**Sammanfattning av kommissionens beslut**

**av den 4 oktober 2016**

**om att förklara en koncentration förenlig med den inre marknaden och EES-avtalets funktion**

**(Ärende M.7801 – Wabtec/Faiveley Transport)**

*[delgivet under dokumentnummer C(2016) 6325]*

**(Endast den engelska texten är giltig)**

**(Text av betydelse för EES)**

(2018/C 113/07)

*Den 4 oktober 2016 antog kommissionen ett beslut i ett koncentrationsärende enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer* [1]*, särskilt artikel 8.2. En icke-konfidentiell version av det fullständiga beslutet, i tillämpliga fall i form av en preliminär version, är tillgänglig på engelska på webbplatsen för generaldirektoratet för konkurrens, på följande adress: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html*

## I. **PARTER**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (nedan kallat *Wabtec*) är ett i Förenta staterna baserat internationellt företag som tillverkar och levererar järnvägsutrustning och tillhandahåller tjänster inom järnvägssektorn. Det är marknadsledande på den amerikanska kontinenten.

2. Faiveley Transport SA (nedan kallat *Faiveley*) är ett i Frankrike baserat företag som tillverkar och levererar integrerade system och tjänster för järnvägssektorn. Dess verksamhet är inriktad på den europeiska marknaden.

3. Wabtec kallas i det följande *den anmälande parten*, medan Wabtec och Faiveley tillsammans benämns *parterna*.

## II. **TRANSAKTION**

4. Transaktionen består i att Wabtec i den betydelse som avses i artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen förvärvar indirekt ensam kontroll över hela Faiveley genom ett förvärv av aktier (nedan kallat *transaktionen*).

## III. **UNIONSDIMENSION**

5. Parterna har tillsammans en sammanlagd omsättning i hela världen på över 2 500 miljoner euro [2] (Wabtec 2 292 miljoner euro; Faiveley 1 048 miljoner euro). Den sammanlagda omsättningen för de berörda företagen sammantaget överstiger 100 miljoner euro och den totala omsättningen för vart och ett av företagen överstiger 25 miljoner euro i vart och ett av länderna Tyskland, Frankrike, Italien och Förenade kungariket. Varje berört företag har en sammanlagd omsättning i unionen som överstiger 100 miljoner euro (Wabtec […] miljoner euro; Faiveley […] miljoner euro), men uppnår inte mer än två tredjedelar av sin sammanlagda omsättning i unionen i en och samma medlemsstat.

6. Följaktligen har koncentrationen en unionsdimension enligt artikel 1.3 i koncentrationsförordningen.

## IV. **FÖRFARANDE**

7. Den 4 april 2016 mottog kommissionen anmälan i ärendet.

8. Den 12 maj 2016 fattade kommissionen ett beslut enligt artikel 6.1 c i koncentrationsförordningen om att inleda ett förfarande.

9. Den 17 juni 2016 fattade kommissionen ett beslut enligt artikel 10.3 i koncentrationsförordningen om att förlänga tidsfristen för att fatta ett slutligt beslut med 20 dagar, med den anmälande partens samtycke.

---

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

[2] Omsättningen beräknad i enlighet med artikel 5 i koncentrationsförordningen och kommissionens konsoliderade tillkännagivande om behörighet (EUT C 95, 16.4.2008, s. 1).

10. Den 8 juli 2016 avbröts tillfälligt tidsfristen för antagande av ett slutligt beslut i enlighet med artikel 10.4 i koncentrationsförordningen och artikel 9 i kommissionens förordning (EG) nr 802/2004 ([1]) om tillämpning av koncentrationsförordningen. Avbrytandet upphörde den 13 juli 2016.

11. Den 25 juli 2016 lämnade den anmälande parten åtaganden till kommissionen (nedan kallade *de första åtagandena*).

12. Samma dag inledde kommissionen ett marknadstest för att bedöma om de första åtagandena var lämpliga för att åtgärda de konkurrensproblem som kommissionen identifierat.

13. Den 16 augusti 2016 lämnade den anmälande parten reviderade åtaganden till kommissionen (nedan kallade *de slutliga åtagandena*).

## V. **RELEVANTA PRODUKTMARKNADER** ([2])

### a) **Marknad för originalutrustning (OEM) och oberoende eftermarknad**

14. I tågbranschen sker handel vanligtvis på två nivåer: i) försäljning till originalutrustningstillverkare (OEM), inbegripet både tillverkare av rullande materiel och tillverkare av delsystem och ii) försäljning på den oberoende eftermarknaden till tågoperatörer.

