Samenvatting van het besluit van de Commissie

van 4 oktober 2016

waarbij een concentratie verenigbaar wordt verklaard met de interne markt en de werking van de EER-overeenkomst

(Zaak M.7801 — Wabtec/Faiveley Transport)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2016) 6325)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2018/C 113/07)

Op 4 oktober 2016 heeft de Commissie een besluit vastgesteld met betrekking tot een concentratiezaak op grond van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de „EG-concentratieverordening") [1], en met name artikel 8, lid 2, van die verordening. Een niet-vertrouwelijke versie van de volledige tekst van het besluit, in voorkomend geval in de vorm van een voorlopige versie, is in het Engels te vinden op de website van het directoraat-generaal Concurrentie op het volgende adres: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. **DE PARTIJEN**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (hierna „Wabtec" genoemd) is een in de Verenigde Staten gevestigde internationale onderneming die actief is op het gebied van de fabricage en levering van spoorwegapparatuur en de verlening van diensten in de spoorwegsector. Wabtec is de marktleider op het Amerikaanse continent.

2. Faiveley Transport SA (hierna „Faiveley" genoemd) is een in Frankrijk gevestigde onderneming die actief is op het gebied van de fabricage en levering van geïntegreerde systemen en diensten in de spoorwegsector. Haar activiteiten zijn op de Europese markt gericht.

3. Wabtec wordt hierna „de aanmeldende partij" genoemd, terwijl Wabtec en Faiveley samen „de partijen" worden genoemd.

II. **DE TRANSACTIE**

4. De transactie bestaat erin dat Wabtec in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), indirecte uitsluitende zeggenschap over de hele onderneming Faiveley verkrijgt door de verwerving van aandelen (hierna „de transactie" genoemd).

III. **UNIEDIMENSIE**

5. De partijen hebben samen een totale wereldwijde omzet van meer dan 2 500 miljoen EUR [2] (Wabtec 2 292 miljoen; Faiveley 1 048 miljoen). De totale omzet van de betrokken ondernemingen samen bedraagt meer dan 100 miljoen EUR en de totale omzet van elk van hen bedraagt meer dan 25 miljoen EUR in zowel Duitsland, Frankrijk, Italië als het Verenigd Koninkrijk. Elk van de betrokken ondernemingen heeft een totale omzet in de Unie van meer dan 100 miljoen EUR (Wabtec […] miljoen EUR; Faiveley […] miljoen EUR), maar zij behalen niet meer dan twee derde van hun totale omzet in een en dezelfde lidstaat.

6. De concentratie heeft derhalve een Uniedimensie in de zin van artikel 1, lid 3, van de concentratieverordening.

IV. **PROCEDURE**

7. Op 4 april 2016 heeft de Commissie de aanmelding in deze zaak ontvangen.

8. Op 12 mei 2016 heeft de Commissie een besluit tot inleiding van de procedure van artikel 6, lid 1, onder c), van de concentratieverordening vastgesteld.

9. Op 17 juni 2016 heeft de Commissie een besluit vastgesteld overeenkomstig artikel 10, lid 3, van de concentratieverordening, waarbij de termijn voor de vaststelling van een definitief besluit met instemming van de aanmeldende partij met twintig dagen is verlengd.

---

[1] PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

[2] Omzet berekend overeenkomstig artikel 5 van de concentratieverordening en de geconsolideerde mededeling van de Commissie over bevoegdheidskwesties (PB C 95 van 16.4.2008, blz. 1).

10. Op 8 juli 2016 is de termijn voor de vaststelling van een definitief besluit geschorst overeenkomstig artikel 10, lid 4, van de concentratieverordening en artikel 9 van Verordening (EG) nr. 802/2004 van de Commissie [1] tot uitvoering van de concentratieverordening. De schorsing is opgeheven op 13 juli 2016.

11. Op 25 juli 2016 heeft de aanmeldende partij toezeggingen ingediend bij de Commissie (hierna „de eerste reeks toezeggingen" genoemd).

12. Op 25 juli 2016 is de Commissie gestart met een marktonderzoek om te beoordelen of de eerste reeks toezeggingen geschikt was om de door de Commissie vastgestelde mededingingsbezwaren weg te nemen.

