Resumo da Decisão da Comissão

de 4 de outubro de 2016

que declara uma concentração compatível com o mercado interno e com o funcionamento do Acordo EEE

(Processo M.7801 — Wabtec/Faiveley Transport)

[notificado com o número C(2016) 6325]

(Apenas faz fé o texto na língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2018/C 113/07)

Em 4 de outubro de 2016, a Comissão adotou uma decisão relativa a uma concentração nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas («Regulamento das concentrações comunitárias») ([1]), nomeadamente o artigo 8.º, n.º 2, desse regulamento. Pode ser consultada uma versão (que pode ser provisória) não confidencial do texto integral da decisão, em inglês, no seguinte sítio da Direção-Geral da Concorrência: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. AS PARTES

1. A Westinghouse Air Brake Technologies Corporation («Wabtec») é uma empresa internacional sediada nos EUA, ativa no fabrico e fornecimento de equipamento ferroviário e na prestação de serviços no setor ferroviário. É a líder de mercado do continente americano.

2. A Faiveley Transport S.A. («Faiveley») é uma empresa sediada em França, ativa no fabrico e fornecimento de sistemas e serviços integrados para o setor ferroviário. As suas atividades centram-se no mercado europeu.

3. A Wabtec é seguidamente designada «Parte Notificante» e a Wabtec e a Faiveley são a seguir designadas coletivamente «Partes».

II. A OPERAÇÃO

4. A operação consiste na aquisição, por parte da Wabtec, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento das Concentrações, o controlo exclusivo indireto da totalidade da Faiveley, mediante aquisição de ações («operação»).

III. DIMENSÃO AO NÍVEL DA UNIÃO

5. As Partes têm um volume de negócios agregado a nível mundial superior a 2 500 milhões de EUR ([2]) (Wabtec — 2 292 milhões de EUR; Faiveley — 1 048 milhões de EUR). O volume de negócios agregado das empresas em causa é superior a 100 milhões de EUR e o volume de negócios agregado de cada uma delas é superior a 25 milhões de EUR, na Alemanha, em França, na Itália e no Reino Unido. Cada uma das empresas em causa tem um volume de negócios à escala da União superior a 100 milhões de EUR (Wabtec — […] milhões de EUR; Faiveley — […] milhões de EUR), mas não realizam mais de dois terços do seu volume de negócios agregado a nível da União num único Estado-Membro.

6. Por conseguinte, a concentração tem uma dimensão a nível da União na aceção do artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento das Concentrações.

IV. PROCEDIMENTO

7. Em 4 de abril de 2016, a Comissão recebeu a notificação no processo.

8. Em 12 de maio de 2016, a Comissão adotou uma decisão nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento das Concentrações, dando início ao processo.

9. Em 17 de junho de 2016, a Comissão adotou uma decisão nos termos do artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento das Concentrações, prorrogando o prazo para a adoção de uma decisão final por 20 dias, com o acordo da Parte Notificante.

([1]) JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

([2]) Volume de negócios calculado em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento das Concentrações e com a Comunicação consolidada da Comissão em matéria de competência (JO C 95 de 16.4.2008, p. 1).

10. Em 8 de julho de 2016, o prazo para a adoção de uma decisão final foi suspenso, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 4, do Regulamento das Concentrações e com o artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 802/2004 da Comissão ([1]) de execução do Regulamento das Concentrações. A suspensão terminou em 13 de julho de 2016.

11. Em 25 de julho de 2016, a Parte Notificante apresentou compromissos à Comissão («Primeiros Compromissos»).

12. Em 25 de julho de 2016, a Comissão lançou um teste no mercado para avaliar se os Primeiros Compromissos poderiam responder adequadamente às preocupações em matéria de concorrência identificadas pela Comissão.

13. Em 16 de agosto de 2016, a Parte Notificante apresentou compromissos revistos à Comissão («Compromissos Finais»).

V. **MERCADOS DO PRODUTO RELEVANTES** ([2])

a) **Mercado do equipamento de origem («MEO») e mercado independente de substituição (MIS)**

14. Na indústria ferroviária, as trocas comerciais geralmente realizam-se em dois níveis: i) vendas a fabricantes de equipamento de origem («MEO»), incluindo fabricantes de material circulante e fabricantes de subsistemas e ii) vendas no mercado independente de substituição (MIS) a operadores ferroviários.