15. I linje med slutsatserna i ett tidigare ärende ([3]) fastställde kommissionen att eftersom den oberoende eftermarknaden till stor del följer och återspeglar situationen på OEM-marknaden bör marknaderna för tågsystem och delsystem bedömas på OEM-nivå. När det gäller komponenter som behöver bytas ut regelbundet under tågets livslängd (till exempel friktionsmaterial och bromsskivor) har kommissionen dock gjort en separat bedömning av den oberoende eftermarknaden.

### b) **Pneumatiska friktionsbromssystem och delsystem till sådana**

16. Det finns ett antal olika tekniska lösningar för att få ett tåg att gå saktare eller stanna, till exempel friktionsbromsar, magnetiska bromsar och dynamiska bromsar. Vid bedömning av transaktionen är enbart friktionsbromsar relevanta.

17. I linje med slutsatserna i ett tidigare ärende ([4]) fastställde kommissionen att tillverkning och leverans av kompletta friktionsbromssystem för järnvägsfordon utgör en avgränsad marknad (till skillnad mot andra typer av bromsar) och att en distinktion kan göras mellan pneumatiska och hydrauliska system.

18. Kommissionen fastställde vidare att marknaden för kompletta friktionsbromssystem troligen minst kunde delas upp i elektroniskt kontrollerade (”elektropneumatiska”) och icke elektroniskt kontrollerade system och att man inte kunde utesluta att ytterligare uppdelning skulle kunna göras på grundval av typ av rullande materiel (exempelvis höghastighets-, regional- eller tunnelbanetåg). Kommissionen drog dock ingen slutsats i denna fråga eftersom resultatet av konkurrensbedömningen blev detsamma i samtliga alternativ.

19. Kommissionen fastställde dessutom att det finns separata marknader för delsystem till pneumatiska friktionsbromssystem: i) boggibromsar, ii) bromskontroller och iii) luftförsörjningsenheter. Kommissionen noterade vidare att i fråga om bromskontroller liknande överväganden skulle gälla mellan elektroniska och icke elektroniska bromskontroller som i fråga om kompletta pneumatiska friktionsbromssystem. När det gäller boggibromsar utgör sannolikt skivbromsar ([5]) och blockbromsar ([6]) separata marknader. Kommissionen drog ingen slutsats om exakta definitioner av produktmarknader eftersom resultatet av konkurrensbedömningen blev detsamma i samtliga alternativ.

([1]) Kommissionens förordning (EG) nr 802/2004 av den 7 april 2004 om tillämpning av rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer (EUT L 133, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Utöver de marknader som beskrivs i detta avsnitt överlappar parternas verksamheter varandra när det gäller i) tågdörrar, ii) energiförbrukningsmätare och iii) händelseskrivare. Parternas sammanlagda marknadsandel i EES i fråga om tågdörrar och energiförbrukningsmätare kommer dock att ligga kvar på en nivå under 20 % och medför således inte att några marknader berörs. När det gäller händelseskrivare kommer parternas sammanlagda marknadsandel enligt ett marknadsavgränsningsalternativ att uppnå [20–30] %, men ökningen av marknadsandelen kommer bara att uppgå till [0–5] procentenheter. Dessa marknader diskuteras följaktligen inte mer i denna sammanfattning.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, punkt 48. Frågan lämnades till slut öppen i beslutet.

([5]) En skivbroms består av en bromsskiva och en bromsokenhet, som normalt kombinerar en bromscylinder, ett länksystem och en bromsregulator. En skivbroms skapar bromsverkan genom att ett friktionsmaterial (”bromskloss”) pressas mot en bromsskiva, som är monterad på antingen en boggiaxel eller på ett hjul.

([6]) En blockbroms består vanligtvis av en bromscylinder, ett länksystem, en bromsregulator och en bromsbackhållare. En blockbroms skapar bromsverkan genom att ett friktionsmaterial (”bromsback” eller ”bromsblock”) trycks direkt mot hjulets löpbana.

c) **Strömavtagare och kolslitskenor**

20. En strömavtagare är den utrustning som används för att överföra elektrisk ström från kontaktledningar ovanför tåget till ett fordon på räls ([1]). Ovanför strömavtagartoppen placeras en kolslitskena som har direkt kontakt med kontaktledningen.