13. Op 16 augustus 2016 heeft de aanmeldende partij herziene toezeggingen bij de Commissie ingediend (hierna „de definitieve toezeggingen" genoemd).

V. **RELEVANTE PRODUCTMARKTEN** [2]

a. **Markt van de originele uitrusting en onafhankelijke vervangingsmarkt**

14. In de treinindustrie vindt de handel over het algemeen op twee niveaus plaats: i) verkopen aan fabrikanten van originele uitrusting (original equipment market — OEM), waaronder zowel fabrikanten van rollend materieel als fabrikanten van subsystemen, en ii) verkopen op de onafhankelijke vervangingsmarkt (independant aftermarket — IAM) aan spoorwegondernemingen.

15. In overeenstemming met de bevindingen in een eerdere zaak [3] kwam de Commissie tot de conclusie dat het voldoende is de markten voor treinsystemen en subsystemen op OEM-niveau te beoordelen, aangezien de IAM grotendeels overeenkomt met de situatie op de OEM. Voor onderdelen die tijdens de levensduur van een trein regelmatig moeten worden vervangen (zoals wrijvingsmaterialen en remschijven), heeft de Commissie het IAM-niveau afzonderlijk beoordeeld.

b. **Pneumatische wrijvingsremsystemen en subsystemen daarvan**

16. Er zijn verschillende technische mogelijkheden om een trein af te remmen of te stoppen, zoals wrijvingsremmen, magnetische remmen en dynamische remmen. Voor de beoordeling van de transactie zijn alleen wrijvingsremmen relevant.

17. In overeenstemming met de bevindingen in een eerdere zaak [4] kwam de Commissie tot de conclusie dat de vervaardiging en levering van complete wrijvingsremsystemen voor spoorvoertuigen een afzonderlijke markt vormt (in tegenstelling tot andere soorten remmen) en dat een onderscheid kan worden gemaakt tussen pneumatische en hydraulische systemen.

18. De Commissie heeft voorts geconcludeerd dat de markt voor complete wrijvingsremsystemen waarschijnlijk ten minste kan worden onderverdeeld in elektronisch gestuurde (elektropneumatische) systemen en niet-elektronisch gestuurde systemen, en dat niet uit te sluiten valt dat een verdere onderverdeling kan worden gemaakt naargelang van het type rollend materieel (hogesnelheidstreinen, regionale treinen, metrotreinen enz.). De Commissie heeft hierover evenwel geen definitieve conclusie getrokken, aangezien de uitkomst van de beoordeling uit mededingingsoogpunt in alle gevallen hetzelfde zou blijven.

19. Daarnaast heeft de Commissie geconcludeerd dat afzonderlijke markten bestaan voor subsystemen van pneumatische wrijvingsremsystemen: i) bogieremmen, ii) rembedieningsorganen en iii) luchttoevoereenheden. De Commissie heeft voorts opgemerkt dat voor rembesturingen dezelfde overwegingen tussen elektronische en niet-elektronische rembesturingen gelden als voor complete pneumatische wrijvingsremsystemen. Voor bogieremmen vormen schijfremmen [5] en loopvlakremmen [6] waarschijnlijk afzonderlijke markten. De Commissie heeft over de precieze afbakening van de productmarkten echter geen conclusie getrokken, aangezien de uitkomst van de beoordeling uit mededingingsoogpunt in alle gevallen hetzelfde zou blijven.

---

[1] Verordening (EG) nr. 802/2004 van de Commissie van 7 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (PB L 133 van 30.4.2004, blz. 1).

[2] Naast de in dit punt beschreven markten overlappen de activiteiten van de partijen elkaar op het gebied van i) treindeuren, ii) energiemeters en iii) gebeurtenisschrijvers. Het gecombineerde marktaandeel van de partijen op het gebied van treindeuren en energiemeters in de EER zal onder de 20 % blijven en dus geen aanleiding geven tot getroffen markten. Wat gebeurtenisschrijvers betreft, zal het gecombineerde marktaandeel van de partijen volgens een mogelijke marktafbakening [20-30] % bereiken, maar de toename van het marktaandeel zal slechts [0-5] procentpunt bedragen. Deze markten worden hier dus niet verder behandeld.

