Faiveleyn nykyiset tuotteet. Komissio totesi, että tällainen kehitys vaikeuttaisi Wabtecin tuloa markkinoille entisestään, koska sen lisäksi, että sen olisi saavutettava markkinoiden nykyinen taso, sen olisi myös vastattava nykyisten kilpailijoiden uuteen kehitykseen. Osoittautui, että esimerkiksi […] olisi todennäköisesti vanhentunut ja se pitäisi suunnitella suurelta osin uudelleen, minkä vuoksi sen tulo markkinoille olisi epävarmaa ja joka tapauksessa tapahtuisi odotettua myöhemmin.

([1]) Wabtec tarjoaa sähköisiä jarrujen ohjauslaitteita ETA:n ulkopuolella, esimerkiksi Yhdysvalloissa. Sääntelylliset vaatimukset ja asiakkaiden odotukset ovat ETA-alueella kuitenkin huomattavan erilaiset ja tiukemmat.

42. Neljänneksi alajärjestelmien toimittajat aiheuttavat kilpailupainetta. Vaikka nämä toimittajat eivät voi tarjota täydellisiä kitkajarrujärjestelmiä, monet liikkuvan kaluston valmistajat kykenevät sisällyttämään alajärjestelmiä täydellisiin kitkajarrujärjestelmiin, ja ne ovatkin aikaisemmin käyttäneet tätä valmiutta neuvottelukeinona.

43. Viidenneksi, vaikka jotkin markkinatoimijat toivat esille joitain täydellisiin kitkajarrujärjestelmiin liittyviä huolenaiheita, toiset puolestaan katsoivat, että liiketoimella saattaisi olla myönteisiä seurauksia, sillä Faiveley voisi kilpailla voimakkaammin selvän markkinajohtajan Knorr-Bremsen kanssa.

Kitkajarrujen alajärjestelmät

44. Komissio katsoi, että liiketoimi ei aiheuttaisi kilpailuongelmia, jotka liittyvät kitkajarrujen alajärjestelmiin.

45. Mekaanisten telijarrujen osalta osapuolten toiminnot ovat päällekkäisiä levyjarrujen toimituksissa, joissa niiden yhdistetty markkinaosuus on noin (30–40) prosenttia. Muut tärkeimmät kilpailijat, Knorr-Bremse ja Dako, ovat edelleen vahvoja toimijoita. Enemmistö liikkuvan kaluston valmistajista katsoi myös, että niillä olisi riittävästi vaihtoehtoja liiketoimen jälkeenkin.

46. Jarrujen ohjausjärjestelmien osalta komissio totesi, että niihin pätevät samat päätelmät kuin täydellisiin (sähköisiin) paineilmatoimisiin kitkajarrujärjestelmiin.

47. Paineilmajärjestelmissä osapuolilla ei ole päällekkäistä toimintaa ETA-alueella, sillä Wabtec ei tällä hetkellä tarjoa tällaisia järjestelmiä. Komissio ei myöskään havainnut näyttöä siitä, että Wabtec mahdollisesti tulisi näille markkinoille.

Virroittimet ja liukuhiilet

48. Virroittimissa osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus on (30–40) prosenttia, jos tarkastellaan kaikkia liikkuvan kaluston tyyppejä yhdessä. Joissain potentiaalisissa alasegmenteissä markkinaosuus olisi suurempi, esimerkiksi suurnopeusjunissa (40–50) prosenttia ja vetureissa (60–70) prosenttia. Tästä huolimatta komissio katsoi lähinnä seuraavista syistä, ettei liiketoimi aiheuta virroittimia koskevia kilpailuongelmia.

49. Komissio totesi ensinnäkin, että markkinaosuudet eivät yksinään anna täydellistä kuvaa markkinatoimijoiden asemasta. Tämä johtuu esimerkiksi tarjousten vähäisestä määrästä vuodessa (erityisesti suurnopeusjunien kohdalla) ja siitä aiheutuvasta markkinaosuuksien vaihtelusta. Lisäksi myyntimäärä ja näin ollen markkinaosuudet eivät niinkään riipu virroittimen valmistajasta vaan sen juna-alustan menestymisestä (standardoidut junat, esimerkiksi veturit, myydään sarjoissa), johon virroittimet on asennettu.