21. Kommissionen fastställde att den relevanta marknaden antingen borde utgöras av tillverkning och leverans av strömavtagare för samtliga typer av rullande materiel eller att marknaden borde delas upp efter typ av rullande materiel. Marknadsundersökningen gav indikationer på att i synnerhet strömavtagare för höghastighetståg kunde utgöra en avgränsad marknad (i motsats till exempelvis strömavtagare för eldrivna fjärrtåg och regionaltåg). Kommissionen drog dock ingen slutsats i denna fråga eftersom resultatet av konkurrensbedömningen blev detsamma i samtliga alternativ.

22. Kommissionen fastställde vidare att det fanns en avgränsad marknad för kolslitskenor.

d) **Friktionsmaterial**

23. Friktionsbromssystem gör att tåget saktar ner eller stannar genom att omvandla kinetisk energi till termisk energi. Friktionsmaterial är en oumbärlig del av ett bromssystem som när det trycks mot en bromsskiva eller hjulets löpbana skapar den friktion som krävs för att energin ska omvandlas.

24. Friktionsmaterial för tåg har i huvudsak två olika sammansättningar: organiska och sintrade ([2]). De kan också utformas på huvudsakligen två olika sätt: bromsklossar för skivbromsar (som trycks mot en bromsskiva och bromsbackar/bromsblock för blockbromsar (som trycks direkt mot hjulets löpbana).

25. Kommissionen fastställde att separata produktmarknader fanns för i) organiska bromsklossar, ii) sintrade bromsklossar, iii) organiska block och iv) sintrade block. Var och en av dessa marknader borde också delas in i OEM-marknaden och den oberoende eftermarknaden. Kommissionen lämnade det öppet huruvida marknaden för sintrade bromsklossar borde delas upp ytterligare mellan rigida och flexibla bromsklossar samt mellan puckar och bromsklossar.

e) **Bromsskivor**

26. Bromsskivor är komponenter i mekaniska boggibromsar. Bromsklossar pressas mot bromsskivorna och omvandlar därmed kinetisk energi till termisk energi så att tåget saktar ner eller stannar.

27. Kommissionen fastställde att bromsskivor utgör en avgränsad marknad. Marknaden borde också delas in i OEM-marknaden och den oberoende eftermarknaden.

## VI. **RELEVANTA GEOGRAFISKA MARKNADER**

28. Kommissionen fastställde att de relevanta geografiska marknaderna för samtliga produkter som berörs av transaktionen är hela EES.

## VII. **BEDÖMNING**

a) **Påtagligt hinder för effektiv konkurrens**

29. Kommissionen nådde slutsatsen att transaktionen skulle skapa ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens i fråga om

i) sintrade bromsklossar på den oberoende eftermarknaden,

ii) sintrade bromsblock på den oberoende eftermarknaden.

30. Transaktionen skulle påtagligt hämma den effektiva konkurrensen på dessa marknader av nedanstående huvudsakliga skäl.

31. För det första skulle parternas sammanlagda marknadsandel bli hög: [60–70] % i fråga om sintrade bromsklossar, med en ökning på [10–20] procentenheter, och [90–100] % i fråga om block, med en ökning på [0–5] procentenheter. De kvarvarande konkurrenterna skulle inte bli många – i praktiken bara Federal Mogul och Knorr-Bremse – och de skulle vara betydligt mindre. Knorr-Bremses försäljning härrör dessutom delvis från försäljning av sintrade material från Wabtec till Knorr-Bremse.

([1]) För vissa transportsätt, vanligtvis tunnelbanor, kan andra tekniska lösningar, till exempel släpskor mot en strömskena nedanför tåget, användas. Transaktionen avser enbart strömavtagare ovanför tåget.

([2]) Tidigare användes gjutjärn i stor utsträckning, men det håller på att ersättas med sintrade och organiska material beroende på bland annat bullernormer.

32. För det andra är parterna nära konkurrenter. De utgör ofta utvalda leverantörer för samma flottor av rullande materiel och konkurrerar intensivt om större projekt. Exempelvis erbjöd parterna nyligen i flera omgångar kontinuerligt sänkta priser när de bjöd mot varandra i ett anbudsförfarande organiserat av den franska tågoperatören SNCF för leverans av sintrade bromsklossar till dess höghastighetståg.

