

## MELDING OM FORETAKSSAMMENSLUTNING

### Vossloh sitt erverv av kontroll i Sateba

Oslo, 10. oktober 2024  
Ansvarlig advokat: Håkon Cosma Størdal

**Melder:**

Vossloh AG  
Org.nr. HRB 5292  
Vosslohstraße 4  
58791 Werdohl, Tyskland

**Melders representant:**

Advokatfirmaet Wiersholm AS,  
managing associate Christoffer Mollestad  
og  
advokat Håkon Cosma Størdal  
Postboks 1400 Vika, 0115 Oslo  
Tlf.: +47 976 72 898/+47 991 63 391  
E-post: chnm@wiersholm.no / hcst  
@wiersholm.no

**Målselskap:**

Ville Holding Participations SAS  
Org.no. 891 012 023  
Tour CB21, 16 Place de l'Iris  
92040 Paris La Défense Cedex, Frankrike

**Målselskapets representant:**

Advokatfirmaet BAHR AS,  
advokat Beret Sundet og  
senioradvokat Ylva Kolsrud Lønvik  
Postboks 1524 Vika, NO-0117 Oslo  
Tlf: +47 928 813 85 / +47 977 250 42  
Epost: bsu@bahr.no / ylval@bahr.no

# Innholdsfortegnelse

1.	INNLEDNING	4
2.	BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN	4
2.1	Foretakssammenslutningens art	4
2.2	Foretakssammenslutningens strategiske og økonomiske rasjonale	5
3.	BESKRIVELSE AV PARTENE	5
3.1	Vossloh	5
3.1.1	Organisatorisk og juridisk struktur	5
3.1.2	Virksomhetsområder	5
3.1.3	Bransjeorganisasjoner	6
3.2	Målselskapet - Sateba	6
3.2.1	Organisatorisk og juridisk struktur	6
3.2.2	Virksomhetsområder	6
3.2.3	Bransjeorganisasjoner	7
3.3	Partenes omsetning siste regnskapsår	7
4.	MARKEDSAVGRENSNING	7
4.1	Innledning	7
4.2	Relevante produktmarkeder	8
4.2.1	Markedet for jernbanesviller av betong	8
4.2.2	Markedet for sporvekselsviller av betong	10
4.2.3	Markedet for festesystemer	12
4.2.4	Markedet for vekselsystemer (sporveksler)	14
4.2.5	Jernbanetilstøtende produkter og infrastrukturprodukter	15
4.3	Geografiske markeder	15
4.3.1	Markedet for jernbanesviller av betong	15
4.3.2	Markedet for sporvekselsviller av betong	16
4.3.3	Markedet for festesystemer	16
4.3.4	Markedet for vekselsystemer (sporvekslere)	17
4.3.5	Jernbanetilstøtende produkter og infrastrukturprodukter	18
5.	OM MARKEDENE	18
5.1	Markedet for sviller og festesystemer	18
5.1.1	Introduksjon	18
5.1.2	Markedsandeler	18
5.1.3	Markedsstruktur	19
5.1.4	Konkurrører	21
5.1.5	Kunder	22
5.1.6	Leverandører	22
5.2	Markedet for sporvekselsviller av betong og vekselsystemer	22
5.2.1	Introduksjon	22
5.2.2	Markedsandeler	22
5.2.3	Markedsstruktur	23
5.2.4	Konkurrører	25
5.2.5	Kunder	26
5.2.6	Leverandører	26

6.	FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN GIR IKKE OPPHAV TIL HORIZONTAL OVERLAPP	26
7.	FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN FØRER IKKE TIL UTESTENGENDE VIRKNINGER	27
7.1	Innledning	27
7.2	Jernbanesviller & festesystemer	27
7.2.1	Ingen utestengende virkninger i markedet for festesystemer	27
7.2.2	Ingen utestengende virkninger i markedet for jernbanesviller av betong	30
7.3	Sporvekselsviller og vekselsystemer	31
7.3.1	Ingen utestengende virkninger i markedet for sporvekselsviller	31
7.3.2	Ingen utestengende virkninger i markedet for vekselsystemer	33
8.	FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN FØRER IKKE TIL KOORDINERTE VIRKNINGER	36
9.	EFFEKTIVITETSGEVINSTER	36
10.	VIKTIGSTE KONKURRENTER, KUNDER OG LEVERANDØRER	37
11.	ÅRSBERETNING OG ÅRSREGNSKAP	37
12.	KONFIDENSIALITET	37

## 1. INNLEDNING

- (1) Foretakssammenslutningen gjelder Vossloh AGs ("**Vossloh**") sitt erverv av enekontroll i Sateba Group ("**Sateba**") (samlet omtalt som "**Partene**"). I henhold til aksjekjøpsavtale av 8. august 2024 ("**Avtalen**") vil Vossloh erverve 100 prosent av aksjekapitalen og stemmerettighetene i Villé Holding Participations SAS, og dermed etablere enekontroll i Sateba ("**Foretakssammenslutningen**").
- (2) I Europa fokuserer Vossloh på festesystemer for jernbane, vedlikeholdstjenester for jernbane og sporvekselsystemer, mens Sateba er aktiv innen produksjon av jernbanesviller ("sleepers") og sporvekselsviller ("bearers") av betong, samt enkelte andre prefabrikkerte betongprodukter. Foretakssammenslutningen vil derfor ikke føre til horisontal overlapp i noen av de relevante markedene.
- (3) Selv om Partene er aktive i tilstøtende markeder vil de verken ha evne eller incentiv til å utestenge konkurrentene sine etter Foretakssammenslutningen. Uavhengig av de konkrete markedsforholdene, vil Partene ikke være i stand til å utnytte sin posisjon i noe marked til å oppnå fordeler i et annet etter Foretakssammenslutningen.
- (4) Foretakssammenslutningen vil heller ikke lede til koordinerte virkninger. Partene vil fortsette å møte sterk konkurranse fra konkurrentene også etter Foretakssammenslutningen. Det er dessuten sannsynlig at Foretakssammenslutningen vil føre til enda sterkere konkurranse mellom Vossloh og konkurrenten Voestalpine i markedene for sporvekslersystemer.
- (5) Foretakssammenslutningen vil etter dette ikke gi opphav til konkurransemessige bekymringer.

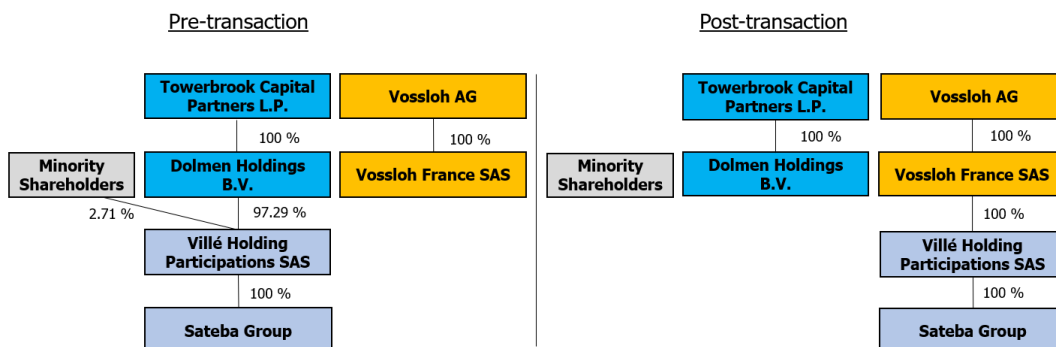
## 2. BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

### 2.1 Foretakssammenslutningens art

- (6) I henhold til Avtalen vil Vossloh erverve enekontroll over Sateba gjennom kjøp av 100 prosent av aksjene i Villé Holding Participations SAS. Avtalen utgjør dermed en foretakssammenslutning jf. konkurranseloven § 17 første ledd bokstav b.

#### Vedlegg 1: Aksjekjøpsavtale (Konfidensielt)

- (7) Foretakssammenslutningen kan illustreres slik:

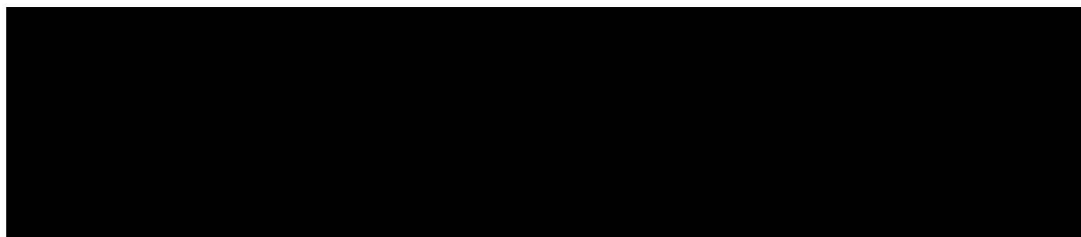


- (8) Gjennomføring av Foretakssammenslutningen er betinget av godkjenning fra konkurransemyndighetene i Estland, Frankrike, Marokko, Polen, og Portugal, i tillegg til Norge. Foretakssammenslutningen er også meldt til konkurransemyndighetene i Ukraina. Foretakssammenslutningen er allerede godkjent i Sverige og Serbia.

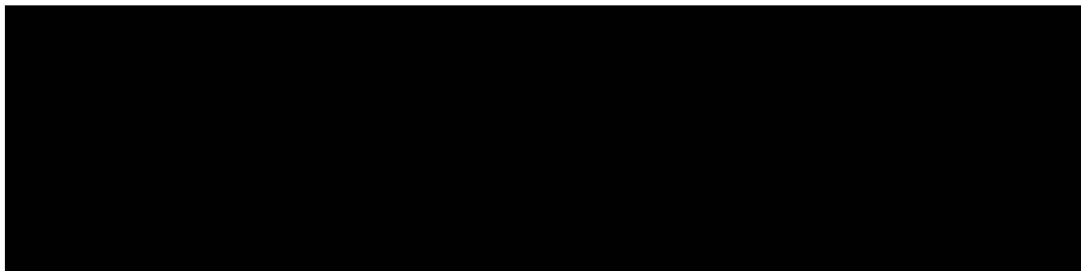
- (9) Foretakssammenslutningen er videre meldt i Frankrike i henhold til det franske FDI-regelverket.

## 2.2 Foretakssammenslutningens strategiske og økonomiske rasjonale

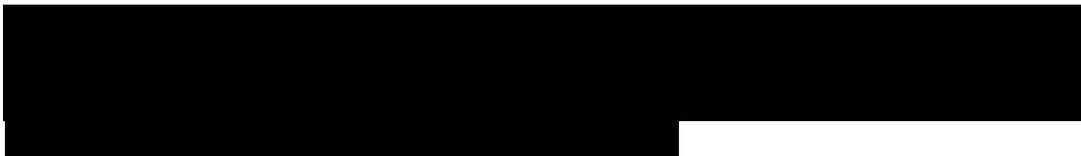
(10)



(11)



(12)



## 3. BESKRIVELSE AV PARTENE

### 3.1 Vossloh

#### 3.1.1 Organisatorisk og juridisk struktur

- (13) Vossloh er et tysk selskap som er notert på ulike tyske børser. Aksjemajoriteten (50,09 prosent) eies indirekte av Nadja Thiele, enken etter Heinz Hermann Thiele, og Robin Brühmüller, i rollen som bobestyrer for Heinz Hermann Thieles bo. Denne aksjeposten vil snart bli overført til Heinz Hermann Thiele Familienstiftung (en familiestiftelse underlagt tysk lov).