[3] M.7538 — Knorr-Bremse/Vossloh, punt 36.

[4] M.7538 — Knorr-Bremse/Vossloh, punt 48. Deze vraag werd in het besluit uiteindelijk opengelaten.

[5] Een schijfrem bestaat uit een remschijf en een remzadel, dat doorgaans bestaat uit een remcilinder, remhangwerk en een remversteller. Een schijfrem remt door een wrijvingsmateriaal (remblok) tegen de remschijf te drukken die op een as van het draaistel of op een wiel is gemonteerd.

[6] Een loopvlakrem bestaat doorgaans uit een remcilinder, remhangwerk, een remversteller en een remschoenhouder. Een loopvlakrem remt door een wrijvingsmateriaal (remschoen of remblok) rechtstreeks tegen het loopvlak van een wiel te drukken.

c. **Stroomafnemers en sleepstukken**

20. Een stroomafnemer wordt gebruikt om elektrische stroom af te nemen van de bovenleiding naar een spoorvoertuig ([1]). Aan de bovenkant van de stroomafnemerkop zit een sleepstuk dat contact maakt met de bovenleiding.

21. De Commissie heeft geconcludeerd dat de relevante markt de vervaardiging en levering van stroomafnemers voor alle soorten rollend materieel moet zijn, dan wel dat de markt moet worden gesegmenteerd naargelang van het type rollend materieel in kwestie. Uit het marktonderzoek bleek dat met name stroomafnemers voor hogesnelheidstreinen een afzonderlijke markt kunnen vormen (in tegenstelling tot bijvoorbeeld stroomafnemers voor elektrische treinstellen voor de lange afstand en voor regionaal verkeer). De Commissie heeft hierover evenwel geen definitieve conclusie getrokken, aangezien de uitkomst van de beoordeling uit mededingingsoogpunt in alle gevallen hetzelfde zou blijven.

22. Voorts was de Commissie van oordeel dat er een afzonderlijke markt bestaat voor sleepstukken.

d. **Wrijvingsmaterialen**

23. Wrijvingsremsystemen vertragen een trein of brengen hem tot stilstand door kinetische energie in warmte om te zetten. Wrijvingsmaterialen vormen een essentieel onderdeel van een dergelijk remsysteem; wanneer zij tegen een remschijf of het loopvlak van een wiel worden gedrukt, leveren zij de vereiste wrijving voor de omzetting van de energievorm.

24. Wrijvingsmaterialen voor treintoepassingen zijn er voornamelijk in twee verschillende samenstellingen: organisch en gesinterd ([2]). Er zijn ook twee hoofdvormen: remblokken voor schijfremmen (die tegen een remschijf worden gedrukt) en remschoenen/blokken voor loopvlakremmen (die rechtstreeks tegen het loopvlak van een wiel worden gedrukt).

25. De Commissie kwam tot de conclusie dat er afzonderlijke markten bestaan voor i) organische remblokken voor schijfremmen; ii) gesinterde remblokken voor schijfremmen; iii) organische remschoenen voor loopvlakremmen, en iv) gesinterde remschoenen voor loopvlakremmen; Elk van deze markten moet ook worden gesegmenteerd in OEM- en IAM-verkopen. De Commissie heeft de vraag of een markt voor gesinterde remblokken verder moet worden opgesplitst tussen starre en buigzame blokken alsook tussen pucks en blokken, opengelaten.

e. **Remschijven**

26. Remschijven zijn onderdelen van een mechanische bogierem. De remblokken worden op de remschijven gedrukt, waardoor kinetische energie wordt omgezet in warmte om de trein te vertragen of tot stilstand te brengen.

27. De Commissie concludeerde dat remschijven een afzonderlijke markt vormen. De markt moet ook worden gesegmenteerd in OEM- en IAM-verkopen.

VI. RELEVANTE GEOGRAFISCHE MARKTEN

28. De Commissie concludeerde dat de relevante geografische markten voor alle onder de transactie vallende producten de gehele EER omvatten.