33. För det tredje hämmas leverantörerna av sintrade material inte i betydlig utsträckning av leverantörer av organiskt friktionsmaterial. Ett byte mellan sintrade och organiska friktionsmaterial sker sällan och är tekniskt komplicerat.

34. För det fjärde är hindren för inträde på marknaden höga. Utveckling av sintrade friktionsmaterial kräver betydande investeringar och eftersom dessa produkter är väsentliga säkerhetskomponenter i tåg omfattas de av strikta regleringar. Det framstår som osannolikt att nya aktörer skulle inträda på marknaden efter transaktionen.

35. För det femte uttryckte ett flertal marknadsaktörer – däribland tågoperatörer, tillverkare av rullande materiel, konkurrenter på marknaden för friktionsmaterial och en konkurrent på marknaden för bromssystem – farhågor. De hävdade att transaktionen skulle leda till minskad konkurrens och ökade priser på dessa marknader.

b) **Inget påtagligt hinder för effektiv konkurrens**

*Kompletta friktionsbromssystem*

36. Parternas verksamheter i fråga om kompletta friktionsbromssystem överlappar bara om man beaktar det potentiella segmentet fraktvagnar/(icke elektroniskt kontrollerade) pneumatiska friktionssystem. Den sammanlagda marknadsandelen kvarstår dock under 20 % och således uppstår ingen berörda marknader.

37. När det gäller passagerartåg består efterfrågan i EES av elektropneumatiska bromssystem, som har blivit faktisk standard i samtliga projekt för nya passagerartåg. Parternas verksamheter överlappar inte i fråga om sådana bromssystem i EES, eftersom Wabtec saknar den typ av elektronisk bromskontroll som krävs i EES och följaktligen inte kan erbjuda en sådan produkt ([1]).

38. Efter det första skedet av sin undersökning undersökte kommissionen inte desto mindre om Wabtec kunde ha blivit en aktör på marknaden för kompletta (elektro)pneumatiska friktionsbromssystem, där Knorr-Bremse i nuläget är den tydliga marknadsledaren (med åtminstone [70–80] % av marknaden) och Faiveley är den enda konkurrenten. Wabtec hade hållit på med att utveckla två elektroniska bromskontrollsystem, […] och […], och det fanns belägg för att Wabtec hade avsett att lansera dem i EES. Efter det andra skedet av sin undersökning fastställde dock kommissionen att dess farhågor inte var helt bekräftade och att ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens inte kunde fastställas på ett ur juridisk synvinkel tillfredsställande sätt, av i huvudsak nedanstående skäl.

39. För det första skulle Wabtecs […] produkt vara tekniskt och kommersiellt olämplig för EES. Produkten hade utvecklats som ett Förenta staterna-lett projekt utan hänsyn till EES-marknadens tekniska krav, och den var också för […] jämfört med konkurrenternas produkter. Wabtecs interna dokument visade också att företaget internt inte trodde på produkten.

40. För det andra, även om […] ur teknisk och kommersiell synvinkel troligen skulle vara mer jämbördig med de produkter som konkurrenterna nu säljer i EES, ligger produkten fortfarande i en tidig utvecklingsfas och kommer att kräva ett betydande ytterligare konstruktionsarbete för att bli färdig.

41. För det tredje är den tekniska innovationen på marknaden dynamisk och sker inte bara i väl avpassade steg, i motsats till kommissionens slutsatser i det första skedet. Vid det andra skedets undersökning uppgav Faiveley för kommissionen att det skulle lansera en ny bromskontrollprodukt 2016. Denna produkt är tekniskt och kommersiellt betydligt mer avancerad än företagets nuvarande produkter. Kommissionen drog slutsatsen att en sådan utveckling skulle göra det ännu svårare för Wabtec att etablera sig på marknaden, eftersom det inte bara skulle behöva uppnå den nuvarande nivån på marknaden utan även den högre utvecklingsnivå som de befintliga konkurrenterna kommer att uppnå. Det framstod som sannolikt att exempelvis […] skulle bli föråldrad och kräva en ny konstruktion i betydande mån, vilket skulle göra dess etablering mer osäker och i alla händelser försena den.

([1]) Wabtec erbjuder elektronisk bromskontroll utanför EES, exempelvis i Förenta staterna. Regleringarna och kundernas förväntningar skiljer sig dock betydligt och är striktare i EES.