50. Toiseksi osapuolet eivät näytä olevan kovinkaan läheisiä kilpailijoita, eivätkä ne useimmiten osallistu samoihin tarjouskilpailuihin. Niillä näyttää olevan vahva asema liikkuvan kaluston eri tyyppien virroittimissa, sillä Faiveley keskittyy suurnopeusjuniin kun taas Wabtec on vahvempi esimerkiksi pääratаverkon junissa.

51. Kolmanneksi markkinoille jää useita kilpailijoita (kuten Schunk, Contact, Richard, EC Engineering ja Sécheron). Myös pienemmät kilpailijat näyttävät motivoituneilta ja pystyvät kehittämään tuotteitaan edelleen ja siten vahvistamaan osuuttaan eri potentiaalisilla markkinasegmenteillä.

52. Neljänneksi liikkuvan kaluston valmistajilla näyttää olevan merkittävä rooli virroittimissa. Ne ovat aikaisemmin tehneet yhteistyötä virroittimien toimittajien kanssa kehittääkseen virroittimia uusiin juniin, ja monet niistä ilmoittivat, että ne voisivat tarvittaessa aloittaa oman tuotannon tai tukea virroittimien toimittajia. Yleisesti ottaen vaikuttaa siltä, että liikkuvan kaluston valmistajilla on ostovoimaa.

53. Lopuksi komissio toteaa, että liukuhiilet eivät aiheuttaisi horisontaalisia päällekkäisyyksiä, koska Faiveley ei tuota niitä. Komissio katsoi myös, että liiketoimi ei aiheuttaisi vertikaalisia kilpailuongelmia. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että i) Wabtecin markkinaosuus liukuhiilissä on edelleen vähäinen eli alle (10–20) prosenttia, minkä vuoksi yritys ei kykene sulkemaan tuotantohyödykemarkkinoita, ja siitä, että ii) osapuolet hankkivat jo nyt (50–60) prosenttia tarvitsemistaan liukuhiilistä Wabtecilta. Markkinoille jäisi useita merkittäviä toimittajia, mukaan lukien Schunk, ja useita riippumattomia toimittajia, joilla ei ole omaa virroitintuotantoa (kuten Morgan ja Mersen).

Kitkamateriaalien luomat vertikaaliset yhteydet

54. Liiketoimi johtaa vertikaalisiin yhteyksiin i) kitkamateriaalien toimitusketjun alkupäässä (alkuperäiset laitevalmistajat) ja ii) jarrujärjestelmien (sekä telijarrujen) tuotantoketjun loppupäässä. Komissio on päätellyt seuraavista syistä, että nämä vertikaaliset yhteydet eivät johda tehokkaan kilpailun olennaiseen estymiseen.

55. Tuotantohyödykemarkkinoiden sulkemisen osalta komissio katsoi, että sulautuman tuloksena syntyvällä yrityksellä ei olisi kykyä eikä kannustinta sulkea markkinoita ja että tuotantohyödykemarkkinoiden sulkemisella ei todennäköisesti olisi merkittävää haitallista vaikutusta kilpailuun tuotantoketjun loppupäässä.

56. Sulautuman tuloksena syntyvä yritys ei pystyisi sulkemaan markkinoilta etenkään tuotantoketjun loppupäässä toimivia kilpailijoitaan, sillä tärkeimmällä kilpailijalla, joka on myös ainoa kilpailija, johon sulkeminen vaikuttaisi, eli Knorr-Bremsellä on kitkamateriaalien tuotantokapasiteettia (yhteisyrityksensä ICERin kautta), ja se voisi lisätä tuotantoa. Komissio totesi myös, että Knorr-Bremse on tehnyt Wabtecin kanssa sopimuksen, jonka mukaan […]. Tämän vuoksi Knorr-Bremsellä on aikaa kehittää omaa tuotantoaan.

57. Lisäksi komissio katsoi, että sulautuman tuloksena syntyvällä yrityksellä ei olisi kannustinta sulkea tuotantohyödykemarkkinoita, sillä se ei todennäköisesti kykenisi lisäämään tuotantoketjun loppupään myyntiään voidakseen kompensoida menettämänsä tuotantoketjun alkupään voitot.