- (14) Enken og bobestyreren for Heinz Hermann Thieles bo (og/eller familiefondet) eier også, gjennom en rekke holdingselskaper, ca. 59 prosent av Knorr-Bremse AG ("**Knorr-Bremse**"). Denne aksjeposten vil også bli overført til Heinz Hermann Thiele Familienstiftung samtidig som Vossloh. På denne bakgrunn er Vossloh og Knorr-Bremse å betrakte som søsterselskaper.

#### 3.1.2 Virksomhetsområder

- (15) Vossloh er et jernbaneteknologiselskap med hovedfokus på jernbaneinfrastruktur. Selskapets hovedvirksomhet er knyttet til produksjon og levering av jernbanefestesystemer og vekselsystemer. Selskapet er aktivt i Europa og globalt, herunder i andre store markeder som Kina, Australia, Mexico, India, Israel og USA.

- (16) I tillegg er Vossloh aktiv innen produksjon og salg av jernbanesviller og sporvekselsviller av betong i Nord-Amerika og Australia. Vossloh har også in house-produksjon av sporvekselsviller av betong i Storbritannia. 

██████████ I tillegg har Vossloh nylig åpnet et produksjonsanlegg for jernbanesviller og sporvekselsviller av EPS-kompositt i Polen.

- (17) Vossloh tilbyr også en rekke jernbanevedlikeholdstjenester, herunder fresing og sliping av skinner og sporveksler, samt sveisetjenester.
- (18) Vosslohs kunder er hovedsakelig offentlige og private jernbaneselskaper, jernbanenettoperatører, samt regionale og kommunale transportselskaper (eller sporleggings- og bygg- og anleggsselskaper som handler på transportselskapenes vegne).
- (19) Vossloh har ikke kontor i Norge, men deltar i anbud og leverer sine tjenester i Norge fra sine lokaler i Örebro i Sverige.
- (20) For mer informasjon om Vossloh, vennligst se selskapets nettside: <https://www.vossloh.com/de/>.
- (21) Knorr-Bremse er en tysk produsent av bremsesystemer og sikkerhetssystemer for jernbane- og kommersielle kjøretøy. For fullstendighetens skyld bemerkes at Knorr-Bremses produktportefølje ikke har horisontal eller vertikal overlapp med til Sateba, og Knorr-Bremses virksomhet vil derfor ikke bli nærmere behandlet i denne meldingen. For mer informasjon om Knorr-Bremse, se selskapets nettside: <https://www.knorr-bremse.com/en/>.

### **3.1.3 Bransjeorganisasjoner**

- (22) Vossloh er medlem av en rekke bransjeorganisasjoner, som angitt i Vedlegg 2. Ingen av disse er norske.

**Vedlegg 2:** Oversikt over Vosslohs medlemskap i bransjeorganisasjoner

## **3.2 Målselskapet - Sateba**

### **3.2.1 Organisatorisk og juridisk struktur**

- (23) Sateba er et fransk selskap, indirekte kontrollert av private equity-firmaet Towerbrook Capital Partners L.P, gjennom selskapet Villé Holding Participations SAS.
- (24) Sateba ervervet i juli 2024 enkelte franske og belgiske aktiva fra selskapet De Bonte, herunder produksjonsanlegg for jernbanesviller og sporvekslingssviller.<sup>1</sup> Videre ervervet Sateba enekontroll over det franske selskapet Vapé Rail International i 2023.

**Vedlegg 3:** Organisasjonskart

### **3.2.2 Virksomhetsområder**

- (25) Sateba er aktiv innen design og produksjon av prefabrikkerte betongsviller og andre produkter som er nødvendige for bygging av jernbane og annen infrastruktur.
- (26) Satebas produktportefølje inkluderer jernbanesviller og sporvekslingssviller av betong, samt enkelte jernbanerelaterte betongprodukter som planoverganger og stolpefundamenter. Sateba leverer også prefabrikkerte betongprodukter til infrastrukturprosjekter, som for eksempel tunnelsegmenter. Disse leveres for tiden kun i Norge og Storbritannia. Sateba tilbyr ikke sviller av andre materialer enn betong (dvs. verken tresviller eller komposittsviller).

---

<sup>1</sup> Oppkjøpet av De Bonte's C.A.S.Q.C. Prefarails SA (Belgia) er ennå ikke gjennomført. Selskapet tilbyr isolerte jernbaneskinner med redusert vibrasjon og støy.

- (27) Etter oppkjøpet av Vapé Rail tilbyr Sateba også enkelte komponenter for jernbanefestesystemer (f.eks. dybler og styreplater for spesifikke festesystemer) til det franske markedet.
- (28) Sateba har produksjonsanlegg i en rekke europeiske land, herunder Estland, Finland, Frankrike, Litauen, Polen, Portugal, Storbritannia, Sverige og Norge.
- (29) Sateba ble etablert i Norge i 2014, men den norske virksomheten har røtter tilbake til tidlig på 1970-tallet. Fra sitt produksjonsanlegg (tidligere kjent som "Spenncon Rail") på Hensmoen i Hønefoss leverer Sateba Norge jernbanesviller av betong og andre betongprodukter til infrastrukturprosjekter over hele landet. I flere tiår har hovedproduktet vært jernbanesviller av betong og Mofix-fundamenter for kontaktledningssystemer. I de senere årene har Sateba imidlertid utvidet porteføljen til også å inkludere kabelkanaler, tunnelsegmenter og andre prefabrikkerte betongelementer til infrastrukturprosjekter.<sup>2</sup>
- (30) For mer informasjon om Sateba, vennligst se selskapets nettside: <https://sateba.com/>.

### 3.2.3 Bransjeorganisasjoner

- (31) Sateba er medlem av Betong Norge, som er foreningen for betongindustrien i Norge. I Frankrike er Sateba medlem av "Fédération des Industries Ferroviaires" (Foreningen for fransk jernbaneindustri).

### 3.3 Partenes omsetning siste regnskapsår

- (32) Tabellen nedenfor viser Partenes omsetning i Norge i 2023.

**Tabell 1:** Partenes omsetning i Norge i 2023

Selskap	Omsetning (NOK)
Vossloh	
Sateba	549 740 162

## 4. MARKEDSAVGRENSNING

### 4.1 Innledning

- (33) Som tidligere nevnt produserer Sateba jernbanesviller og sporvekselsviller av betong, mens Vossloh produserer festesystemer og vekselsystemer. Partene er derfor aktive i tilstøtende markeder knyttet til jernbaneinfrastruktur. Disse potensielle markedene vil bli nærmere beskrevet nedenfor.
- (34) Sateba tilbyr også prefabrikkerte betongprodukter for infrastrukturprosjekter slik som tunnelsegmenter. Tunellsegmenter er prefabrikkerte betongelementer som brukes i bygging av tunneler og er spesifikt designet for bruk i tunnelboremaskin-tunneler (TBM-tunneler).

<sup>2</sup> Sateba har videre en ikke-kontrollerende eierandel på 25 % i selskapet Svillegjenvinning AS, som driver med knusing og gjenvinning av jernbanesviller.

<sup>3</sup> Figuren inkluderer omsetningen til Vossloh og Knorr-Bremse i Norge. I forrige regnskapsår (2023) hadde Vossloh en omsetning på NOK [redacted] i Norge. For ordens skyld bemerkes at Vosslohs omsetningstall fra 2023 ikke inkluderer eventuell norsk omsetning knyttet til virksomheter ervervet i 2024.

Satebas tunnelsegenter er allsidige og kan brukes både i vei- og jernbanetunneler, samt i tunneler designet for forsyningsformål.

## 4.2 Relevante produktmarkeder

### 4.2.1 Markedet for jernbanesviller av betong

- (35) En jernbanesville (i noen land også referert til som en "tie") er en rektangulær støtte for skinnene i et jernbanespor. Svillene legges vinkelrett på skinnene og overfører belastning til ballastlaget og underbygningen, og holder på denne måten skinnene på plass og sørger for riktig sporvidde.
- (36) Sviller ble tradisjonelt laget av tre, men har siden 70-tallet gradvis blitt erstattet av forspent betong. Bruken av tresviller er i dag marginal. For spesifikke formål brukes også komposittsviller (som EPS) eller stålsviller.
- (37) Sviller produseres vanligvis i monoblokkform. Imidlertid er såkalte dobbeltsviller eller tvillingblokksviller også i bruk på sekundære linjer i land som Frankrike og Portugal. Disse består av to betongskinneunderlag som er forbundet med en stålstang.
- (38) Eksempler på monoblokksviller er inntatt nedenfor:



Illustrasjon tresviller

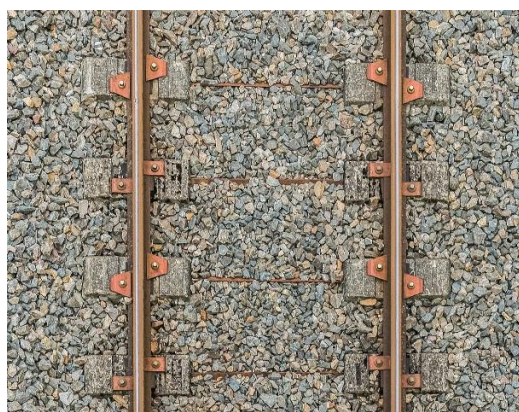


Illustrasjon betongsviller

- (39) Eksempler på dobbeltsviller er inntatt nedenfor:



Illustrasjon dobbeltsviller



Illustrasjon dobbeltsviller

- (40) Partene er ikke kjent med praksis fra EU-Kommisjonen ("**Kommisjonen**") eller Konkurransetilsynet hvor betongsviller har blitt nærmere vurdert. Kommisjonen har imidlertid ansett betongsviller som ett av mange "prefabrikkerte betongprodukter" som hører



til et overordnet nedstrømsmarked for oppstrøms *tilslag* og *grå sement*.<sup>4</sup> I *Heidelbergcement AG/Thoma Bravo/Command Alkon* bemerket Kommisjonen at prefabrikkerte betongprodukter omfatter jernbanesviller av betong og at det tidligere hadde vurdert at dette utgjorde et eget produktmarked for prefabrikkerte betongprodukter. Kommisjonen bemerket imidlertid videre at det tidligere hadde vurdert om det kunne finnes snevrere markeder, herunder markedssegmenter for betongbyggeblokker, betongbelegningsmaterialer, prefabrikkerte betonggulv og prefabrikkerte betongvegger, men uten å ta endelig stilling til den konkrete markedsavgrensningen.<sup>5</sup>

- (41) Praksis fra blant annet australske<sup>6</sup>, estiske<sup>7</sup>, franske<sup>8</sup> og polske<sup>9</sup> konkurransemyndigheter ser ut til å trekke konklusjoner langs de samme linjer som Kommisjonen, og peker også på en mulig ytterligere segmentering av prefabrikkerte betongprodukter, herunder jernbanesviller av betong.
- (42) På denne bakgrunn er Partene av den oppfatning at det er holdepunkter for at det eksisterer et separat produktmarked for jernbanesviller av betong.
- (43) Etter Partenes oppfatning er markedet for jernbanesviller av betong adskilt fra andre markeder for prefabrikkerte betongprodukter. Dette skyldes at jernbanesviller av betong fra et etterspørselsperspektiv ikke kan substitueres med andre prefabrikkerte betongprodukter. Også fra et tilbudsperspektiv er produsentene hovedsakelig spesialisert på produksjon av jernbanesviller av betong og sporvekselsviller. Det bør imidlertid bemerkes at produsenter av andre prefabrikkerte betongprodukter enn sviller kan være i stand til å igangsette produksjon av jernbanesviller av betong, slik at det eksisterer en viss fleksibilitet på tilbudssiden. Det er videre slik at det finnes selskaper som produserer på tvers av ulike kategorier av prefabrikkerte betongprodukter.
- (44) Videre mener Partene at markedet for jernbanesviller av betong er adskilt fra markedet for jernbanesviller av tre. Dette skyldes at kunder i Europa vanligvis vil velge betongsviller der det er mulig, og følgelig utgjør tresviller et restmarked av begrenset omfang. Tresviller kan dessuten være et mer egnet valg for spesielle bruksområder (f.eks. broer) da de er betydelig lettere og mer fleksible i bruk.<sup>10</sup> Imidlertid utgjør disse spesifikke bruksområdene et begrenset volum av sviller. Dessuten har markedet for tresviller en svært ulik leverandørbase da produsenter av tresviller generelt ikke produserer betongsviller. Det kan videre bemerkes at jernbanesviller av betong som følge av vesentlig lengre brukstid er mer kostnadseffektive enn tresviller.<sup>11</sup> Etter Partenes oppfatning kan imidlertid den endelige avgrensningen av det relevante produktmarkedet holdes åpen, ettersom den

---

<sup>4</sup> Europakommisjonen, M. 4719, 07.08.2007 – *Heidelbergcement / Hanson*, avsnitt 24 ([Heidelbergcement / Hanson \(2007\)](#)).