VII. BEOORDELING

a. **Significante belemmering voor de daadwerkelijke mededinging**

29. De Commissie is tot de conclusie gekomen dat de transactie een significante belemmering voor de daadwerkelijke mededinging zou vormen op de markten voor:

i) IAM voor gesinterde remblokken,

ii) IAM voor gesinterde remschoenen.

30. De daadwerkelijke mededinging op die markten zou om de volgende hoofdredenen door de transactie aanzienlijk worden belemmerd.

31. In de eerste plaats zouden de gecombineerde marktaandelen van de partijen groot zijn: [60-70] % voor gesinterde remblokken, met een stijging van [10-20] procentpunt, en [90-100] % voor remschoenen, met een stijging van [0-5] procentpunt. Er zouden maar weinig concurrenten overblijven, in de praktijk alleen Federal Mogul en Knorr-Bremse, en die zouden aanzienlijk kleiner zijn. Bovendien zijn de verkopen van Knorr-Bremse gedeeltelijk afkomstig uit verkopen van gesinterde materialen door Wabtec aan Knorr-Bremse.

([1]) Bij sommige toepassingen, zoals gewoonlijk bij metrotreinen, kunnen andere technische oplossingen zoals een sleepschoen voor de derde rail worden gebruikt. De transactie heeft alleen betrekking op stroomafnemers voor bovenleidingen.

([2]) Vroeger werd ook op grote schaal gietijzer gebruikt, maar dit wordt onder meer wegens de geluidsnormen vervangen door gesinterd en organisch materiaal.

32. In de tweede plaats zijn de partijen naaste concurrenten. Zij zijn vaak goedgekeurde leveranciers voor het rollend materieel van dezelfde spoorwegondernemingen, en zij voeren fel concurrentie om grote projecten. De partijen hebben bijvoorbeeld onlangs in verschillende ronden offertes met steeds lagere prijzen ingediend toen zij met elkaar concurreerden bij een door de Franse spoorwegmaatschappij SNCF georganiseerde aanbesteding van gesinterde remblokken voor haar TGV's.

33. In de derde plaats oefenen leveranciers van organische wrijvingsmaterialen geen significante concurrentiedruk uit op leveranciers van gesinterde materialen. Overschakelen van gesinterd op organisch wrijvingsmateriaal vindt zelden plaats en is technisch lastig.

34. In de vierde plaats is sprake van hoge toegangsbarrières. De ontwikkeling van gesinterde wrijvingsmaterialen vergt aanzienlijke investeringen en de producten zijn, als belangrijke veiligheidscomponenten van een trein, onderworpen aan strenge voorschriften. Het lijkt onwaarschijnlijk dat na de transactie nieuwe concurrenten hun intrede zullen doen.

35. In de vijfde plaats hebben verschillende marktdeelnemers, waaronder spoorwegondernemingen, fabrikanten van rollend materieel, concurrenten op het gebied van wrijvingsmateriaal en één concurrent op het gebied van remsystemen, hun bezorgdheid geuit. Zij hebben aangevoerd dat de transactie zou leiden tot minder concurrentie en hogere prijzen op deze markten.

b. **Geen significante belemmering voor de daadwerkelijke mededinging**

Complete wrijvingsremsystemen

36. De activiteiten van de partijen op het gebied van complete wrijvingsremsystemen overlappen elkaar alleen wanneer het mogelijke segment van (niet-elektrische) pneumatische wrijvingsremsystemen voor goederenwagons wordt beoordeeld. Het gecombineerde marktaandeel blijft echter onder de 20 %, zodat er geen sprake is van getroffen markten.

37. Ten aanzien van toepassingen voor passagiersvervoer bestaat de vraag in de EER uit elektropneumatische remsystemen die de facto de norm zijn geworden voor alle nieuwe projecten op het gebied van passagierstreinen. De activiteiten van de partijen overlappen elkaar niet voor dergelijke remsystemen in de EER, aangezien Wabtec niet over de in de EER vereiste elektronische rembedieningsorganen beschikt en deze dus niet kan aanbieden ([1]).