15. Em consonância com as conclusões de um processo anterior ([3]), a Comissão concluiu que, na medida em que o MIS segue e reflete muito a situação no mercado MEO, é adequado avaliar os mercados de sistemas e subsistemas ferroviários ao nível do MEO. No entanto, no caso dos componentes que necessitam de substituição regular durante o tempo de vida de um comboio (por exemplo, materiais de atrito e discos de freios), a Comissão avaliou o nível do MIS separadamente.

b) **Sistemas de frenagem de atrito pneumático e respetivos subsistemas**

16. Existem várias soluções técnicas para abrandar ou parar um comboio, como, por exemplo, freios de atrito, magnéticos e dinâmicos. Apenas os freios de atrito são relevantes para a apreciação da operação.

17. Em consonância com as conclusões de um processo anterior ([4]), a Comissão concluiu que o fabrico e fornecimento de sistemas completos de frenagem de atrito para veículos ferroviários constituem um mercado distinto (por oposição aos outros tipos de freios) e que pode ser estabelecida uma distinção entre sistemas pneumáticos e hidráulicos.

18. Além disso, a Comissão concluiu que o mercado dos sistemas completos de frenagem de atrito é suscetível de diferenciar, pelo menos, entre sistemas controlados eletronicamente («eletro-pneumáticos») e controlados não eletronicamente, não sendo de excluir que uma maior diferenciação possa ser feita de acordo com o tipo de material circulante em causa (por exemplo, alta velocidade, regional, metropolitano, etc.). Contudo, a Comissão não chegou a qualquer conclusão sobre esta questão, uma vez que o resultado da apreciação em termos de concorrência continua a ser o mesmo independentemente das alternativas.

19. Além disso, a Comissão concluiu que existem mercados distintos para subsistemas de sistemas de frenagem por atrito pneumático: i) freios *bogie*, ii) comandos de freios e iii) unidades de alimentação por ar. Além disso, a Comissão observou que, em relação aos comandos dos freios, podem aplicar-se considerações semelhantes entre sistemas de freios eletrónicos e não eletrónicos às aplicáveis em relação a sistemas completos de frenagem por atrito pneumático. Os freios *bogie*, os freios de disco ([5]) e os freios de cepos ([6]) são igualmente suscetíveis de constituir mercados distintos. Contudo, a Comissão não chegou a qualquer conclusão sobre as definições exatas de mercado do produto, uma vez que o resultado da apreciação em termos de concorrência continua a ser o mesmo independentemente das alternativas.

([1]) Regulamento (CE) n.º 802/2004 da Comissão, de 7 de abril de 2004, de execução do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (JO L 133 de 30.4.2004, p. 1).

([2]) Para além dos mercados descritos na presente secção, as atividades das Partes sobrepõem-se no que diz respeito a i) portas de comboios, ii) contadores de energia e iii) registos de eventos. Contudo, as quotas de mercado combinadas das Partes no que respeita a portas de comboios e contadores de energia no EEE manter-se-á abaixo dos 20 % e, por conseguinte, não darão origem a mercados afetados. No que diz respeito aos registos de eventos, a quota de mercado combinada das Partes, de acordo com uma delimitação de mercado alternativa, atingirá [20-30] %, mas o aumento da quota de mercado permanecerá apenas em [0-5] pontos percentuais. Por conseguinte, esses mercados não são abordados com mais detalhe na presente nota.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, n.º 48. A questão acabou por não ser decidida.

([5]) Um freio de disco é constituído por um disco de freio e uma unidade de freio de ferro, normalmente combinando um cilindro do freio, uma timonaria do freio e um regulador da timonaria. Um freio de disco provoca a ação de frenagem premindo um material de atrito (denominado «calço de freio») do disco do freio que está montado num eixo do *bogie* ou sobre uma roda.

([6]) Um freio de cepo consiste geralmente num cilindro do freio, uma timonaria do freio, um regulador da timonaria e um suporte da maxila do travão. Um freio de cepo provoca a ação de frenagem premindo um material de atrito («maxila do freio» ou «freios de cepo») diretamente contra a superfície de rolamento.

c) **Pantógrafos e escovas**

20. Um pantógrafo é o equipamento utilizado para transferir a corrente elétrica das catenárias para um veículo ferroviário ([1]). Na parte superior da paleta do pantógrafo, é colocada uma escova para o contacto com a catenária.