<sup>5</sup> Europakommisjonen, M. 10529, 11.04.2022 – *Heidelbergcement / Thoma Bravo / Command Alkon*, avsnitt 61 og avsnitt 63 ([Heidelbergcement / Thoma Bravo / Command Alkon \(2022\)](#)).

<sup>6</sup> Australian Competition and Consumer Commission, 64295, 15.09.2018 – *Vossloh Australia PTY Ltd. / Austrak PTY Ltd.* ([Vossloh Australia Pty Ltd./Austrak Pty Ltd. \(2018\)](#)).

<sup>7</sup> Se Estonian Competition Authority, 16.07.2010.a nr 5.1-5/10-023, Koondumisele nr 6/2010 Consolis Oy Ab / Aktsiaselts SWETRAK loa andmine

<sup>8</sup> Se Autorité de la Concurrence, Décision n° 14-DCC-150 du 16 octobre 2014

<sup>9</sup> Polish Office of Competition and Consumer Protection, DKK – 53/09 (Trakcja Polska/Kolbet), som spesifikt vurderte et marked for forspente betongsviller.

<sup>10</sup> Vekten av en tresviller er 70-90 kg, mens vekten av en betongsviller er is 300-350 kg

<sup>11</sup> Levetiden er typisk 15-30 år for betongsviller, i motsetning til 5-25 år for tresviller

konkurransemessige vurderingen vil være den samme uavhengig av om betongsviller og tresviller anses som del av samme marked.

- (45) Markedet for jernbanesviller av betong er også adskilt fra markedet for plast-/komposittsviller, da sistnevnte er et spesialprodukt (f.eks. for anvendelse til broer og tunneler). Plast-/komposittsviller er betydelig dyrere enn betongsviller som følge av høyere materialkostnader i produksjonen.<sup>12</sup> Plast-/komposittsviller har dessuten visse egenskaper som rettferdiggjør en høyere pris for spesielle bruksområder. De er for eksempel betydelig lettere<sup>13</sup>, mer fleksible i bruk (de kan bores på installasjonsstedet), samt mer motstandsdyktige mot store temperaturvariasjoner. Slike fordeler er imidlertid ikke relevante for de normale bruksområdene for jernbanesviller av betong, som gjør den ekstra kostnaden unødvendig for slik bruk.
- (46) Det er ikke nødvendig å avgrense separate produktmarkeder med hensyn til monoblokk- og dobbeltsviller. Dette skyldes at i alle land der dobbeltsviller er i bruk (f.eks. for sekundære jernbanelinjer og urbane transportsystemer som trikk og t-bane ("UTS") i Frankrike og Portugal, samt UTS i Finland, Norge, Sverige og Storbritannia) er produsenter i stand til å produsere både monoblokk- og dobbeltsviller. Den endelige avgrensningen av det relevante produktmarkedet kan uansett holdes åpen, da markedsandeler og konkurransesituasjonen for henholdsvis monoblokksviller og dobbeltsviller i det store og hele er de samme, og produktene generelt sett betjener det samme markedet og de samme kundene.
- (47) Partene er videre av den oppfatning at det ikke er nødvendig å avgrense separate produktmarkeder for ulike markedssegmenter og/eller kundegrupper. Dette er fordi kunde- og sluttbrukersiden er preget av nasjonale jernbanesystemoperatører (f.eks. franske SNCF, Bane NOR, det svenske Trafikverket etc.), som vanligvis utgjør mer enn 60 % av det totale markedet for jernbanesviller av betong. I tillegg fungerer de nasjonale jernbanesystemoperatørene ofte som referansepunkt for alle andre kunder, herunder UTS-kunder samt havner eller kunder fra industriell virksomhet. Dette til tross for at disse kundene kan ha spesifikke behov. Selv om innkjøpsatferden til disse øvrige kundegruppene kan avvike fra innkjøpsatferden til nasjonale jernbaneselskaper er ikke disse forskjellene så tydelige at de begrunner en avgrensning av separate produktmarkeder, jf. nedenfor i punkt 5.1.3. Den endelige avgrensningen av det relevante produktmarkedet kan imidlertid likevel holdes åpen, da den konkurransemessige vurderingen vil være den samme uavhengig av ytterligere segmentering.
- (48) Etter dette er Partene av den oppfatning at det eksisterer et separat produktmarked for jernbanesviller av betong, uten ytterligere segmentering.

#### **4.2.2 Markedet for sporvekselsviller av betong**

- (49) Sporvekselsviller er en spesiell type sville som brukes i vekselssystemer (sporvekslere) og kryssinger (kryss). Mens jernbanesviller brukes til vanlige jernbanespor der alle sviller som utgangspunkt har en standard form og størrelse, har sviller som brukes i sporvekselsystemer flere ulike størrelser for å tilpasse svillene til kurven i sporvekselen. Sporvekselsvillene må holde det buede sporet i en sporveksel i en bestemt posisjon.

---

<sup>12</sup> 250-300 EUR for en plast-/komposittsville vs. 60-120 EUR for en betongsville.

<sup>13</sup> Vekten av en plast-/komposittsville er 120-200 kg, mens vekten av en betongsville er 300-350 kg.

Sporvekselsvillene er derfor mer skreddersydde og komplekse enn alminnelige jernbanesviller. I tillegg må de tåle sterkere krefter.

- (50) Som jernbanesviller ble også sporvekselsvillene tradisjonelt laget av tre. I dag brukes i stor grad forspent betong.<sup>14</sup> Imidlertid benyttes sporvekselsviller av tre, plast-/kompositt eller stål til mer marginale og spesielle formål (f.eks. tunneler eller broer).
- (51) Det er samme type betong som danner råmaterialet for både jernbanesviller og sporvekselsviller, og produksjonsprosessene er likeartede. Produksjonen av sporvekselsviller krever imidlertid andre støpeformer enn jernbanesvillene og et større antall plater benyttes i formene (se også nedenfor).
- (52) Til illustrasjon er inntatt eksempler på sporvekselsviller av betong brukt i vekselssystemer og kryss:



Eksempel på sporvekselsviller brukt i vekselssystem



Eksempel på sporvekselsviller brukt i kryss

- (53) Partene er ikke kjent med praksis fra Kommisjonen eller Konkurransetilsynet som vedrører sporvekselsviller, men legger til grunn at Kommisjonen ville vurdert sporvekselsviller av betong på en lignende måte som jernbanesviller av betong.
- (54) For denne meldingens formål mener Partene at sporvekselsviller av betong bør vurderes separat fra jernbanesviller av betong. Dette er fordi:

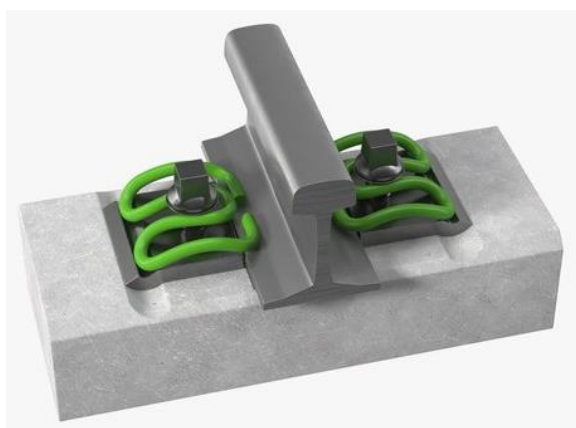
---

<sup>14</sup> Merk at Bybanen i Bergen bruker sporvekselsviller av tre.

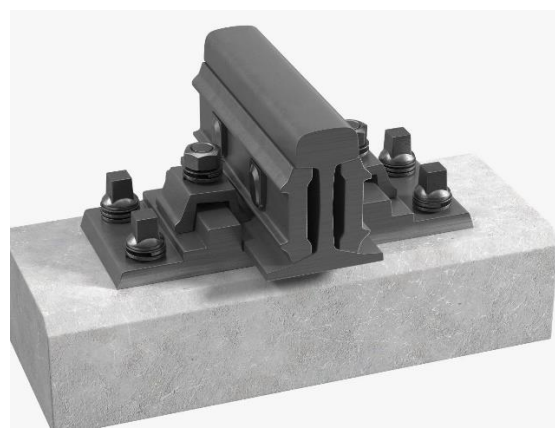
- (55) Mens jernbanesviller av betong produseres ved masseproduksjonsprosesser, er sporvekselsviller langt mer skreddersydde, da at de er produsert for et spesifikt vekselssystem, som i seg selv kan ha et spesifikt design.
- (56) For hver enkelt sporveksel kan det kreves ulike sporvekselsviller av ulike lengder. Hver av dem har hull for festeskruer ulike steder på sporvekselsvillen. Siden sviller av betong ikke kan bores, må plasseringen av hullene settes i støpeformen. Det er derfor nødvendig med en rekke plater for formene, selv ved produksjon av sporvekselsviller for én enkelt sporveksel.
- (57) Sporvekselsviller av betong er dyrere enn jernbanesviller av betong. Ettersom sporvekselsviller ikke alltid er nødvendige og derfor heller ikke produseres i samme omfang, og siden de er mer komplekse å produsere, transporteres sporvekselsviller over lengre avstander. De må dessuten monteres i sporvekselen av sporvekselsleverandøren, hvis tilholdssted kan være langt fra der sporvekselsvillen produseres.
- (58) Partene anser derfor at det eksisterer et eget produktmarked begrenset til sporvekselsviller av betong.