38. Na haar fase I-onderzoek was de Commissie niettemin bezorgd dat Wabtec een potentiële nieuwkomer op de markt voor complete (elektro-)pneumatische wrijvingsremsystemen had kunnen zijn, waar Knorr-Bremse momenteel duidelijk de marktleider is (met ten minste [70-80] % van de markt) en Faiveley de enige concurrent is. Wabtec was twee elektronische rembedieningssystemen, […] en […], aan het ontwikkelen, en er waren aanwijzingen dat Wabtec deze in de EER op de markt had willen brengen. Na haar fase II-onderzoek concludeerde de Commissie echter dat haar bezwaren niet volledig gegrond waren en dat een significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging niet rechtens genoegzaam kon worden aangetoond. Hiervoor waren de onderstaande redenen.

39. In de eerste plaats zou Wabtecs […]-product technisch en commercieel niet geschikt zijn voor de EER. Het product was ontwikkeld als op de VS gericht project zonder rekening te houden met de technische vereisten van de EER-markt, en het was ook te […] in vergelijking met de producten van de concurrenten. Uit Wabtecs interne documenten bleek voorts dat Wabtec niet in het product geloofde.

40. In de tweede plaats verkeert […], dat technisch en commercieel waarschijnlijk gelijkwaardiger is aan de producten die de concurrenten momenteel in de EER verkopen, nog in een vroeg ontwikkelingsstadium, zodat aanzienlijke inspanningen nodig zijn om het ontwerp te voltooien.

41. In de derde plaats is, in tegenstelling tot de bevindingen van de Commissie in fase I, de technische innovatie op de markt dynamisch en niet louter incrementeel. Tijdens het fase II-onderzoek heeft Faiveley aan de Commissie bekendgemaakt dat zij in 2016 een nieuw rembedieningsproduct zou lanceren. Dit product is technisch en commercieel aanzienlijk geavanceerder dan de huidige producten van Faiveley. De Commissie concludeerde dat deze ontwikkeling het voor Wabtec nog moeilijker zou maken om toegang tot de markt te krijgen, aangezien zij niet alleen het huidige niveau zou moeten bereiken, maar ook dat van de nieuwe ontwikkelingen van de bestaande concurrenten. Hierdoor werd het waarschijnlijk dat bijvoorbeeld […] achterhaald zou blijken te zijn en aanzienlijke wijzigingen in het ontwerp zou vergen, zodat het op de markt komen ervan minder zeker zou worden en hoe dan ook later dan verwacht zou plaatsvinden.

([1]) Wabtec biedt wel buiten de EER elektronische rembedieningsorganen aan, bijvoorbeeld in de VS. De voorschriften en de verwachtingen van de afnemers verschillen echter aanzienlijk en zijn in de EER strenger.

42. In de vierde plaats oefenen leveranciers van subsystemen concurrentiedruk uit. Hoewel deze leveranciers geen complete wrijvingsremsystemen kunnen aanbieden, kunnen vele fabrikanten van rollend materieel subsystemen in complete wrijvingsremsystemen integreren, en zij hebben dit in het verleden als onderhandelingsinstrument gebruikt.

43. In de vijfde plaats waren sommige marktdeelnemers van oordeel dat de transactie positief zou kunnen zijn door Faiveley in staat te stellen beter te concurreren met de duidelijke marktleider Knorr-Bremse, hoewel andere marktdeelnemers bezorgdheid uitten ten aanzien van complete wrijvingsremsystemen.

Wrijvingsremsubsystemen

44. De Commissie concludeerde dat de transactie geen aanleiding zou geven tot mededingingsbezwaren in verband met wrijvingsremsubsystemen.

45. Op het gebied van mechanische bogieremmen overlappen de activiteiten van de partijen elkaar voor de levering van schijfremmen, waar zij een gecombineerd marktaandeel van ongeveer [30-40] % bereiken. De andere belangrijkste concurrenten, Knorr-Bremse en Dako, blijven echter sterk. De meerderheid van de fabrikanten van rollend materieel was van mening dat zij ook na de transactie passende alternatieven zouden hebben.

46. Met betrekking tot rembedieningsorganen concludeerde de Commissie dat dezelfde overwegingen gelden als voor complete (elektro-)pneumatische wrijvingsremsystemen.