21. A Comissão concluiu que o mercado relevante deveria ser o mercado de fabrico e fornecimento de pantógrafos para todos os tipos de material circulante, ou que o mercado deveria ser segmentado consoante o tipo de material circulante em causa. A investigação de mercado revelou indícios de que, em especial, os pantógrafos para os comboios de alta velocidade podem constituir um mercado distinto (em vez de, por exemplo, pantógrafos para linhas principais e regionais UME). Contudo, a Comissão não chegou a qualquer conclusão sobre esta questão, uma vez que o resultado da apreciação em termos de concorrência continua a ser o mesmo independentemente das alternativas.

22. Além disso, a Comissão concluiu que existe um mercado distinto para escovas.

d) **Materiais de atrito**

23. Os sistemas de frenagem por atrito levam um comboio a abrandar ou parar através da conversão em calor da energia cinética. Os materiais de atrito são elementos essenciais desse tipo de sistema de frenagem que, quando pressionado contra o disco ou freio de cepo, fornece o atrito necessário para a conversão da forma de energia.

24. Essencialmente, os materiais de atrito para aplicações ferroviárias têm duas composições diferentes: orgânicos e de aço sinterizado ([2]). Também assumem duas formas principais: pastilhas de freios de disco (pressionadas contra o freio de disco) e maxilas do freio/blocos para freios de cepos (pressionados diretamente contra a superfície de rolamento).

25. A Comissão chegou à conclusão de que existem mercados de produto distintos para i) pastilhas orgânicas; ii) pastilhas de aço sinterizado; iii) blocos orgânicos; e iv) blocos de aço sinterizado. Cada um destes mercados deve ser segmentado entre vendas MEO e MIS. A Comissão deixou em aberto a questão de saber se um mercado para as pastilhas de aço sinterizado devia ser mais segmentado entre pastilhas rígidas e flexíveis, bem como entre discos e pastilhas.

e) **Freios de disco**

26. Os freios de disco são componentes de um freio *bogie* mecânico. As pastilhas de freio são pressionadas contra os freios de disco, causando a transformação da energia cinética em calor, a fim de abrandar ou parar o comboio.

27. A Comissão concluiu que os freios de disco constituem um mercado distinto. Cada um destes mercados deve ser segmentado entre vendas MEO e MIS.

VI. MERCADOS GEOGRÁFICOS RELEVANTES

28. A Comissão concluiu que os mercados geográficos relevantes para todos os produtos em causa na operação correspondem à dimensão do EEE.

VII. APRECIAÇÃO

a) **Entraves significativos a uma concorrência efetiva**

29. A Comissão chegou à conclusão de que a operação entravaria significativamente a concorrência efetiva nos mercados relativos a:

i) pastilhas de freios de aço sinterizado a nível MIS

ii) blocos de freios de aço sinterizado a nível MIS

30. A concorrência efetiva nesses mercados seria significativamente entravada pela operação, essencialmente pelas seguintes razões.

31. Em primeiro lugar, as quotas de mercado combinadas das Partes seriam elevadas: [60-70] % em pastilhas de aço sinterizado, com um aumento de [10-20] pontos percentuais, e de [90-100] % nos blocos, com um aumento de [0-5] pontos percentuais. Os restantes concorrentes seriam poucos — na prática, só a Federal Mogul e a Knorr-Bremse — e significativamente mais pequenos. Além disso, as vendas da Knorr-Bremse derivam, em parte, das vendas de materiais de aço sinterizado pela Wabtec à Knorr-Bremse.

([1]) Em algumas aplicações, como, por exemplo, os comboios subterrâneos, podem ser utilizadas soluções técnicas diferentes, como uns calços da sapata da carruagem. A operação apenas diz respeito a despesas gerais com pantógrafos.

([2]) O ferro fundido também já foi largamente utilizado, mas está a ser substituído por materiais de aço sinterizado e orgânicos, devido, por exemplo, à regulamentação relativa às emissões sonoras.

32. Em segundo lugar, as Partes são concorrentes próximos. São frequentemente fornecedores aprovados para as mesmas frotas de material circulante e concorrem arduamente no que respeita aos grandes projetos. Por exemplo, as Partes apresentaram recentemente várias rondas de propostas de preços em constante declínio no âmbito de um concurso público organizado pela empresa ferroviária francesa SNCF relativo ao fornecimento de freios de disco de aço sinterizado para a sua frota de TGV.