58. Lisäksi lopullisissa sitoumuksissa, joilla pyritään poistamaan sintrattuja kitkamateriaaleja koskevat horisontaaliset kilpailuongelmat, tarjottaisiin tuotantoketjun loppupään kilpailijoille potentiaalinen vaihtoehtoinen hankintalähde.

59. Pääasiassa orgaanisiin kitkamateriaaleihin liittyvien kysyntämarkkinoiden sulkemisen osalta komissio katsoi, että sulautuman tuloksena syntyvällä yrityksellä ei olisi kykyä eikä kannustinta sulkea markkinoita ja että kysyntämarkkinoiden sulkemisella ei todennäköisesti olisi merkittävää haitallista vaikutusta tuotantoketjun loppupään kilpailuun.

60. Erityisesti on todettava, että sulautuman tuloksena syntyvä yritys ei pystyisi sulkemaan kysyntämarkkinoita, koska osapuolet eivät ole kitkamateriaaleja toimittavien alkuperäisten laitevalmistajien tärkeimpiä asiakkaita (tärkein asiakas on Knorr-Bremse, jonka markkinaosuus on noin (70–80) prosenttia tuotantoketjun loppupään markkinoilla). Lisäksi jopa 95 prosenttia kitkamateriaaleista myydään riippumattomilla jälkimarkkinoilla eikä alkuperäisen laitteen markkinoilla. Koska riippumattomien jälkimarkkinoiden myynti ei näytä olevan täysin riippuvainen myynnistä alkuperäisen laitteen markkinoilla, sulautuman tuloksena syntyvän yrityksen toimittajat, kuten Federal Mogul, voisivat jatkaa myyntiä riippumattomilla jälkimarkkinoilla, jotka muodostavat ylivoimaisesti suurimman osan kokonaismarkkinoista. Kahden toimittajan käyttö on orgaanisten materiaalien osalta yleisempää ja helpompaa kuin sintrattujen materiaalien tapauksessa. Sen vuoksi asiakkaat voisivat torjua mahdollisen markkinoilta sulkemiseen tähtäävän strategian käyttämällä kahta toimittajaa.

61. Lisäksi komissio katsoi, että sulautuman tuloksena syntyvällä yrityksellä ei olisi kannustinta kysyntämarkkinoiden sulkemiseen, koska se ei todennäköisesti saisi merkittävää hyötyä tällaisesta toiminnasta tuotantoketjun alkupään markkinoilla (Federal Mogulin vahvan aseman ja muiden orgaanisten kitkamateriaalien toimittajien markkinoillaolon vuoksi) tai tuotantoketjun loppupään markkinoilla (muun muassa Knorr-Bremsen vahvan aseman vuoksi).

Jarrulevyt

62. Osapuolten toiminta on päällekkäistä jarrulevyjen tarjonnassa ETA-alueen riippumattomilla jälkimarkkinoilla. Komissio katsoi kuitenkin, että päällekkäisyys ei johda tehokkaan kilpailun olennaiseen estymiseen.

63. Erityisesti on huomattava, että osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus on edelleen kohtuullinen ((30–40) prosenttia) ja markkinoilla on useita vaihtoehtoisia kilpailijoita, kuten Ibre ja Kovis. Suurin osa rautatieliikenteen harjoittajista ilmoitti myös, että niillä olisi riittävästi vaihtoehtoisia toimittajia liiketoimen jälkeenkin.

VIII. **SITOUMUKSET**

a. **Lopullisten sitoumusten kuvaus**

64. Ratkaistakseen edellä mainitut kilpailuongelmat sintrattujen kitkapalojen, jarruanturoiden ja jarrutönkkien markkinoilla ETA-alueella ilmoituksen tekijä toimitti lopulliset sitoumukset 16. elokuuta 2016. Lopulliset sitoumukset sisälsivät muutoksia, joissa otettiin huomioon komission tekemän ensimmäisiä sitoumuksia koskevan markkinatestin tulokset.