47. Ten aanzien van luchttoevoersystemen overlappen de activiteiten van de partijen elkaar niet, aangezien Wabtec dergelijke systemen momenteel niet aanbiedt. De Commissie heeft evenmin aanwijzingen gevonden dat Wabtec een potentiële nieuwkomer op deze markt was.

Stroomafnemers en sleepstukken

48. Het gecombineerde marktaandeel van de partijen voor stroomafnemers bedraagt [30-40] % voor alle soorten rollend materieel samen. Voor sommige mogelijke subsegmenten zou het marktaandeel hoger liggen, bijvoorbeeld [40-50] % voor hogesnelheidstreinen en [60-70] % voor locomotieven. Desondanks heeft de Commissie om de volgende hoofdredenen geconcludeerd dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren met betrekking tot stroomafnemers.

49. In de eerste plaats concludeerde de Commissie dat marktaandelen alleen de posities van de marktdeelnemers onvoldoende beschrijven. Dit komt onder meer door het kleine aantal aanbestedingen per jaar (met name voor hogesnelheidstreinen) en de daaruit voortvloeiende veranderlijkheid van de marktaandelen. Voorts is het volume van de verkopen en dus het marktaandeel grotendeels niet afhankelijk van de stroomafnemerfabrikant, maar van het succes van de trein (gestandaardiseerde, in serie verkochte treinen, typisch voor bijvoorbeeld locomotieven) waarop de stroomafnemers worden geïnstalleerd.

50. In de tweede plaats lijken de partijen geen zeer naaste concurrenten, bij de meeste aanbestedingen komen zij elkaar namelijk niet tegen. Zij hebben een sterke positie bij stroomafnemers voor verschillende soorten rollend materieel, waarbij Faiveley meer gericht is op hogesnelheidstreinen, terwijl Wabtec sterker is op het gebied van langeafstandstreinen.

51. In de derde plaats blijft er een aantal concurrenten over (zoals Schunk, Contact, Richard, EC Engineering en Sécheron). Zelfs de kleinere concurrenten lijken gemotiveerd en in staat om hun producten verder te ontwikkelen en zo hun aanwezigheid in de verschillende potentiële marktsegmenten te vergroten.

52. In de vierde plaats lijken de fabrikanten van rollend materieel een belangrijke rol te spelen op het gebied van stroomafnemers: zij hebben in het verleden met leveranciers samengewerkt om stroomafnemers voor nieuwe treinen te ontwikkelen, en velen van hen gaven aan dat zij zo nodig zelf zouden kunnen beginnen met de productie van stroomafnemers dan wel de leveranciers van stroomafnemers zouden kunnen steunen. Over het algemeen lijken de fabrikanten van rollend materieel koopkracht te hebben.

53. Ten slotte merkt de Commissie op dat sleepstukken geen aanleiding geven tot horizontale overlappingen, aangezien Faiveley ze niet produceert. De Commissie concludeerde voorts dat de transactie geen aanleiding zou geven tot verticale bezwaren. Dit komt voornamelijk doordat i) Wabtecs marktaandeel voor sleepstukken met [10-20] % laag blijft, zodat er geen aanwijzingen zijn voor de afscherming van input, en ii) de partijen al [50-60] % van hun sleepstukken bij Wabtec betrekken. Er zou een aantal belangrijke leveranciers op de markt actief blijven, waaronder Schunk en een aantal onafhankelijke leveranciers die zelf geen stroomafnemers produceren (zoals Morgan en Mersen).

Verticale banden op het gebied van wrijvingsmaterialen

54. De transactie leidt tot verticale banden tussen i) de upstreamlevering van wrijvingsmaterialen (OEM) en ii) de downstreamlevering van remsystemen (en bogieremmen). Om de volgende redenen heeft de Commissie geconcludeerd dat deze verticale banden geen aanleiding geven tot een significante beperking van de daadwerkelijke mededinging.

55. Wat de afscherming van input betreft, heeft de Commissie geconcludeerd dat de gefuseerde entiteit hiervoor niet het vermogen en evenmin een motief zou hebben en dat de afscherming van input waarschijnlijk geen significant nadelig effect op de downstreamconcurrentie zou hebben.