42. För det fjärde utövar leverantörer av delsystem ett konkurrenstryck. Även om dessa leverantörer inte kan erbjuda kompletta friktionsbromssystem har många tillverkare av rullande materiel kapacitet att integrera delsystem till kompletta friktionsbromssystem och har tidigare använt detta som ett förhandlingsverktyg.

43. För det femte, även om några marknadsaktörer angav vissa farhågor i fråga om kompletta friktionsbromssystem ansåg andra aktörer att transaktionen snarare skulle kunna vara gynnsam genom att Faiveley skulle kunna konkurrera bättre med den tydliga marknadsledaren Knorr-Bremse.

*Delsystem till friktionsbromsar*

44. Kommissionen fastställde att transaktionen inte skulle leda till några konkurrensproblem i fråga om delsystem till friktionsbromsar.

45. När det gäller mekaniska boggibromsar överlappar parternas verksamheter i fråga om leverans av skivbromsar, där de uppnår en sammanlagd marknadsandel på omkring [30–40] %. De övriga huvudkonkurrenterna, Knorr-Bremse och Dako, förblir dock starka. En majoritet av tillverkarna av rullande materiel ansåg också att de skulle ha tillräckligt med alternativ även efter transaktionen.

46. När det gäller bromskontroller fastställde kommissionen att samma slutsatser som i fråga om kompletta (elektro)pneumatiska friktionsbromssystem gällde.

47. När det gäller luftförsörjningssystem överlappar parternas verksamheter inte i EES, eftersom Wabtec i nuläget inte erbjuder sådana system. Kommissionen fann inte heller några belägg för att Wabtec potentiellt skulle kunna etablera sig på denna marknad.

*Strömavtagare och kolslitskenor*

48. När det gäller strömavtagare uppnår parternas sammanlagda marknadsandel [30–40] % om man ser till alla typer av rullande materiel sammantaget. För vissa potentiella delsegment skulle marknadsandelen bli högre, till exempel [40–50] % i fråga om höghastighetståg och [60–70] % i fråga om lok. Av nedanstående huvudsakliga skäl fastställde emellertid kommissionen att transaktionen inte ger upphov till konkurrensproblem när det gäller strömavtagare.

49. För det första fastställde kommissionen att enbart marknadsandelarna inte ger en fullständig beskrivning av marknadsaktörernas ställning. Detta beror exempelvis på det låga antalet anbudsförfaranden per år (särskilt i fråga om höghastighetståg) och de stora svängningar i marknadsandelar som följer. Vidare beror försäljningsvolymen och således marknadsandelen till stor del inte på strömavtagartillverkningen utan på hur pass framgångsrika de tåg (standardiserade tåg som säljs i serier, typfallet för exempelvis lok) är på vilka strömavtagarna ska installeras.

50. För det andra verkar parterna inte vara mycket nära konkurrenter och i flertalet anbudsförfaranden deltar de inte båda två. De framstår som starka i fråga om strömavtagare för olika typer av rullande materiel, där Faiveley fokuserar på höghastighetståg medan Wabtec är starkare i fråga om exempelvis fjärrtåg.

51. För det tredje kommer ett antal konkurrenter att finnas kvar (till exempel Schunk, Contact, Richard, EC Engineering och Sécheron). Till och med de små konkurrenterna verkar vara motiverade och kapabla till att vidareutveckla sina produkter och således öka sin närvaro på de olika potentiella segmenten.

52. För det fjärde verkar tillverkare av rullande materiel ha en betydande roll när det gäller strömavtagare. De har historiskt sett samarbetat med leverantörer av strömavtagare för att utveckla sådana för nya tåg, och flera av dem uppgav att de vid behov kunde påbörja intern tillverkning eller stödja leverantörerna av strömavtagare. Tillverkarna av rullande materiel synes allmänt sett ha stor köpkraft.

53. Slutligen noterade kommissionen att kolslitskenor inte skulle ge upphov till horisontella överlappningar, eftersom Faiveley inte tillverkar sådana. Kommissionen fastställde också att transaktionen inte skulle ge upphov till vertikala problem. Detta huvudsakligen till följd av i) att Wabtecs marknadsandel i fråga om kolslitskenor kvarstår på en låg nivå under [10–20] %, vilket visar att det inte finns förutsättningar för avskärmning av insatsvaror, och ii) att parternas efterfrågan på kolslitskenor redan till [50–60] % tillgodoses av Wabtec. Ett antal betydande leverantörer skulle kvarstå på marknaden, däribland Schunk och ett flertal oberoende leverantörer som inte själva tillverkar strömavtagare (exempelvis Morgan och Mersen).