65. Ilmoituksen tekijä ehdottaa lopullisissa sitoumuksissa myyvänsä Faiveleyn koko kitkamateriaalitoiminnan (Faiveley Transport Gennevilliers, FTG) sopivalle ostajalle, jäljempänä 'luovutettava liiketoiminta'. FTG muodostuu entisestä Carbone Lorrainen liiketoiminnasta, jonka Faiveley hankki vuonna 2008.

66. Luovutettava liiketoiminta sisältää kaikki FTG:n aineelliset ja aineettomat omaisuuserät ja sen koko henkilöstön. Faiveleyn muiden tytäryhtiöiden kautta tällä hetkellä hoidettava myynti siirretään FTG:lle, ja sulautuman tuloksena syntyvä yritys siirtää luovutettavalle liiketoiminnalle siirtymäkauden ajaksi FTG:n tällä hetkellä valmistamia kitkamateriaaleja koskevat asiakastiedustelut. Sulautuman tuloksena syntyvä yritys antaa luovutettavan liiketoiminnan tehtäväksi toimittaa alihankintana osan niistä TGV:n jarrupaloista, jotka Wabtec toimittaa SNCF:lle voitettuaan äskettäisen tarjouskilpailun Faiveleya vastaan (sillä varauksella, että SNCF suostuu siihen).

67. Ilmoituksen tekijä sitoutuu varmistamaan, että i) ostaja voi valintansa mukaan hankkia FTG:n konsernivelan vahvistettuun enimmäishintaan; ii) myynti- ja ostosopimukseen sisältyy kannustinjärjestelmä, jonka puitteissa ostajaa kannustetaan tekemään investointeja luovutettavaan liiketoimintaan; ja iii) ostaja pystyy myymään kansainvälisille rautatieliikenteen asiakkaille.

b. **Lopullisten sitoumusten arviointi**

68. Komissio katsoi, että lopulliset sitoumukset ovat riittävät ja soveltuvat poistamaan komission havaitsemat kilpailuongelmat. Erityisesti sitoumukset poistavat sopimuspuolten väliset päällekkäisyydet sintrattujen jarrupalojen ja jarruanturoiden/jarrutönkkien tarjonnassa.

69. Lopullisiin sitoumuksiin sisältyvissä toimenpiteissä otetaan riittävästi huomioon ensimmäisiä sitoumuksia koskevan markkinatestin tulokset. Näiden toimenpiteiden tarkoituksena on i) parantaa luovutettavan liiketoiminnan pääomarakennetta siirtämällä ostajalle edullisin ehdoin kaikki konsernin sisäiset velat, jotka FTG:llä on Faiveleylle, ii) kannustaa ostajaa investoimaan luovutettavaan liiketoimintaan ja iii) varmistaa, että luovutettavan liiketoiminnan ostaa toimija, jolla on asianmukaiset yhteydet kansainvälisen rautatieliikenteen asiakkaisiin.

70. Komissio totesi lopuksi, että luovutettava liiketoiminta oli ollut elinkelpoinen kilpailija sintrattujen kitkamateriaalien markkinoilla ennen sen vertikaalista integroitumista Faiveleyn kanssa. Tämän vuoksi komissio katsoi, että luovutettava liiketoiminta voi muodostaa elinkelpoisen itsenäisen liiketoiminnan ilman vertikaalista integroitumista ja että se aiheuttaa liiketoimen jälkeenkin samantasoista kilpailupainetta sintrattujen kitkamateriaalien markkinoilla.

71. Näin ollen komissio päättelee päätösluonnoksessaan, että liiketoimi, sellaisena kuin se on muutettuna ilmoituksen tekijän toimittamilla lopullisilla sitoumuksilla, ei johtaisi tehokkaan kilpailun olennaiseen estymiseen sintrattujen jarrupalojen tai jarruanturoiden/jarrutönkkien tuotannossa ja tarjonnassa.

IX. **PÄÄTELMÄT JA EHDOTUS**

72. Päätösluonnoksessa tullaan siihen tulokseen, että suunniteltu keskittymä ei olennaisesti estä tehokasta kilpailua sisämarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla, jos osapuolet noudattavat lopullisia sitoumuksia. Näin ollen keskittymä olisi julistettava sisämarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi sulautuma-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 2 kohdan sekä ETA-sopimuksen 57 artiklan mukaisesti.