#### 4.2.3 Markedet for festesystemer

- (59) Festesystemer er en løsning for å feste skinner til jernbanesviller og sporveksler til sporvekselsviller. Store mengder av slike systemer er nødvendig i jernbaneinfrastruktur. Hver jernbanesviller er koblet til fire av dem (to for hver skinne). Festesystemer består av ulike komponenter, hvor den sentrale er det såkalte "festet" som vanligvis er en klips eller en spenningsklemme. Klipsen/klemmen definerer festesystemet som helhet; alle øvrige komponenter i festesystemet er tilpasset klipsen/klemmen. Etter dette kan følgende typer festesystemer i bruk i Europa skilles fra hverandre: (1) SKL festesystem, (2) E-clip festesystem, (3) KPO klipsfestesystem, (4) Nabla klipsfestesystem, (5) SB klipsfestesystem, og (6) Fastclip festesystem. Det er i hovedsak Fastclip-systemet som brukes i Norge.
- (60) For oversiktens skyld er det inntatt illustrasjoner av de enkelte festesystemer nedenfor:



Eksempel på SKL festesystem



Eksempel på KPO klipsfestesystem



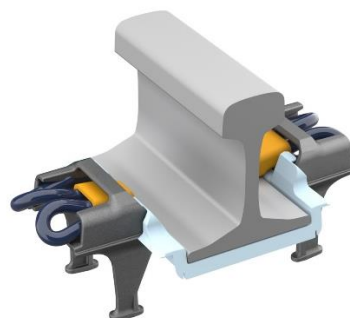
Eksempel på E-clip festesystem



Eksempel på Nabla klipsfestesystem



Eksempel på SB4 klipsfestesystem



Eksempel på Fastclip FE festesystem

- (61) Mens de enkelte festesystemene historisk sett var patentbeskyttet har disse patentene utløpt, og festesystemer og deres komponenter er typisk ikke lenger patentbeskyttet. Et unntak er imidlertid Pandrol Fastclip FE 1504.<sup>15</sup>
- (62) Når en jernbanenettverksoperatør velger en spesifikk type festesystem vil systemet vanligvis benyttes gjennom hele levetiden til sporet. Dette sikrer konsistens for vedlikeholdsformål og kostnadseffektivitet, selv når sviller må byttes ut. Følgelig bruker de enkelte jernbanenasjoner hovedsakelig et spesifikt festesystem. For eksempel er jernbanespor i Tyskland og Østerrike hovedsakelig utstyrt med SKL festesystemer, mens jernbanespor i Frankrike hovedsakelig er utstyrt med Nabla eller Fastclip festesystemer. I Norge og Sverige<sup>16</sup> brukes nesten utelukkende Fastclip.
- (63) Festesystemer anskaffes enten (i) av den nasjonale jernbaneoperatøren selv (som i Frankrike) eller (ii) av jernbanesvilleprodusenten i henhold til spesifikasjonene satt av den nasjonale jernbaneoperatøren (som i Norge, Sverige og Portugal). Når jernbanesviller byttes ut eller et nytt spor legges, vil det i de fleste tilfeller anskaffes fullstendige festesystemer (alle komponenter sammen som et komplett system). Dette er særlig tilfelle i Norge.

---

<sup>15</sup> Europeisk patent EP 1 987 199 B1.

<sup>16</sup> I Sverige brukes Fastclip nå til nye prosjekter og oppgraderinger, men det er et betydelig installert volum hvor Pandrol E-clip er benyttet.

- (64) I et vedtak fra 1998 avgrenset Kommisjonen et eget produktmarked for festesystemer (*Schienenbefestigungssysteme*)<sup>17</sup> og fant at det ikke var nødvendig å segmentere dette markedet ytterligere. Franske<sup>18</sup>, spanske<sup>19</sup> og britiske<sup>20</sup> myndigheter har imidlertid definert separate produktmarkeder for henholdsvis festesystemer og fester som sådan.
- (65) Partene mener at det for denne meldingens formål og med støtte i kjøpemønsteret til norske kunder kan legges til grunn et separat produktmarked for festesystemer som helhet. I Norge anskaffes disse systemene som en helhet, i motsetning til landene der de enkelte systemkomponentene anskaffes hver for seg.
- (66) Partene anser derfor at det eksisterer et eget produktmarked for festesystemer.

#### 4.2.4 Markedet for vekselssystemer (sporveksler)

- (67) Vekselssystemer (også referert til som (i) sporveksler eller (ii) veksler og kryssinger) gjør det mulig for jernbanespor å endre retning, konvergere eller divergere. De omfatter en veksler, en kryssing og en lukkeseksjon. Disse sporkomponentene muliggjør og kontrollerer bevegelsen av jernbanekjøretøyer, fra ett spor til et annet (dvs. tillater jernbanespor å konvergere eller divergere) eller ved kryssing av spor.
- (68) For enkelhets skyld presenteres eksempler på vekselssystemer nedenfor:



Eksempel på et vekselssystem med en enkelt sporveksler



Eksempel på et vekselssystem med flere sporveksler og en diamantformet kryssing

- (69) Som nevnt krever vekselssystemer sporvekselsviller for å gi støtte til begge sporene. Sporvekselsviller anskaffes enten av produsenten av vekselssystemet eller av sluttkunden. Bane NOR anskaffet tidligere sporvekselsviller separat fra vekselssystemer, men fra 2022 anskaffes vekselssystemer inkludert sporvekselsviller fra vekselssystemleverandøren (dvs. at Bane NOR ikke lenger selv forestår innkjøp av sporvekselsviller).

<sup>17</sup> Europakommisjonen, M. 1259, 06.10.1998 – *Voest Alpine Stahl / Vossloh*, avsnitt 7 ([europa.eu](http://europa.eu)).

<sup>18</sup> *Ministre de l'Économie (etc.)*, C 2003-161, ECOC0500059Y, 02.10.2003 – *Delachaux, S.A./Pandrol Holdings Lted./grupo PANDROL*, side 2-3 ([caselex.eu](http://caselex.eu)).

<sup>19</sup> *Servicio de Defensa de la Competencia*, N-03043, 03.09.2003 – *Delachau, S.A./Pandrol Holdings Lted./grupo PANDROL*, side 7, avsnitt 4.

<sup>20</sup> *Office of Fair Trading*, ME/1290/03, 23.09.2003 – *Delachaux, S.A./Pandrol Holdings Lted./grupo PANDROL*, side 2, avsnitt 6.

- (70) Kommisjonen anser at det finnes et eget marked for veksler og kryssinger (dvs. vekselsystemer) som er adskilt fra markedene for skinner og festesystemer.<sup>21</sup> Kommisjonen har også vurdert at det ikke er nødvendig å skille mellom sporveksler brukt i jernbane og t-banelinjer og sporveksler brukt i trikkelinjer.<sup>22</sup>
- (71) Ulike konkurransemyndigheter, herunder myndighetene i Frankrike<sup>23</sup>, Storbritannia<sup>24</sup> og Italia<sup>25</sup>, har tidligere vurdert at det eksisterer et eget produktmarked for veksler og kryssinger.
- (72) Partene mener derfor at det finnes et eget produktmarked for veksler og kryssinger (dvs. vekselsystemer) som er adskilt fra markedene for skinner og festesystemer. Partene anser videre – i tråd med praksis fra Kommisjonen – at det ikke er nødvendig å skille ytterligere mellom for eksempel vekselsystemer for jernbane og for trikk og t-bane.
- (73) Spørsmålet om hvorvidt markedet omfatter individuelle komponenter til vekselsystemer eller om disse utgjør egne markeder kan for denne meldingens formål uansett holdes åpent, da Foretakssammenslutningen uavhengig av konkret markedsavgrensning ikke vil ha konkurransebegrensende eller utestengende virkninger.

#### **4.2.5 Jernbanetilstøtende produkter og infrastrukturprodukter**

- (74) For fullstendighetens skyld nevnes at Sateba også produserer betongprodukter som er tilstøtende til jernbaneprodukter, slik som fundamenter for kontaktledningsmaster og planoverganger. I tillegg produserer Sateba i Storbritannia og Norge prefabrikkerte betongprodukter til bruk for store infrastrukturprosjekter, herunder prefabrikkerte betongbuer og prefabrikkerte tunnelsegmenter av betong.
- (75) På disse områdene kan den eksakte produktmarksdefinisjonen imidlertid holdes helt åpen. Mens Vossloh er aktiv innen produksjon og salg av planoverganger i Nord-Amerika og Australia, er selskapet ikke aktivt på dette området i EØS. Videre er Vossloh overhodet ikke aktiv innen prefabrikkerte betongbuer og prefabrikkerte tunnelsegmenter av betong, og selskapet har heller ingen aktivitet i tilstøtende markeder eller markeder oppstrøms eller nedstrøms til disse produktene. Foretakssammenslutningen gir dermed ikke opphav til konkurransebekymringer under noen rimelig markedsavgrensning med hensyn til disse produktene.

### **4.3 Geografiske markeder**

#### **4.3.1 Markedet for jernbanesviller av betong**

- (76) Partene er ikke kjent med praksis fra Kommisjonen eller Konkurransetilsynet som har vurdert det geografiske markedet for jernbanesviller av betong.<sup>26</sup> Med hensyn til

---

<sup>21</sup> Europakommisjonen, M. 2235, 19.12.2000 – *Corus Group / Cogifer*, avsnitt 10; European Commission, M. 1259, 06.10.1998 – *Voest Alpine Stahl / Vossloh*, avsnitt 7.

<sup>22</sup> Europakommisjonen, M. 1259, 06.10.1998 – *Voest Alpine Stahl / Vossloh*, avsnitt 7.

<sup>23</sup> Office of Fair Trading, ME/2366/06, 06.07.2006 – *Balfour Beatty Plc / Balfour Beatty Group Limited / Edgar Allen Limited*, avsnitt 16 ([caselex.eu](http://caselex.eu)).

<sup>24</sup> Office of Fair Trading, ME/2366/06, 06.07.2006 – *Balfour Beatty Plc / Balfour Beatty Group Limited / Edgar Allen Limited*, avsnitt 16 ([caselex.eu](http://caselex.eu)).

<sup>25</sup> Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, C-0945-18, 26.7.2018 – *Talleres Alegría / Duro Felguera Rail*, avsnitt 46 ([caselex.eu](http://caselex.eu)). Ordet "veksler" (*desvíos*) i dette avsnittet ser ut til å omfatte både kryssinger (*cruces*) and veksler (*desvíos*), jf. avgjørelsens avsnitt 40.

<sup>26</sup> Se imidlertid Polish Office of Competition and Consumer Protection, DKK – 53/09 (*Trakcja Polska/Kolbet*), der markedet ble ansett å være nasjonalt.

prefabrikkerte betongprodukter generelt har Kommisjonen imidlertid vurdert at de relevante markedene er nasjonale i utstrekning.<sup>27</sup> Ulike nasjonale konkurransemyndigheter har også avgrenset nasjonale markeder.<sup>28</sup>

- (77) Partene er enige i at markedet for jernbanesviller av betong er nasjonalt i utstrekning. Dette støttes av at enkelte land har homologeringskrav eller for øvrig stiller krav om visse spesifikasjoner (f.eks. SNCF i Frankrike). Det er videre tegn til at store innkjøpere i anbudssammenheng har en sterk preferanse for innenlandsk produksjon. I denne sammenheng kan det bemerkes at alle selskaper som har deltatt i Bane NOR-anbud enten allerede har hatt produksjonsanlegg i Norge eller planla å etablere slike anlegg i Norge hvis de ble tildelt anbudet.
- (78) Partene mener at det ikke er grunnlag for å hevde at markedet for jernbanesviller av betong er snevrere enn nasjonalt. Dette underbygges av at nasjonale jernbaneoperatører ikke utlyser anbud for spesifikke prosjekter regionalt. I stedet utlyser de typisk visse volumer for leveranse (ex works) fra produksjonsstedet, og håndterer selv henting og transport.

#### **4.3.2 Markedet for sporvekselsviller av betong**

- (79) Partene er ikke kjent med praksis fra Kommisjonen eller Konkurransetilsynet som spesifikt adresserer det geografiske markedet for sporvekselsviller. Imidlertid har australske konkurransemyndigheter vurdert at markedet for jernbanesviller og sporvekselsviller har nasjonal utstrekning.<sup>29</sup>
- (80) Partene mener at det for denne meldingens formål og basert på en konservativ tilnærming kan legges til grunn et nasjonalt marked for sporvekselsviller av betong. Dette støttes av at nasjonale jernbaneoperatører, som i kraft av å være sluttbrukere av vekselsystemer står for hoveddelen av direkte eller indirekte anskaffelser av sporvekselsviller, tenderer til å anskaffe fra innenlandsk produksjon, som vanligvis er den nærmeste. Partene erkjenner imidlertid at transportkostnader og homologeringskrav har mindre betydning som andel av totale kostnader for sporvekselsviller sammenlignet med jernbanesviller. Import forekommer av og til, hovedsakelig knyttet til spesifikke prosjekter. For eksempel eksporterer Sateba sporvekselsviller fra Portugal til f.eks. Israel. Noen kunder utlyser også internasjonale anbud. Dette vil bli behandlet nærmere i konkurranseanalysen nedenfor i punkt 7.