*Vertikala kopplingar som skapas i fråga om friktionsmaterial*

54. Transaktionen ger upphov till vertikala kopplingar mellan i) leverans i tidigare led av friktionsmaterial (OEM) och ii) leverans i senare led av bromssystem (samt boggibromsar). Av nedanstående skäl fastställde kommissionen att dessa vertikala kopplingar inte skapar ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens.

55. När det gäller avskärmning av insatsvaror fastställde kommissionen att den sammanslagna enheten varken skulle ha förmåga eller incitament att avskärma sina konkurrenter, och att en sådan avskärmning troligen inte skulle få en betydande skadlig effekt på konkurrensen i senare led.

56. Den sammanslagna enheten skulle sakna förmåga att avskärma sina konkurrenter i senare led, i synnerhet eftersom huvudkonkurrenten – och den enda konkurrent i senare led som skulle beröras av avskärmning – Knorr Bremse har kapacitet att producera friktionsmaterial (via sitt samriskföretag ICER) och skulle kunna öka produktionen. Kommissionen noterade även att Knorr Bremse har ingått en överenskommelse med Wabtec enligt vilken […], vilket skulle ge Knorr Bremse tid att utveckla sin egen produktion.

57. Kommissionen fastställde vidare att den sammanslagna enheten skulle sakna incitament att bedriva avskärmning av insatsvaror, eftersom den sannolikt inte skulle kunna öka sin försäljning i senare led tillräckligt för att ta igen förlorade inkomster i tidigare led.

58. Slutligen skulle de slutliga åtagandena – syftande till att skingra farhågor rörande horisontell konkurrens i fråga om sintrade friktionsmaterial – också tillhandahålla en potentiell alternativ leveranskälla för konkurrenter i senare led.

59. När det gäller avskärmning av kundmarknaden, vilket främst skulle beröra organiska friktionsmaterial, fastställde kommissionen att den sammanslagna enheten varken skulle ha förmåga eller incitament till sådan avskärmning och att en sådan avskärmning sannolikt inte skulle få en betydande skadlig effekt på konkurrensen i senare led.

60. Den sammanslagna enheten skulle i synnerhet sakna förmåga att avskärma kundmarknaden eftersom parterna inte utgör de viktigaste kunderna till leverantörer av friktionsmaterial på OEM-nivå (den viktigaste kunden överlag är Knorr-Bremse, med omkring [70–80] % av marknaden i senare led). Vidare säljs upp till 95 % av friktionsmaterialen på den oberoende eftermarknaden och inte på OEM-marknaden. Eftersom försäljningen på den oberoende eftermarknaden inte synes vara helt beroende av OEM-försäljning, skulle leverantörer till den sammanslagna enheten, exempelvis Federal Mogul, kunna fortsätta att sälja produkter på den oberoende eftermarknaden, som motsvarar en betydande majoritet av den totala marknaden. I fråga om organiska material är också inköp från flera källor vanligare och enklare än i fråga om sintrade material. Kunderna skulle således kunna motverka alla försök till avskärmning genom inköp från andra källor.

61. Kommissionen fastställde vidare att den sammanslagna enheten skulle sakna incitament att avskärma kunder eftersom det sannolikt inte skulle kunna dra stor nytta av detta beteende på marknaderna i tidigare led (till följd av Federal Moguls starka position och förekomsten av andra leverantörer av organiskt friktionsmaterial) eller i senare led (bland annat till följd av Knorr-Bremses starka position).

*Bromsskivor*

62. Parternas verksamheter överlappar i fråga om leverans av bromsskivor på den oberoende eftermarknaden i EES. Kommissionen fastställde inte desto mindre att överlappningen inte skapar ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens.

63. I synnerhet förblir parternas sammanlagda marknadsandel måttlig ([30–40] %) och ett antal alternativa konkurrenter, som Ibre och Kovis, kommer att finnas kvar på marknaden. En majoritet av tågoperatörerna uppgav också att de även efter transaktionen skulle fortsätta att ha tillgång till ett tillräckligt antal alternativa leverantörer.