33. Em terceiro lugar, os fornecedores de materiais de atrito orgânicos não restringem significativamente os fornecedores de materiais de aço sinterizado. A mudança entre material de atrito orgânico e de aço sinterizado é rara e tecnicamente problemática.

34. Em quarto lugar, as barreiras à entrada são elevadas. O desenvolvimento de materiais de atrito de aço sinterizado exige um investimento considerável e, dado que os produtos são componentes essenciais para a segurança de um comboio, estão sujeitos a rigorosos requisitos regulamentares. A entrada de novos concorrentes após a operação parece pouco provável.

35. Em quinto lugar, vários intervenientes no mercado — incluindo operadores ferroviários, fabricantes de material circulante, concorrentes em matéria de material de atrito e um concorrente de sistemas de frenagem — manifestaram preocupações. Alegaram que a operação teria como resultado reduzir a concorrência e aumentar os preços nestes mercados.

b) **Inexistência de entraves significativos a uma concorrência efetiva**

Sistemas completos de frenagem de atrito

36. As atividades das Partes em matéria de sistemas completos de frenagem de atrito apenas se sobrepõem se o potencial segmento de vagões de mercadorias/sistemas de atrito pneumático (não elétricos) for avaliado. No entanto, a quota de mercado combinada continua a ser inferior a 20 % e, por conseguinte, não existem mercados afetados.

37. No que diz respeito aos comboios de passageiros, a procura no EEE consiste em sistemas de frenagem electropneumáticos, que se tornaram, na realidade, um padrão normal em todos os novos projetos de material circulante para passageiros. As atividades das Partes não se sobrepõem no que respeita a esses sistemas de frenagem no EEE, visto que a Wabtec carece do tipo de comando de frenagem eletrónico exigido no EEE e, por conseguinte, não pode fornecê-los ([1]).

38. Após a fase I da investigação, a Comissão considerou, no entanto, que a Wabtec poderia ter entrado como novo operador no mercado dos sistemas de frenagem de atrito (eletro-)pneumáticos de que a Knorr-Bremse é atualmente o líder incontestável (com [70-80] % do mercado, no mínimo) e no qual a Faiveley é o único concorrente. A Wabtec tinha estado a desenvolver dois sistemas de comando de frenagem eletrónico, […] e […], e havia provas de que a Wabtec tinha pretendido lançar esses sistemas no EEE. No entanto, após a fase II da investigação, a Comissão concluiu que as suas preocupações não eram plenamente justificadas e que não podia ser estabelecido um entrave significativo a uma concorrência efetiva em conformidade com os requisitos jurídicos exigíveis. Tal deveu-se essencialmente às razões a seguir indicadas.

39. Em primeiro lugar, o produto […] da Wabtec seria inadequado do ponto de vista técnico e comercial para o EEE. O produto foi desenvolvido como um projeto liderado pelos EUA sem ter em conta os requisitos técnicos do mercado do EEE e era também demasiado […] em relação aos produtos dos concorrentes. Os documentos internos da Wabtec mostraram ainda que, a nível interno, a Wabtec não acreditava no produto.

40. Em segundo lugar, ainda que […] pudesse ser técnica e comercialmente mais semelhante aos produtos que os concorrentes atualmente vendem no EEE, ainda se encontra numa fase muito inicial de desenvolvimento e serão necessários esforços suplementares significativos em matéria de conceção para concluir o projeto.

41. Em terceiro lugar, contrariamente ao que a Comissão constatou na fase I, a inovação técnica no mercado é dinâmica e não só incremental. Durante a fase II da investigação, a Faiveley comunicou à Comissão o lançamento de um novo produto de comando de frenagem em 2016. O produto é técnica e comercialmente significativamente mais avançado que os atuais produtos da Faiveley. A Comissão concluiu que essa evolução tornaria ainda mais difícil para a Wabtec entrar no mercado, dado que seria não só necessário atingir o nível atual no mercado, mas também igualar os novos desenvolvimentos dos concorrentes existentes. Tornou-se provável, por exemplo, que […] estaria desatualizado e necessitaria de uma nova conceção significativa, tornando a sua entrada menos certa e, em todo o caso, mais tardia do que o previsto.