#### **4.3.3 Markedet for festesystemer**

- (81) Verken Kommisjonen eller Konkurransetilsynet tatt tidligere tatt endelig stilling til det geografiske markedet for festesystemer. Kommisjonen har imidlertid indikert at markedet kan omfatte EØS.<sup>30</sup> Ulike nasjonale europeiske konkurransemyndigheter har på forskjellige

---

<sup>27</sup> Europakommisjonen, M. 10529, 11.04.2022 – *Heidelbergcement / Thoma Bravo / Command Alkon*, avsnitt 65 ([Heidelbergcement / Thoma Bravo / Command Alkon \(2022\)](#)).

<sup>28</sup> Autorité de la Concurrence, Décision n° 14-DCC-150 du 16 octobre 2014, avsnitt 20 ([autoritedelaconcurrence.fr](#)), Estonian Competition Authority, 16.07.2010.a nr 5.1-5/10-023, Koondumisele nr 6/2010 Consolis Oy Ab / Aktsiaselts SWETRAK loa andmine (6-2010 ([konkurentsiamet.ee](#))), President of the Office of Protection, Competition and Consumers in Poland, DOK1.410.1.2015.WM, 04.09.2020, avsnittene 90-91 ([DOK1.410.1.2015\\_04.09.2020\\_Decyzja\\_wersja\\_jawna.pdf](#) ([uokik.gov.pl](#))), Australian Competition and Consumer Commission, 64295, 15.09.2018 – *Vossloh Australia PTY Ltd. / Austrak PTY Ltd.* ([Vossloh Australia Pty Ltd./Austrak Pty Ltd. \(2018\)](#)).

<sup>29</sup> Australian Competition and Consumer Commission, 64295, 15.09.2018 – *Vossloh Australia PTY Ltd. / Austrak PTY Ltd.* ([Vossloh Australia Pty Ltd./Austrak Pty Ltd. \(2018\)](#)).

<sup>30</sup> Europakommisjonen, M. 1259, 06.10.1998 – *Voest Alpine Stahl/Vossloh: VAE*, avsnitt 8.



tidspunkter og uten uttrykkelig å konkludere, indikert markedsavgrensninger av globalt-, EØS- og nasjonalt omfang.<sup>31</sup>

- (82) Partene mener at det geografiske markedet for festesystemer i det minste omfatter EØS, og muligens er globalt.
- (83) Transportkostnader for festesystemer er relativt ubetydelige, hovedsakelig på grunn av størrelsen på produktene. I tillegg har store produsenter global tilstedeværelse og genererer betydelige andeler av salget utenfor sine respektive opprinnelsesland. For eksempel selger Vossloh festesystemer produsert i Tyskland til kunder i hele EØS, herunder for eksempel i Portugal og Italia. Kunder anskaffer også internasjonalt.
- (84) For denne meldingens formål kan imidlertid den konkrete geografiske markedsavgrensningen holdes åpen. Som det vil redegjøres nærmere for nedenfor, gir Foretakssammenslutningen ikke opphav til konkurransemessige bekymringer under noen rimelig geografisk markedsavgrensning, inkludert en avgrensning til Norge eller EØS.

#### **4.3.4 Markedet for vekselssystemer (sporvekslere)**

- (85) Kommisjonen har i en tidligere avgjørelse vurdert hvorvidt produktmarkedet for vekselssystemer kunne avgrensnes nasjonalt (i dette tilfellet til å omfatte Storbritannia) eller til EØS, men lot konklusjonen stå åpen.<sup>32</sup> Tilsvarende har ulike nasjonale europeiske konkurransemyndigheter også vurdert og definert nasjonale geografiske markeder.<sup>33</sup>
- (86) På denne bakgrunn anser Partene at det for denne meldingens formål kan legges til grunn nasjonale markeder for vekselssystemer.
- (87) Dette underbygges av kundenes kjøpsmønster, spesifikasjoner og homologeringskrav, som alle varierer betydelig fra land til land. For eksempel anskaffer svenske Trafikverket og franske SNCF sporvekselsviller og andre komponenter til vekselssystemer separat, mens norske Bane NOR anskaffer komplette vekselssystemer, inkludert sporvekselsviller, fra en enkelt leverandør. Noen kunder gir vekselssystemprodusenter større fleksibilitet i valg av komponenter og leverandører, mens andre utlyser anbud med detaljerte spesifikasjoner, for eksempel ved å spesifisere et bestemt festesystem. Hvor strenge homologeringskravene er varierer også mellom land. Følgelig kan vekselssystemer produsert for bruk i et bestemt land ikke nødvendigvis enkelt installeres i et annet land.

---

<sup>31</sup> Se blant annet *Ministre de l'Économie (etc.)*, ECOC0300048Y, 11.09.2002 – *Vossloh AG / Cogifer SA*, side 2 ([caselex.eu](http://caselex.eu)), *Servicio de Defensa de la Competencia*, N-03043, 03.09.2003 – *Delachau, S.A./Pandrol Holdings Lted/grupo PANDROL*, side 8 og *Office of Fair Trading*, ME/1290/03, 23.09.2003 – *Delachaux, S.A./Pandrol Holdings Lted./grupo PANDROL*, side 2, avsnitt 8.

<sup>32</sup> Europakommisjonen, M. 2235, 19.12.2000 – *Corus Group plc/Cogifer Cie Générale d'Installations Ferroviaires SA* avsnitt 11.

<sup>33</sup> Se blant annet *Ministre de l'Économie (etc.)*, ECOC0300048Y, 11.09.2002 – *Vossloh AG / Cogifer SA*, side 2 ([caselex.eu](http://caselex.eu)); *Ministre de l'Économie (etc.)*, ECEC0764132S, 06.07.2007 – *Vossloh AG / Vossloh Infrastructure Services / Européenne de Travaux Ferrovières*, side 3-4 ([caselex.eu](http://caselex.eu)), *Office of Fair Trading*, ME/2366/06, 06.07.2006 – *Balfour Beatty Plc / Balfour Beatty Group Limited / Edgar Allen Limited*, avsnitt 19, *Comision Nacional de los Mercados y la Competencia*, C-0945-18, 26.7.2018 – *Talleres Alegría / Duro Felguera Rail*, avsnitt 50 ([caselex.eu](http://caselex.eu)), *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, 11242, 26.09.2002 – *Voestalpine AG / VAE AG*, side 2, *President of the Office of Protection, Competition and Consumers in Poland*, DKK1-421/21/09/IT, 08.10.2009 – *Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Cogifer Polska Sp. z o.o./Koltram Sp. z o.o.*, avsnitt 94, 99. Se også *Australian Competition and Consumer Commission*, 64295, 15.09.2018 – *Vossloh Australia PTY Ltd. / Austrak PTY Ltd.*

#### 4.3.5 Jernbanetilstøtende produkter og infrastrukturprodukter

(88) For fullstendighetens skyld bemerker Partene at den geografiske markedsavgrensningen med hensyn til jernbanetilstøtende produkter (f.eks. fundamenter for kontaktledningsmaster og planoverganger) samt prefabrikkerte betongprodukter for store infrastrukturprosjekter (prefabrikkerte betongbuer og prefabrikkerte betongtunnelsegmenter), kan holdes åpen. I Europa er Vossloh overhodet ikke aktiv på disse virksomhetsområdene, og selskapet har heller ingen aktivitet i tilstøtende markeder eller markeder oppstrøms eller nedstrøms til disse produktene. Foretakssammenslutningen gir dermed ikke opphav til konkurransebekymringer under noen rimelig geografisk markedsavgrensning.

### 5. OM MARKEDENE

#### 5.1 Markedet for sviller og festesystemer

##### 5.1.1 Introduksjon

(89) Markedet for jernbanesviller av betong og markedet for festesystemer er nært beslektet, hovedsakelig fordi de begge er essensielle komponenter i jernbanelinjeinfrastrukturen. Sviller gir fundament og støtte for skinnene, mens festesystemer fester skinnene til svillene. Sviller og festesystemer anskaffes derfor ofte sammen. Dette er også tilfellet i Norge, hvor Bane NOR har valgt en slik tilnærming.

##### 5.1.2 Markedsandeler

	Festesystem				Jernbanesviller av betong
	Vossloh	Pandrol	Schwihag	Andre	Sateba
<b>2023</b>					
Bane NOR					
Andre kunder					
Samlet					
<b>Gjennomsnitt perioden 2021-2023</b>					
Bane NOR					
Andre kunder					
Samlet					

<sup>34</sup> Vosslohs markedsandel på [redacted] prosent i kategorien festesystemer til andre kunder i perioden 2021-2023 knytter seg til installasjon [redacted]

### 5.1.3 Markedsstruktur

- (90) Markedet for jernbanesviller og festesystemer domineres i stor grad av det nasjonale jernbanesystemet. I Norge er det Bane NOR som bygger og vedlikeholder alle nasjonale jernbanespor. Den totale lengden på det norske jernbanesystemet er 4,200 km. Den største konsentrasjonen av jernbanespor er i Sør-Norge, med nærhet til Oslo og Bergen.
- (91) UTS og andre kunder utgjør en svært liten del av markedet (ca. ■■■ av det totale markedet for festesystemer og ca. ■■■ av det totale markedet for jernbanesviller).
- (92) Som nevnt ovenfor med hensyn til festesystemer, er jernbanespor i Norge hovedsakelig utstyrt med Pandrol Fastclip FC og det patentbeskyttede Fastclip FE (se avsnitt 4.2.3). Etterspørselen etter jernbanesviller (og dertil hørende festesystemer) drives hovedsakelig av vedlikeholdsarbeid på eksisterende spor, mens nye linjer kun utgjør en liten del av den totale etterspørselen. Som en tommelfingerregel må 3 % av det installerte svillevolumet byttes ut hvert år.
- (93) Når det gjelder vedlikehold av henholdsvis festesystemer og jernbanesviller,<sup>35</sup> så skjer ikke dette i henhold til anskaffelsesavtalene for de aktuelle produktene. Anskaffelsesavtalene for festesystemer og jernbanesviller gjelder kun levering av de aktuelle produktene, herunder erstatningsprodukter og deler (for eksempel sviller som må erstattes fordi de er skadet, eller deler av et festesystem som må byttes ut). Kundene (operatørene av jernbaneinfrastrukturen) forestår selv vedlikehold av produktene som ledd i det generelle vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen, eventuelt via separate vedlikeholdsavtaler med tredjeparter.<sup>36</sup> Partene er ikke aktive innen vedlikehold av festesystemer og jernbanesviller i Norge.