56. De gefuseerde entiteit zou met name niet het vermogen hebben om haar downstreamconcurrenten af te schermen, aangezien de belangrijkste concurrent — en de enige die door afscherming zou worden getroffen — Knorr-Bremse productiecapaciteit voor wrijvingsmateriaal heeft (via haar joint venture ICER) en de productie zou kunnen opvoeren. De Commissie heeft ook opgemerkt dat Knorr-Bremse een overeenkomst met Wabtec heeft gesloten waarbij […], zodat Knorr-Bremse tijd heeft om haar eigen productie te ontwikkelen.

57. Voorts heeft de Commissie geconcludeerd dat de gefuseerde entiteit geen motief zou hebben om input af te schermen, aangezien zij haar downstreamverkopen waarschijnlijk onvoldoende zou kunnen vergroten om de gederfde upstreamwinst goed te maken.

58. Ten slotte zouden de definitieve toezeggingen — die bedoeld zijn om de horizontale mededingingsbezwaren bij gesinterde wrijvingsmaterialen weg te nemen — ook voorzien in een mogelijke alternatieve leveringsbron voor downstreamconcurrenten.

59. Wat de afscherming van klanten betreft, die voornamelijk betrekking zou hebben op organische wrijvingsmaterialen, heeft de Commissie geconcludeerd dat de gefuseerde entiteit hiervoor niet het vermogen en evenmin een motief zou hebben en dat de afscherming van klanten waarschijnlijk geen significant nadelig effect op de downstreamconcurrentie zou hebben.

60. De gefuseerde entiteit zou met name niet het vermogen hebben om klanten af te schermen omdat de partijen niet de belangrijkste afnemers van leveranciers van wrijvingsmateriaal op de OEM zijn (de belangrijkste afnemer is Knorr-Bremse met ongeveer [70-80] % van de downstreammarkt). Bovendien wordt 95 % van de wrijvingsmaterialen verkocht op de IAM en niet op de OEM. Aangezien de IAM-verkopen niet volledig van OEM-verkopen afhankelijk lijken te zijn, zouden leveranciers van de gefuseerde entiteit, zoals Federal Mogul, kunnen blijven verkopen op de IAM, die het overgrote deel van de totale markt omvat. Bij organische materialen komt dual-sourcing (gebruikmaken van twee leveranciers) vaker voor en is gemakkelijker dan bij gesinterde materialen. De afnemers kunnen een eventuele afschermingsstrategie dus tegengaan door middel van dual-sourcing.

61. De Commissie kwam voorts tot de conclusie dat de gefuseerde entiteit geen motief zou hebben om klanten af te schermen, aangezien zij hieruit waarschijnlijk geen significant voordeel zou kunnen halen op de upstream- (als gevolg van de sterke positie van Federal Mogul en de aanwezigheid van andere leveranciers van organische wrijvingsmaterialen) of downstreammarkten (als gevolg van onder meer de sterke positie van Knorr-Bremse).

Remschijven

62. De activiteiten van de partijen overlappen elkaar voor de levering van remschijven op de IAM in de EER. Desondanks heeft de Commissie geconcludeerd dat deze overlapping geen aanleiding geeft tot een significante beperking van de daadwerkelijke mededinging.

63. Het gecombineerde marktaandeel van de partijen blijft namelijk bescheiden ([30-40] %) en er blijft een aantal andere concurrenten, zoals Ibre en Kovis, over op de markt. Voorts heeft de meerderheid van de spoorwegondernemingen aangegeven dat zij ook na de transactie voldoende alternatieve leveranciers zouden hebben.

VIII. **TOEZEGGINGEN**

a. **Beschrijving van de definitieve toezeggingen**

64. Om de bovengenoemde mededingingsbezwaren op de markten voor gesinterde remblokken en remschoenen in de EER weg te nemen, heeft de aanmeldende partij op 16 augustus 2016 definitieve toezeggingen ingediend. De definitieve toezeggingen omvatten wijzigingen om rekening te houden met de resultaten van het naar aanleiding van de eerste reeks toezeggingen door de Commissie verrichte marktonderzoek.