([1]) A Wabtec oferece comandos de frenagem eletrónicos fora do EEE, por exemplo, nos EUA. Todavia, os requisitos regulamentares e as expectativas dos clientes são significativamente diferentes e mais rigorosos no EEE.

42. Em quarto lugar, os fornecedores de subsistemas exercem pressão concorrencial. Embora estes fornecedores não possam oferecer sistemas completos de frenagem de atrito, muitos fabricantes de material circulante devem ter a capacidade de integrar subsistemas em sistemas completos de frenagem de atrito e ter utilizado essa situação como um instrumento de negociação no passado.

43. Em quinto lugar, apesar de alguns participantes no mercado terem suscitado algumas preocupações no que diz respeito a sistemas completos de frenagem de atrito, outros consideraram que a operação podia ser positiva, permitindo à Faiveley concorrer mais eficazmente contra o claro líder de mercado, a Knorr-Bremse.

Subsistemas de frenagem de atrito

44. A Comissão concluiu que a operação não levantaria problemas de concorrência relacionados com os subsistemas de frenagem de atrito.

45. No que respeita aos freios *bogie* mecânicos, as atividades das Partes sobrepõem-se no fornecimento de freios de disco, em que possuem uma quota de mercado combinada de cerca de [30-40] %. Contudo, os outros principais concorrentes, Knorr-Bremse e Dako, continuam a ser fortes. A maioria dos fabricantes de material circulante também considerou que teria alternativas adequadas mesmo após a operação.

46. No que diz respeito aos comandos de frenagem, a Comissão concluiu que se aplicam as mesmas considerações que aos sistemas completos de frenagem de atrito (eletro)pneumáticos.

47. No que diz respeito aos sistemas de alimentação por ar, as atividades das Partes não se sobrepõem no EEE, visto que a Wabtec não oferece atualmente esses sistemas. Além disso, a Comissão não encontrou provas de que a Wabtec seja um potencial operador neste mercado.

Pantógrafos e escovas

48. Em relação aos pantógrafos, as quotas de mercado combinadas das Partes atingem [30-40] % se tivermos em consideração todos os tipos de material circulante em conjunto. Para alguns potenciais subsegmentos, a parte de mercado seria mais elevada, por exemplo, [40-50] % em comboios de alta velocidade e [60-70] % nas locomotivas. No entanto, devido às seguintes razões principais, a Comissão concluiu que a operação não suscita preocupações em matéria de concorrência no que respeita aos pantógrafos.

49. Em primeiro lugar, a Comissão concluiu que as quotas de mercado não são, por si só, inteiramente descritivas das posições dos participantes no mercado. Isso deve-se, por exemplo, ao reduzido número de concursos por ano (particularmente em relação aos comboios de alta velocidade) e a consequente volatilidade das quotas de mercado. Além disso, o volume de vendas e, por conseguinte, as partes de mercado não dependem amplamente do fabricante do pantógrafo, mas sim do êxito da plataforma do comboio (comboios normalizados vendidos em série, por exemplo, típico para locomotivas) em que os pantógrafos estão instalados.

50. Em segundo lugar, as Partes parece não serem concorrentes muito próximos e, na maioria dos concursos, não são concorrentes. Parece serem fortes no que se refere aos pantógrafos para os diferentes tipos de material circulante, centrando-se a Faiveley na alta velocidade e sendo a Wabtec mais forte, por exemplo, nas linhas principais.

51. Em terceiro lugar, um certo número de concorrentes continuará a existir (como a Schunk, Contact, Richard, EC Engineering e Sécheron). Mesmo os concorrentes mais pequenos parece estarem motivados e serem capazes de desenvolver mais os seus produtos, aumentando assim a sua presença em todos os diferentes segmentos potenciais.

52. Em quarto lugar, os fabricantes de material circulante parece terem um papel significativo nos pantógrafos: colaboraram com os fornecedores de pantógrafos no desenvolvimento de pantógrafos para novos comboios no passado, e muitos deles indicaram que poderiam começar uma produção interna ou promover fornecedores de pantógrafos, se necessário. Em geral, os fabricantes de material circulante parece terem poder de compra.