#### 5.1.3.1 Det nasjonale jernbanesystemet (Bane NOR)

- (94) Bane NOR anskaffer sviller sammen med festesystemer ved å inngå en rammeavtale med en leverandør av jernbanesviller som spesifiserer hvilke festesystemer som skal brukes, dvs. Pandrol-løsninger (Fastclip FC og Fastclip FE). I praksis betyr dette at svilleleverandøren er forpliktet til å anskaffe de festesystemene som er spesifisert av Bane NOR.
- (95) Bane NOR og Sateba inngikk senest en rammeavtale for jernbanesviller (inkludert Pandrol festesystemer) i 2015, etter en anbudsprosess. Tildelingskriteriene, som var satt av Bane NOR, omfattet pris (med en vekt på 60 %), kvalitet (20 %) og miljøaspekter (20 %). Rammeavtalen fra 2015 hadde en varighet på 6 år, med to opsjoner på to års forlengelse for Bane NOR, slik at kontrakten har en maksimal varighet på til sammen ti år. Bane NOR har benyttet begge opsjonene, og rammeavtalen vil utløpe i mai 2025.
- (96) Et anbud om en ny rammeavtale vil sannsynligvis bli utlyst i Q4/2024. Sateba forventer (hensett særlig til miljøkrav som nå er nedfelt i forsyningsforskriften) at anbudet vil fokusere på miljøkrav i enda større grad. Et mulig scenario for anbudskriterier er pris (50 %), kvalitet (20 %) og miljøhensyn, herunder CO<sub>2</sub>-avtrykk, prosjekter knyttet til solenergi / bioenergi / vannrensing og troverdighet (30 %).
- (97) Sateba forventer at Bane NOR, som tidligere, vil spesifisere Pandrol Fastclip FE-systemet som festesystem. Sateba er ikke i stand til å påvirke Bane NOR sin preferanse på dette

---

<sup>35</sup> Jf. Konkurransetilsynets spørsmål i e-post til Wiersholm av 2. oktober 2024.

<sup>36</sup> Azvi er blant aktørene som utfører vedlikehold av jernbaneinfrastruktur for Bane NOR.

punkt, og dette vil ikke endres med Foretakssammenslutningen. Når en jernbanesystemoperatør som Bane NOR har valgt en type festesystem, forblir det vanligvis på plass gjennom hele levetiden til sporet. Det er derfor en betydelig innlåsingseffekt. Konsistens i system opprettholdes for å forenkle og redusere kostnader ved vedlikehold – også når jernbanesviller må byttes ut. Ettersom vedlikeholdet av et klippsystem er forskjellig fra vedlikeholdet av for eksempel et skrue-dybel-system, ville det være nødvendig med ulikt og kostbart utstyr for å vedlikeholde de forskjellige festesystemene innenfor ett jernbanenettverk.

#### 5.1.3.1.1 *Jernbanesviller*

(98) Sateba er den eneste produsenten av jernbanesviller av betong med produksjonsanlegg i Norge. Utenfor Norge ligger det nærmeste svilleproduksjonsanlegget i Växjö i Sverige, som eies av Heidelberg Materials (tidligere Abetong).<sup>37</sup> Når det gjelder tildelingskriterier med klima og miljøkrav, herunder CO<sub>2</sub>-utslipp fra transport, har produsenter med produksjonsanlegg i nærheten av installasjonsstedene en konkurransefordel. Som nevnt ovenfor tilbyr Sateba ikke jernbanesviller (eller sporvekselsviller) av andre materialer enn betong (herunder sviller av tre eller kompositt).

(99) Vossloh er ikke aktiv i markedet for jernbanesviller av betong. 




(100) Når det gjelder etableringshindringer i markedet for jernbanesviller av betong, så verdsetter Bane NOR innenlands produksjon. For enhver ny aktør vil det derfor være nødvendig med investeringer for å etablere produksjonskapasitet i Norge. Slike investeringer vil derfor kreve forpliktelser fra Bane NOR. Produktene må dessuten homologeres, men generelt er dette ikke ansett å utgjøre en hindring for kompetente aktører.

#### 5.1.3.1.2 *Festesystemer*

(101) I flere tiår har Pandrol vært den eneste leverandøren av festesystemer til det norske nasjonale jernbanenettet. Pandrols Fastclip FC og Pandrols patentbeskyttede Fastclip FE-system<sup>40</sup> er hovedsakelig spesifisert og brukt av Bane NOR. Pandrol festesystemer ble oppfunnet i Norge, og Norge anses som et "Pandrol"-land når det gjelder festesystemer.

---

<sup>37</sup> Merk at 

<sup>38</sup>  Ofotbanen/Malmbanan er ikke direkte koblet til det norske jernbanenettet, og utgjør i Norge kun 43 km med jernbanelinje.

<sup>39</sup> Vossloh oppfatter at dette anbudet har sammenheng med at Bane NOR ønsker å fase ut sviller av tre til fordel for kompositt. Rammeavtalen er per nå ikke tildelt. Som nevnt produserer ikke Sateba sviller av kompositt og deltar følgelig heller ikke i anbud som gjelder kompositt.

<sup>40</sup> Se EP 1 987 199 B1

- (102) Et unntak er Ofotbanen/Malmbanan. For denne linjen hadde Bane NOR spesifisert at festesystemet skulle være SKL W30 "Vossloh eller tilsvarende". Etter Partenes oppfatning er årsaken trolig at det aktuelle sporet er veldig bratt og bærer tunge laster, som stiller særlige krav til festesystemet.

#### **5.1.3.2 Øvrige kunder (UTS, depoter, havner, industri, etc.)**

- (103) Jernbanesviller og festesystemer anskaffes i mye mindre grad av andre kunder (f.eks. UTS, depoter, havner og industriselskaper). Av disse er UTS-kunder de mest relevante for både Sateba og Vossloh.<sup>41</sup> I likhet med Bane NOR anskaffer også UTS-kunder jernbanesviller og festesystemer sammen. I denne forbindelse spesifiserer UTS-kundene ofte festesystemet, og da som oftest Pandrol-løsninger. I sjeldne tilfeller kan de overlate valget til entreprenøren som står for utbyggingen.
- (104) For eksempel er jernbanesvillene som brukes av Sporveien (som Sateba har en rammeavtale med) det samme systemet som de som brukes for Bane NOR, selv om det naturligvis er tale om mindre volum.

#### **5.1.4 Konkurrenter**

- (105) Som nevnt er Sateba den eneste produsenten lokalisert i Norge som produserer jernbanesviller av betong.
- (106) Imidlertid er det en rekke betongsvilleprodusenter aktive i EØS og andre steder, herunder Leonhard Moll Betonwerke ("Moll"), RailOne and TrackTec. Moll er en tysk svilleprodusent med lokasjoner i Tsjekkia, Polen, Storbritannia og Kroatia. RailOne har hovedkontor i Tyskland og lokasjoner og datterselskaper i Tyskland, Romania, Ungarn, Spania, Tyrkia, Saudi-Arabia, India, USA og Canada. Tracktec er en polsk leverandør av løsninger for jernbaneinfrastrukturprosjekter til hele verden, og er den eneste fullt integrerte aktøren i Europa som tilbyr hele spekteret av jernbaneinfrastrukturprodukter. Disse aktørene vil kunne delta i anbud ved å etablere produksjonskapabilitet i Norge. I forrige Bane NOR-anbud deltok også det kinesiske selskapet [REDACTED] i anbudsprosessen.
- (107) Jernbanesviller kan unntaksvis også anskaffes fra andre land. For eksempel er det til enkelte UTS-prosjekter blitt importert sviller fra RailOne og Moll i Tyskland.
- (108) På det nasjonale markedet for festesystemer er Pandrol som nevnt den dominerende leverandøren i Norge. Pandrol tilhører den franske gruppen Delachaux, som er en internasjonal aktør med sterkt fokus på jernbaneinfrastruktur og signal- og sikkerhetssystemer. Merkevaren Pandrol er en av de ledende produsentene av jernbanefestesystemer, og Pandrol-produkter er solgt til over 400 jernbanesystemer i over 100 land rundt om i verden. Pandrol har en sterk internasjonal tilstedeværelse over hele Europa, Nord-Amerika, Sør-Amerika, Asia og Australia.<sup>42</sup> I tillegg til å være den dominerende aktøren i Norge, er Pandrol også den dominerende leverandøren av festesystemer i Frankrike og Sverige. Pandrol er dypt forankret i Norden ettersom Pandrol-klipsen opprinnelig ble oppfunnet av den norske jernbaneingeniøren Per Pande-Rolfsen, og patentert i 1957. Dette gav også opphav til navnet "Pandrol".

---

<sup>41</sup> [REDACTED]

<sup>42</sup> For mer informasjon, vennligst se <https://www.pandrol.com/>.

### 5.1.5 Kunder

- (109) Bane NOR er sluttkunden både for festesystemer og for jernbanesviller.
- (110) I tillegg finnes det tre UTS i Norge, hvorav Oslo UTS er den viktigste. Følgende selskaper eier, vedlikeholder, driver og utvikler de respektive UTSene i Oslo, Bergen og Trondheim: Sporveien Oslo AS (T-bane og trikk), Bybanen AS (Bybanen i Bergen) og Boreal Bane AS (Trikken i Trondheim).

(111)

[Redacted text block]

### 5.1.6 Leverandører

- (112) Satebas hovedleverandører til betongsvillevirksomheten er: [Redacted text block]

- (113) Vosslohs hovedleverandører til festesystemvirksomheten er: [Redacted text block]

## 5.2 Markedet for sporvekselsviller av betong og vekselsystemer

### 5.2.1 Introduksjon

- (114) Markedene for henholdsvis sporvekselsviller og veksler er knyttet sammen på grunn av deres gjensidige avhengighet i jernbanekonstruksjoner. Veksler, som er en mer kompleks type jernbaneinfrastruktur, krever skreddersydde sporvekselsviller for å sikre sømløs funksjonalitet. Følgelig anskaffes sporvekselsviller ofte som en del av et vekselsystem.

### 5.2.2 Markedsandeler

	Vekselsystemer <sup>45</sup>		Sporvekselsviller <sup>46</sup>
	Vossloh	Voestalpine	Sateba
	2023		
Bane NOR			
Andre kunder			

<sup>43</sup> Festesystemene ble levert sammen med jernbanesviller av betong som Vossloh anskaffet fra [Redacted text block]

<sup>44</sup> [Redacted text block]

<sup>45</sup> [Redacted text block]

<sup>46</sup> [Redacted text block]

Samlet			
Gjennomsnitt perioden 2021-2023			
Bane NOR			
Andre kunder			
Samlet			

### 5.2.3 Markedsstruktur

- (115) Markedsdynamikken domineres av Bane NOR.
- (116) I forhold til Bane NOR utgjør UTS og andre kunder en svært liten del av markedet (ca. [redacted] av det totale markedet for vekselsystemer, og under [redacted] av det totale markedet for sporvekselsviller).
- (117) Når det gjelder vedlikehold<sup>47</sup> av henholdsvis vekselsystemer og sporvekselsviller så skjer ikke dette i henhold til anskaffelsesavtalene for de aktuelle produktene. Anskaffelsesavtalene for vekselsystemer og sporvekselsviller gjelder kun levering av de aktuelle produktene, herunder erstatningsprodukter og deler (for eksempel sviller som må erstattes fordi de er skadet, eller deler av et festesystem som må byttes ut). Kundene (operatørene av jernbaneinfrastrukturen) forestår selv vedlikehold av produktene som ledd i det generelle vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen, eventuelt via separate vedlikeholdsavtaler med tredjeparter. Partene er ikke aktive innen vedlikehold av vekselsystemer og sporvekselsviller i Norge.