65. In de definitieve toezeggingen stelt de aanmeldende partij voor het gehele bedrijfsonderdeel wrijvingsmaterialen, Faiveley Transport Gennevilliers (FTG), aan een geschikte koper af te stoten. FTG is het voormalige Carbon Lorraine, dat Faiveley in 2008 verworven heeft.

66. Het afgestoten bedrijfsonderdeel zal alle materiële en immateriële activa en al het personeel van FTG omvatten. Verkooprelaties die momenteel via andere dochterondernemingen van Faiveley verlopen, zullen aan FTG worden overgedragen en de gefuseerde entiteit zal gedurende een overgangsperiode verzoeken van klanten om wrijvingsmaterialen die nu door FTG worden geproduceerd, doorverwijzen naar het afgestoten bedrijfsonderdeel. De gefuseerde entiteit zal ook een deel van het volume voor de levering van remblokken voor TGV's door Wabtec aan SNCF aan het afgestoten bedrijfsonderdeel uitbesteden, nadat Wabtec onlangs een aanbesteding binnenhaalde ten koste van Faiveley (mits SNCF hiermee instemt).

67. De aanmeldende partij zegt voorts toe ervoor te zorgen dat: i) de koper, indien hij dit wenst, de schuld van FTG binnen de groep zal kunnen verwerven tegen een vastgestelde maximumprijs; ii) de verkoopovereenkomst een stimuleringsregeling omvat om de koper te stimuleren investeringen te doen in het afgestoten bedrijfsonderdeel, en iii) de koper het vermogen heeft internationaal te verkopen aan afnemers uit de spoorwegsector.

b. **Beoordeling van de definitieve toezeggingen**

68. De Commissie heeft geconcludeerd dat de definitieve toezeggingen toereikend zijn om de door de Commissie vastgestelde mededingingsbezwaren weg te nemen. De toezeggingen zullen met name een einde maken aan elke overlapping tussen de partijen bij de levering van gesinterde remblokken en remschoenen.

69. De definitieve toezeggingen omvatten passende maatregelen om rekening te houden met de feedback die is ontvangen bij het naar aanleiding van de eerste reeks toezeggingen verrichte marktonderzoek. Er zijn met name maatregelen genomen om: i) de kapitaalstructuur van het afgestoten bedrijfsonderdeel te verbeteren door alle schuld binnen de groep van FTG bij Faiveley tegen gunstige voorwaarden aan de koper over te dragen; ii) de koper op de juiste wijze te stimuleren om in het afgestoten bedrijfsonderdeel te investeren, en iii) ervoor te zorgen dat het afgestoten bedrijfsonderdeel wordt gekocht door een partij die in voldoende mate toegang heeft tot internationale afnemers uit de spoorwegsector.

70. Ten slotte heeft de Commissie vastgesteld dat het afgestoten bedrijfsonderdeel voor zijn verticale integratie met Faiveley een levensvatbare concurrent was op de markt van gesinterde wrijvingsmaterialen. De Commissie is dan ook van oordeel dat het afgestoten bedrijfsonderdeel ook zonder verticaal geïntegreerd te zijn een levensvatbare zelfstandige onderneming kan zijn die na de transactie dezelfde concurrentiedruk kan blijven uitoefenen op de markt voor gesinterde wrijvingsmaterialen.

71. In haar ontwerpbesluit is de Commissie derhalve tot de conclusie gekomen dat de transactie, zoals gewijzigd door de definitieve toezeggingen van de aanmeldende partij, niet zou leiden tot een significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging met betrekking tot de productie en levering van gesinterde remblokken of remschoenen.

IX. **CONCLUSIE EN VOORSTEL**

72. In het ontwerp wordt geconcludeerd dat, mits de definitieve toezeggingen volledig worden nagekomen, de voorgenomen concentratie niet tot gevolg zal hebben dat de daadwerkelijke mededinging op de interne markt of op een wezenlijk deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd. De concentratie moet bijgevolg overeenkomstig artikel 2, lid 2, en artikel 8, lid 2, van de concentratieverordening en artikel 57 van de EER-overeenkomst verenigbaar worden verklaard met de interne markt en de werking van de EER-overeenkomst.