53. Por último, a Comissão observa que as escovas não dariam origem a sobreposições horizontais, uma vez que a Faiveley não as produz. A Comissão concluiu ainda que a operação não levantaria preocupações de natureza vertical. Tal deve-se essencialmente ao facto de i) a parte da Wabtec no mercado das escovas continuar a ser reduzida, com menos de [10-20] %, o que indica falta de capacidade para a exclusão de *inputs*, e ii) as Partes já recorrerem [50-60] % à Wabtec para a sua procura de escovas. Um número de fornecedores importantes permaneceria no mercado, incluindo a Schunk, bem como um certo número de fornecedores independentes sem produção própria de pantógrafos (como a Morgan e a Mersen).

Ligações verticais criadas por materiais de atrito

54. A operação dá origem ao estabelecimento de ligações verticais entre i) o fornecimento a montante de materiais de atrito (MEO) e ii) o fornecimento a jusante dos sistemas de frenagem (bem como de freios *bogie*). Pelas razões a seguir apresentadas, a Comissão concluiu que estas ligações verticais não dão origem a um entrave significativo à concorrência efetiva.

55. Relativamente à exclusão dos *inputs*, a Comissão concluiu que a entidade resultante da concentração não terá a capacidade nem o incentivo para adotar uma estratégia de exclusão, e que a exclusão de *inputs* não iria ter provavelmente efeitos negativos significativos sobre a concorrência a jusante.

56. Em especial, a entidade resultante da concentração não teria capacidade para excluir o mercado aos seus concorrentes a jusante, dado que o principal concorrente — e o único concorrente a ser afetado pela exclusão — a Knorr Bremse, tem a capacidade de produção do material de atrito (através da sua nova empresa comum ICER) e poderia aumentar a produção. A Comissão observou também que a Knorr-Bremse celebrou um acordo com a Wabtec mediante o qual […], dando tempo à Knorr-Bremse para desenvolver a sua própria produção.

57. A Comissão concluiu ainda que a entidade resultante da concentração careceria de incentivos para iniciar uma exclusão de *inputs*, dado que provavelmente não poderia aumentar as suas vendas da forma necessária para os lucros a montante perdidos.

58. Por último, os Compromissos Finais — destinados a dissipar as preocupações do ponto de vista da concorrência horizontal nos materiais de atrito de aço sinterizado — também constituiriam uma potencial fonte alternativa de abastecimento dos concorrentes a jusante.

59. Relativamente à exclusão de clientes, que diria essencialmente respeito a materiais de atrito orgânicos, a Comissão concluiu que a entidade resultante da concentração não teria a capacidade nem o incentivo para excluir, e que a exclusão de clientes não iria ter provavelmente efeitos negativos significativos sobre a concorrência a jusante.

60. Em especial, a entidade resultante da concentração careceria de capacidade para dar início a uma exclusão de clientes, dado que as Partes não são os mais importantes clientes dos fornecedores do material de atrito MEO (sendo o mais importante cliente a Knorr-Bremse, com cerca de [70-80] % do mercado a jusante). Além disso, até 95 % do material de atrito é vendido no MIS e não no MEO. Dado que as vendas MIS parece não serem totalmente dependentes das vendas MEO, os fornecedores da entidade resultante da fusão, como a Federal Mogul, poderiam continuar a vender ao MIS, que representa uma esmagadora maioria do mercado total. Em relação aos materiais orgânicos, a dupla fonte de abastecimentos também ocorre com mais frequência e é mais fácil do que em relação aos materiais sinterizados. Por conseguinte, os clientes poderiam contrariar qualquer estratégia de exclusão por via da dupla fonte de abastecimentos.

61. A Comissão concluiu ainda que a entidade resultante da concentração não teria incentivo para adotar uma estratégia de exclusão de clientes, uma vez que correria o risco de não ser capaz de beneficiar significativamente de um tal comportamento no mercado a montante (devido à forte posição da Federal Mogul e à presença de outros fornecedores de materiais de atrito orgânicos) ou a jusante (devido, entre outros, à forte posição da Knorr-Bremse).

Freios de disco

62. As atividades das Partes sobrepõem-se no fornecimento de freios de disco no MIS no EEE. Apesar disso, a Comissão concluiu que a sobreposição não dá origem a um entrave significativo à concorrência efetiva.