#### 5.2.3.1 Det nasjonale jernbanesystemet (Bane NOR)

- (118) Tidligere anskaffet Bane NOR sporvekselsviller og ståldelene til vekselsystemet separat, og sporvekselsviller ble dermed anskaffet under Bane NORs rammeavtale for jernbanesviller fra 2015 (den ovennevnte rammeavtalen med Sateba). Imidlertid bestemte nylig Bane NOR seg for å endre anskaffelsesmønster. Rammeavtalen for så vidt angår sporvekselsviller ble overført til Vossloh, som er den nåværende leverandøren av vekselsystemer. Dette var en ren kontraktsendring, og hadde ingen innvirkning på priser eller leveringsmønstre. For fremtiden vil Bane NOR anskaffe hele vekselsystemet, herunder sporvekselsviller, fra vekselsproduzenten som vinner anbudet.
- (119) Bane NOR og Vossloh inngikk en rammeavtale om vekselsystemer i 2021. Avtalen løp til 2023 med to opsjoner for Bane NOR til å forlenge kontrakten med to pluss ytterligere fire år (dvs. til 2029). Bane NOR har benyttet seg av den første opsjonen, slik at avtalen nå løper til 2025. Hvis Bane NOR bestemmer seg for å ikke forlenge rammeavtalen, vil Bane NOR utlyse et anbud for den nye kontrakten ett år før opphør av den gamle kontrakten, dvs. i 2024 eller 2027. Det fremstår usannsynlig at Bane NOR ikke vil forlenge rammeavtalen utover 2025.<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Jf. Konkurransetilsynets spørsmål i e-post til Wiersholm av 2. oktober 2024.

<sup>48</sup> Det bemerkes at Vossloh under denne rammeavtalen [redacted]

- (120) Vossloh har ikke produksjonsanlegg for veksler i Norge. Vossloh-veksler til det norske markedet produseres i Örebro (Sverige) og eksporteres deretter til Norge.
- (121) Vosslohs vekselsystem for Norge koster omtrent mellom [REDACTED] og leveransen består av følgende komponenter:
- (a) Vekseldeler (stål), inkludert montering på sporvekselsviller: [REDACTED]
  - (b) Drivmaskiner (Siemens), anskaffet fra Bane NOR og ikke inkludert i Vosslohs pris eller omsetning
  - (c) Sporvekselsviller (Sateba): [REDACTED]
  - (d) Montering (Vossloh) inkludert i ovennevnte
  - (e) Forsendelse og levering på stedet (Vossloh gjennom partnere) er [REDACTED]
- (122) Når det gjelder etableringshindringer i markedet for sporvekselsviller av betong til det nasjonale jernbanesystemet, så verdsetter Bane NOR som for jernbanesviller innenlands produksjon. Enhver ny aktør vil derfor måtte foreta investeringer for å etablere produksjonskapasitet i Norge. Slike investeringer krever forpliktelser fra Bane NOR. Produktene må dessuten homologeres, men dette anses generelt ikke å utgjøre en hindring for en kompetent aktør.<sup>49</sup> Videre vil Bane NOR måtte gi en lisens til støpeformene som kreves for å lage sporveksler i Norge, da disse generelt er mer komplekse enn i andre land.

### 5.2.3.2 Andre kunder (UTS, depoter, havner, industri, etc.)

- (123) I Norge benytter andre kunder enn Bane NOR, herunder UTS, seg i mindre grad av langvarige rammeavtaler. I stedet foretrekkes prosjektbaserte kontrakter av mindre størrelse. Dette fører til mer opportunistisk budgivning og forklarer hvorfor leverandørens markedsandeler knyttet til disse kundene avviker fra markedsandelene for leveranser til Bane NOR.
- (124) Også disse øvrige kundene anskaffer typisk integrerte løsninger for vekselsystemer, slik at det er opp til vekselsystemprodusenten å anskaffe de aktuelle sporvekselsvillene. For eksempel leverte Voestalpine vekselsystemer med sporvekselsviller av kompositt til Oslo Sporveier i 2021.<sup>50</sup>
- (125) Det finnes ingen faktiske etableringshindringer for vekselsystemer til denne kundegruppen. For eksempel er det ingen spesielle homologeringskrav. Standardene som kreves av Bane NOR kreves imidlertid typisk også av UTS-kundene. Det er videre ikke nødvendig med

---

[REDACTED] Sateba produserer ikke sviller av kompositt og deltar følgelig heller ikke i anbud som gjelder kompositt.

<sup>49</sup> Til illustrasjon bemerkes at Vossloh i 2011 etablerte sitt eget produksjonsanlegg for sporvekselsviller i Storbritannia da selskapet hadde vanskeligheter med å skaffe tilstrekkelig med sporvekselsviller til sin britiske sporveksselfabrikk. Beslutningen om å etablere intern produksjon ble tatt i mai 2011, og den første produksjonen startet i november 2011. Network Rail stilte krav om homologering, men dette ble gitt veldig raskt (innen ca. 6-8 uker).

<sup>50</sup> [REDACTED] Voestalpine anskaffet sporvekselsvillene fra den amerikanske leverandøren Sicut (som i Europa distribueres av Pandrol).



lisensiering for vekselsystemer. Ei heller er det nødvendig å etablere lokal produksjon for vekselsystemer. Som nevnt leverte Voestalpine vekselsystemer til Oslo Sporveier.

- (126) Det samme gjelder i stor grad for sporvekselsviller. Det er ingen faktiske etableringshindringer, herunder homologeringskrav. Standardene som kreves av Bane NOR kreves vanligvis også av øvrige kunder, og det er heller ikke nødvendig med lisensiering. Imidlertid vil det kreve investeringer å etablere lokal produksjon av sporvekselsviller. Hvorvidt disse investeringene er verdt å gjøre, må vurderes av den potensielle aktøren i lys av forventet etterspørsel og muligheten for import for vekselsystemprodusenten.

## **5.2.4 Konkurrenter**

### **5.2.4.1 Markedet for vekselsystemer**

#### *5.2.4.1.1 Konkurrenter i et nasjonalt marked (Norge)*

- (127) Voestalpine AG ("Voestalpine") er en konkurrent innenfor vekselsystemer for både (i) Bane NOR-anbud og (ii) UTS- og andre kundekontrakter. Voestalpine er en internasjonal teknologi- og kapitalvaregruppe innen stål. Voestalpine har over 50 000 ansatte i 50 land med en omsetning på over EUR 16 milliarder.<sup>51</sup> De har en sterk internasjonal jernbaneinfrastrukturvirksomhet som strekker seg over Europa, Nord- og Sør-Amerika, Asia og Australia. Voestalpine tilbyr fullt integrerte jernbaneløsninger for alle typer jernbanetransport til kunder verden over. Voestalpines portefølje omfatter vekselsystemer (inkludert sporvekselsviller, som de kan produsere internt), skinner, drivmaskiner og signalløsninger, som selges over hele verden. Voestalpine ervervet nylig majoriteten av festesystemvirksomheten til Plastwil (som ble omdøpt til Voestalpine Fastening Systems).
- (128) For ordens skyld nevnes det at den internasjonale vekselsystemprodusenten Tracktec i praksis vil kunne levere vekselsystemer til Norge. Det same gjelder etter melderens oppfatning andre sentrale EØS-baserte konkurrenter som Progress Rail, Talleres Alegria og Cinel.

### **5.2.4.2 Markedet for sporvekselsviller av betong**

#### *5.2.4.2.1 Konkurrenter i et nasjonalt marked (Norge)*

- (129) Som nevnt er Sateba for tiden den eneste produsenten av sporvekselsviller fysisk til stede i Norge.
- (130) Imidlertid er anskaffelse av sporvekselsviller fra land utenfor Norge et konkurransedyktig alternativ. Dette skyldes at: 1) kostnadene for sporvekselsviller kun utgjør en liten del av prisen på et vekselsystem (ca. 15 %); 2) transportkostnadene for sporvekselsviller utgjør en mindre andel av den totale kostnaden for sporvekselsviller (og en vesentlig mindre andel av kostnaden for et vekselsystem) enn for jernbanesviller; og 3) produksjonskostnadene i Norge er høye. Derfor kan særlig sporvekselsviller fra Heidelberg Materials i Sverige være et alternativ til Sateba Norges sporvekselsviller.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> For mer informasjon, vennligst se <https://www.voestalpine.com/group/en/>.

<sup>52</sup> RailOne, Moll, Spitzke, og TrackTec er blant de europeiske leverandørene som vil kunne levere til det norske markedet, forutsatt investering i produksjonskapasitet i tilstrekkelig nærhet til det norske markedet.

### 5.2.5 Kunder

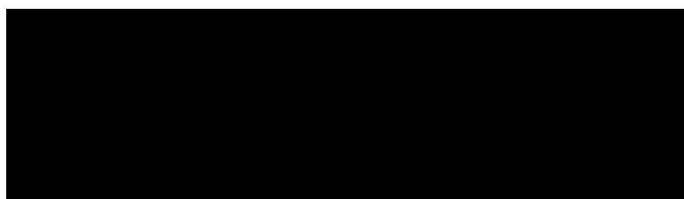
- (131) Den sentrale norske sluttkunden for vekselssystemer (inkludert sporvekselsviller) er Bane NOR.
- (132) Som nevnt ovenfor i punkt 5.1.4, er det største norske UTS Sporveien i Oslo. I tillegg er Bybanen i Bergen og Boreal Bane i Trondheim kunder.

(133)



### 5.2.6 Leverandører

- (134) Vosslohs viktigste leverandører for vekselssystemer er:



- (135) Satebas leverandører til sporvekselsviller er de samme som for jernbanesviller av betong.

## 6. FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN GIR IKKE OPPHAV TIL HORIZONTAL OVERLAPP

- (136) Foretakssammenslutningen gir ikke opphav til horisontal overlapp. Mens Sateba er aktiv innen produksjon av jernbanesviller og sporvekselsviller av betong (og enkelte andre prefabrikerte betongprodukter), fokuserer Vossloh i Europa på festesystemer og vekselssystemer. Partene er derfor ikke konkurrenter. Deres aktiviteter i Norge og i EØS er utelukkende komplementære.

- (137) For fullstendighetens skyld vil det i det følgende forklares nærmere hvorfor Foretakssammenslutningen ikke innebærer at det foreligger horisontal overlapp i Norge eller EØS:

- (a) Det er ingen horisontal overlapp i Norge eller EØS knyttet til Vosslohs virksomhet innen jernbanesviller og sporvekselsviller av betong i Australia og USA. Som nevnt er de relevante markedene nasjonale i omfang (se avsnitt 4.3). Mens eksport i noen tilfeller kan være et alternativ mellom naboland i Europa, er import fra Australia og/eller USA til Norge (eller EØS generelt) som følge av transportkostnader ikke et alternativ, og Partene er ikke kjent med at dette noen gang har skjedd. Det er derfor ingen overlapp mellom Vosslohs virksomhet innen jernbanesviller og sporvekselsviller av betong i Australia og USA, og Satebas virksomhet innen jernbanesviller og sporvekselsviller av betong i Europa. Det samme er tilfelle for planoverganger.
- (b) Det er ingen horisontal overlapp i Norge eller EØS mellom Satebas sporvekselsviller og Vosslohs interne produksjon av sporvekselsviller av betong i Storbritannia.



53



- (c) Det er ingen horisontal overlapp i Norge eller EØS mellom Vosslohs nylig lanserte polske virksomhet for produksjon av jernbanesviller og sporvekselsviller av kompositt og Satebas jernbanesviller og sporvekselsviller av betong. Komposittsviller er et spesialprodukt som er betydelig dyrere enn sviller av betong, og produktets fordeler er generelt ikke relevante for de alminnelige bruksområdene til jernbanesviller (se punkt 4.2). I tillegg er sporvekselsviller av kompositt ikke egnet for bruk i høyhastighets sporvekselsystemer.
- (d) Det er ingen horisontal overlapp i Norge eller EØS mellom Satebas infrastrukturprodukter (f.eks. prefabrikkerte betongbuer og/eller prefabrikkerte betongtunnelsegmenter) og Vossloh.