## VIII. **ÅTAGANDEN**

### a) **Beskrivning av de slutliga åtagandena**

64. I syfte att åtgärda ovan nämnda konkurrensproblem på marknaderna för sintrade friktionsbromsklossar och friktionsbromsblock/bromsbackar i EES lämnade den anmälande parten slutliga åtaganden den 16 augusti 2016. De slutliga åtagandena inbegrep ändringar för att beakta resultaten av det marknadstest som kommissionen utförde i fråga om de första åtagandena.

65. Enligt de slutliga åtagandena föreslår den anmälande parten att Faiveleys hela friktionsmaterialverksamhet, Faiveley Transport Gennevilliers (nedan kallad *FTG*), avyttras till en lämplig köpare (nedan kallad *den avyttrade verksamheten*). FTG är det tidigare företag Carbon Lorraine som Faiveley förvärvade 2008.

66. Den avyttrade verksamheten kommer att inkludera FTG:s samtliga materiella och immateriella tillgångar och hela dess personal. De försäljningskontakter som i nuläget hanteras via andra dotterföretag till Faiveley kommer att överföras till FTG, och den sammanslagna enheten kommer under en interimsperiod att hänvisa kundförfrågningar angående friktionsmaterial som i nuläget produceras av FTG till den avyttrade verksamheten. Den sammanslagna enheten kommer också att till den avyttrade verksamheten lägga ut på entreprenad en del av den volym av bromsklossar till höghastighetståg som Wabtec ska leverera till SNCF efter att ha vunnit ett anbudsförfarande mot Faiveley nyligen (med förbehåll för SNCF:s samtycke).

67. Den anmälande parten åtar sig dessutom att säkerställa i) att köparen kommer att få en option på att förvärva FTG:s hela koncerninterna skuld till ett fastställt maximipris, ii) att försäljnings- och uppköpsavtalet innefattar ett system som ger köparen incitament att investera i den avyttrade verksamheten och iii) att köparen kommer att kunna sälja till internationella kunder inom järnvägsindustrin.

b) **Bedömning av de slutliga åtagandena**

68. Kommissionen fastställde att de slutliga åtagandena är tillräckliga och lämpliga för att undanröja de konkurrensproblem som kommissionen identifierat. I synnerhet kommer åtagandena att avlägsna alla överlappningar mellan parterna i fråga om leveranser av sintrade bromsklossar och bromsblock/bromsbackar.

69. De slutliga åtagandena innefattar lämpliga åtgärder för att beakta den återkoppling som inkommit i marknadstestet angående de första åtagandena. Särskilt inbegrips åtgärder för i) att stärka den avyttrade verksamhetens kapitalstruktur genom att köparen på fördelaktiga villkor övertar hela den koncerninterna skuld som FTG nu har till Faiveley, ii) att ge köparen lämpliga incitament att investera i den avyttrade verksamheten och iii) att begära att den avyttrade verksamheten köps av en aktör som har tillfredsställande tillgång till internationella järnvägskunder.

70. Slutligen noterade kommissionen att den avyttrade verksamheten hade varit en konkurrenskraftig konkurrent på marknaden för sintrade friktionsmaterial före dess vertikala integrering med Faiveley. Kommissionen ansåg därför att den avyttrade verksamheten kunde utgöra ett livskraftigt fristående företag utan att vara vertikalt integrerat och att företaget kommer att utöva samma konkurrenstryck på marknaden för sintrade friktionsmaterial efter transaktionen.

71. I sitt utkast till beslut drog kommissionen därför slutsatsen att transaktionen, i dess ändrade form genom de slutliga åtaganden som gjorts av den anmälande parten, inte skulle leda till ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens i fråga om produktion och leverans av sintrade bromsklossar eller bromsblock/bromsbackar.

## IX. **SLUTSATS OCH FÖRSLAG**

72. I utkastet till beslut dras slutsatsen att den föreslagna koncentrationen, förutsatt att de slutliga åtagandena fullgörs helt, inte skulle leda till ett påtagligt hinder för effektiv konkurrens på den inre marknaden eller en väsentlig del av den. Följaktligen bör koncentrationen förklaras förenlig med den inre marknaden och EES-avtalet, i enlighet med artiklarna 2.2 och 8.2 i koncentrationsförordningen och artikel 57 i EES-avtalet.