63. Em particular, a quota de mercado combinada das Partes continua a ser modesta ([30-40] %) e um certo número de concorrentes alternativos, como a Ibre e a Kovis, permanecerá no mercado. A maioria dos operadores ferroviários também indicou que iriam continuar a dispor de fornecedores alternativos adequados após a operação.

VIII. **COMPROMISSOS**

a) **Descrição dos Compromissos Finais**

64. De forma a resolver as preocupações em matéria de concorrência acima referidas nos mercados de pastilhas de atrito e de blocos/calços de aço sinterizado no EEE, a Parte Notificante apresentou Compromissos Finais em 16 de agosto de 2016. Os Compromissos Finais incluíram alterações para ter em conta os resultados do teste de mercado realizado pela Comissão aquando dos Primeiros Compromissos.

65. Nos Compromissos Finais, a Parte Notificante propõe a alienação da totalidade da empresa responsável do material de atrito da Faiveley, a Faiveley Transport Gennevilliers («FTG»), a um comprador adequado («negócio a alienar»). A FTG é a anterior empresa Carbon Lorraine, adquirida pela Faiveley em 2008.

66. O Negócio a Alienar incluirá todos os ativos corpóreos e incorpóreos da FTG e todo o seu pessoal. As relações comerciais atualmente geridas através de outras filiais da Faiveley serão transferidas para a FTG, e a entidade resultante da concentração deverá, por um período transitório, remeter para o Negócio a Alienar os pedidos dos clientes relativos aos materiais de atrito que são atualmente produzidos pela FTG. A entidade resultante da fusão vai igualmente subcontratar ao Negócio a Alienar uma parte do volume dos fornecimentos de pastilhas de freios para TGV que a Wabtec fornece à SNCF depois de ganhar um concurso contra a Faiveley recentemente (sob reserva de acordo da SNCF).

67. A Parte Notificante compromete-se ainda a assegurar que: i) se o comprador assim o desejar, o comprador poderá adquirir a dívida intragrupo da FTG por um determinado preço máximo; ii) o acordo de compra e venda irá incluir um regime de incentivos, a fim de incentivar o comprador a fazer investimentos no Negócio a Alienar; e iii) o comprador terá uma capacidade de vender a clientes da indústria ferroviária a nível internacional.

b) **Apreciação dos Compromissos Finais**

68. A Comissão concluiu que os Compromissos Finais são adequados e suficientes para eliminar as preocupações em matéria de concorrência identificadas pela Comissão. Em especial, os compromissos eliminarão todas as sobreposições entre as Partes no domínio do fornecimento de pastilhas de travões e blocos/calços de aço sinterizado.

69. Os Compromissos Finais incluem medidas adequadas para ter em conta as reações recebidas no teste de mercado sobre os Primeiros Compromissos. Estão incluídas, designadamente, medidas para i) reforçar a estrutura de capital do Negócio a Alienar através da transferência para o comprador (Faively) em termos vantajosos de toda a dívida intragrupo atualmente detida pela FTG, ii) incentivar corretamente o comprador a investir no Negócio a Alienar, e iii) exigir que o Negócio a Alienar seja adquirido por uma entidade que tenha um acesso adequado aos clientes ferroviários internacionais.

70. Por último, a Comissão observou que o Negócio a Alienar tinha sido um concorrente viável no mercado dos materiais de atrito de aço sinterizado antes da sua integração vertical com a Faiveley. Por conseguinte, a Comissão considerou que o Negócio a Alienar pode ser uma empresa independente viável, sem estar integrada verticalmente, e pode continuar a exercer o mesmo nível de pressão concorrencial sobre o mercado de materiais de atrito de aço sinterizado após a operação.

71. No seu projeto de decisão, a Comissão chegou, por conseguinte, à conclusão de que a operação, conforme alterada pelos Compromissos Finais apresentados pela Parte Notificante, não conduziria a um entrave significativo à concorrência efetiva no que respeita à produção e fornecimento de pastilhas de travões ou blocos/calços de aço sinterizado.

IX. **CONCLUSÃO E PROPOSTA**

72. O projeto conclui que, na condição de os Compromissos Finais serem plenamente respeitados, a concentração proposta não entravaria significativamente a concorrência efetiva no mercado interno nem numa parte substancial do mesmo. Por conseguinte, a concentração deve ser declarada compatível com o mercado interno e com o Acordo EEE, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, e o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento das Concentrações, bem como com o artigo 57.º do Acordo EEE.