## **7. FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN FØRER IKKE TIL UTESTENGENDE VIRKNINGER**

### **7.1 Innledning**

- (138) Sateba produserer jernbanesviller og sporvekselsviller av betong, og Vossloh produserer festesystemer og vekselsystemer. Festesystemer anskaffes vanligvis sammen med jernbanesviller (herunder av betong), mens sporvekselsviller (herunder av betong), som ofte er mer skreddersydde produkter, normalt anskaffes som en del av et vekselsystem. Partene er dermed aktive i tilstøtende markeder. Som det vil bli redegjort for i det følgende, vil Foretakssammenslutningen ikke gi opphav til noen utestengende virkninger.
- (139) Forholdet mellom (i) Vosslohs virksomhet innen festesystemer og Satebas virksomhet innen jernbanesviller av betong, og (ii) Vosslohs virksomhet innen vekselsystemer og Satebas virksomhet innen sporvekselsviller av betong, vil bli i det følgende bli behandlet hver for seg.

### **7.2 Jernbanesviller & festesystemer**

#### **7.2.1 Ingen utestengende virkninger i markedet for festesystemer**

- (140) Foretakssammenslutningen gir ikke opphav til utestengende virkninger. Især er det ingen grunn til å anta at den fusjonerte enheten vil kunne bruke sin markedsposisjon i markedet for jernbanesviller av betong til å utestenge den fusjonerte enhetens konkurrenter i markedet for festesystemer. Den fusjonerte enheten vil verken ha evne eller incentiv til å utnytte sin posisjon i markedet for jernbanesviller av betong til å utestenge produsenter av festesystemer etter Foretakssammenslutningen.

##### **7.2.1.1 Det nasjonale jernbanesystemet (Bane NOR)**

###### *7.2.1.1.1 Ingen evne til å utestenge*

- (141) Den fusjonerte enheten vil ikke ha evne til å utestenge konkurrenter i markedet for festesystemer.
- (142) Bane NOR definerer sine anbudsspesifikasjoner uten å gi rom for videre forhandlinger. Det er dermed ingen mulighet til å tvinge Bane NOR til kun å kjøpe produkter fra den fusjonerte enheten. Snarere kan – og vil – Bane NOR fortsette å spesifisere anbudsspesifikasjonene slik de finner det hensiktsmessig.
- (143) Selv om Bane NOR for tiden anskaffer jernbanesviller og festesystemer samlet fra svilleprodusenten via en rammeavtale, overlater ikke Bane NOR valget av festesystem til

svilleleverandøren. Snarere spesifiserer Bane NOR nøyaktig hvilket festesystem svilleprodusenten forventes å anskaffe og bruke – i tråd med Bane NORs generelle valg av festesystem. Videre spesifiserer Bane NOR en bestemt leverandør som svilleprodusenten forventes å anskaffe det spesifiserte festesystemet fra.

- (144) Tidligere har Bane NOR gjennomgående uttrykkelig etterspurt Pandrol Fastclip FC/FE festesystem (som Vossloh verken produserer eller selger<sup>54</sup>), med unntak for den ovennevnte anskaffelsen til Ofofbanen/Malmbanan. Det vil ikke være et hensiktsmessig alternativ for Bane NOR å bytte til et Vossloh-type skrue-dybel festesystem. Tidligere forsøk på å overbevise Bane NOR om å vurdere alternative systemer har heller ikke vært vellykket.<sup>55</sup> Ettersom vedlikeholdsarbeider er tilpasset de spesifikke festesystemene ville det medføre betydelige kostnader å bytte ut det eksisterende festesystemet i det norske jernbanenettet. Derfor kreves en enhetlig tilnærming på tvers av skinnenettverket.<sup>56</sup>
- (145) Når det gjelder Ofofbanen/Malmbanan-prosjektet, så gjelder dette en fullstendig fornyelse av et kun 43 km langt tungtransportspor for transport av jernmalm i Nord-Norge. Ofofbanen/Malmbanan er ikke tilknyttet det øvrige norske jernbanenettet, men derimot det svenske. For dette prosjektet spesifiserte Bane NOR festesystemet NOR SKL W30 "Vossloh eller tilsvarende", fordi det aktuelle sporet er svært bratt og bærer tunge laster. SKL W30 "Vossloh eller tilsvarende"-systemet ble ansett som bedre egnet for disse forholdene enn Pandrol-løsninger.
- (146) I alle tilfelle vil ikke den fusjonerte enheten kunne tilby (hvis dette ikke først er brakt på banen av Bane NOR) en lavere pris for pakken *Sateba jernbanesville + Vossloh SKL festesystem* sammenlignet med pakken *Sateba jernbanesville + Pandrol Fastclip FC/FE festesystem*, da dette vil lede til at de tekniske anbudsspesifikasjonene ikke blir oppfylt av Vossloh og i siste instans innebære at tilbudet blir avvist. Forordning 2014/24/EU<sup>57</sup> artikkel 45 fastsetter riktignok at "oppdragsgivere kan tillate eller kreve at tilbydere leverer varianter". Tilbyderen skal imidlertid ikke levere varianter uten en forutgående indikasjon fra anskaffer. I praksis vil den fusjonerte enheten derfor ikke kunne tilby løsninger som avviker fra oppdragsgiverens krav.
- (147) Selv om Sateba for tiden er den eneste leverandøren av jernbanesviller av betong til Bane NOR, har ikke selskapet betydelig markedsrett. Den neste rammeavtalen kan tildeles en annen svilleprodusent. Bane NOR er dessuten ikke avhengig av Sateba som jernbanesvilleleverandør, da det finnes andre leverandører av jernbanesviller av betong og produsenter av prefabrikkerte betongprodukter som like godt kan dekke Bane NORs behov. Disse alternative leverandørene<sup>58</sup> vil ikke møte kapasitetsbegrensninger, da det å bli tildelt

---

<sup>54</sup> Som nevnt er Fastclip-løsningen fortsatt underlagt patentbeskyttelse. [REDACTED]

<sup>55</sup> Igjen, med unntak av det svært spesifikke tilfellet med Ofofbanen/Malmbanan.

<sup>56</sup> Hvis Bane NOR bestemte seg for å bytte fra Pandrol klipsbaserte festesystemer til et skrue-dybel-basert/SKL festesystem (tilbudt av f.eks. Schwihag eller Vossloh), ville dette innebære en endring i design og teknologi for festesystemet. Det er fra et kommersielt og praktisk ståsted ikke attraktivt å bruke forskjellige festesystemer på et enkelt spor eller på tvers av et mindre jernbanenett, da vedlikehold av klipsbaserte systemer avviker fra vedlikehold av et SKL-system.

<sup>57</sup> Reguleringen er gjennomført i norsk lov gjennom anskaffelsesdirektivet.

<sup>58</sup> Alternative leverandører av jernbanesviller av betong i Norge er hovedsakelig RailOn og Moll.

en langsiktig rammeavtale med Bane NOR vil gjøre det mulig for dem å etablere et lønnsomt produksjonsanlegg i Norge. Da Sateba vant rammeavtalen i 2015 etablerte selskapet nettopp et anlegg i Norge for å betjene kontrakten, og det samme vil kunne gjøres av flere troverdige konkurrenter.<sup>59</sup>

- (148) På denne bakgrunn, gitt den mer enn 40 år lange bruken av Pandrol-festesystemet i det nasjonale norske jernbanesystemet samt Bane NORs etablerte innkjøpsatferd, vil den fusjonerte enheten ikke ha mulighet til å utøve en koplingsstrategi for slik å introdusere sine egne festesystemer til Bane NOR. Bane NOR er ikke ventet å være villig til å endre sine preferanser eller innkjøpspraksis.

#### 7.2.1.1.2 Ingen insentiver til å utestenge

- (149) Den fusjonerte enheten vil ikke ha noe insentiv til å iverksette en utestengingsstrategi. En slik strategi vil ikke være kommersielt levedyktig for den fusjonerte enheten.
- (150) Hvis den fusjonerte enheten skulle nekte å levere Pandrol-festesystemer til Bane NOR som ledd i et tilbud om å levere jernbanesviller, ville dette resultere i at den fusjonerte enheten taper anbudet for svillerammeavtalen. Dette ville også kunne forårsake betydelig skade på den kommersielle relasjonen mellom den fusjonerte enheten og Bane NOR.<sup>60</sup>
- (151) Forsøk på utestenging vil dessuten være nytteløse, gitt at Bane NOR kan sponse en ny aktørs inntreden i jernbanesvillemarkedet på relativt kort tid (blant annet gjennom bruk av langsiktige forpliktelser). Ethvert selskap med erfaring innen prefabrikkert betong ville kunne etablere en jernbanesville-/sporvekselsvilleproduksjon i Norge i løpet av noen måneder og til en kostnad estimert til mellom [redacted]. Aktuelle kandidater er store europeiske jernbanesville-/sporvekselsvilleprodusenter som for eksempel Moll og RailOne.

#### 7.2.1.1.3 Konklusjon: Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger

- (152) Selv for det tilfelle at den fusjonerte enheten hypotetisk sett skulle kunne forsøke seg på en utestengelsesstrategi, ville det uansett ikke ha noen negativ innvirkning på konkurransen innen festesystemer i Norge.
- (153) Pandrol er for tiden den dominerende leverandøren av festesystemer til den nasjonale jernbaneinfrastrukturen i Norge, og vil uansett forbli i det norske markedet med hensyn til fornyelse og vedlikehold av eksisterende utstyr. For det tilfelle at Bane NOR for enkelte nye spor skulle spesifisere eller akseptere festesystemer som er forskjellige fra Pandrols festesystemer, for eksempel Vossloh-type SKL festesystemer, ville dette ikke ha noen negativ innvirkning på konkurransen i markedet. Tvert imot vil enhver reduksjon av Pandrols dominerende tilstedeværelse i det norske markedet for festesystemer kunne anses som konkurransefremmende.

---

<sup>59</sup> Melder anslår kostnaden til mellom [redacted]

<sup>60</sup> [redacted] (hvor Vossloh har drevet jernbanesvilleproduksjon siden oppkjøpet av Rocla Concrete Tie i 2016) og Australia (hvor Vossloh har drevet svilleproduksjon siden oppkjøpet av Austrak i 2018). [redacted]

### **7.2.1.2 Andre kunder (UTS, depoter, havner, industri, etc.)**

#### *7.2.1.2.1 Ingen evne eller insentiv til å utestenge*

- (154) Som drøftet ovenfor i relasjon til Bane NOR, vil den fusjonerte enheten verken ha evne eller insentiv til å utestenge konkurrenter i markedet for festesystemer til UTS og andre kunder av følgende grunner:
- (155) Disse kundene har en lignende innkjøpsatferd som Bane NOR, det vil si at når de bestiller jernbanesviller med et festesystem så spesifiserer de hvilket festesystem som skal følge med svillene. I disse tilfellene har svilleprodusenten ingen mulighet til å påvirke kundens valg, og Foretakssammenslutningen vil ikke føre til at noen slik mulighet oppstår. Situasjonen er derfor tilsvarende som for Bane NOR.
- (156) Satebas jernbanesviller av betong er heller ikke et særlig viktig produkt for disse kundene ettersom (i) sviller ikke er et spesielt differensiert produkt som kan produseres av ethvert selskap med know-how om prefabrikkert betong og som oppfyller de europeiske ISO-kravene, og (ii) fordi, gitt de små volumene som er nødvendige, jernbanesviller av betong kan importeres til Norge uten risiko for kapasitetsbegrensninger.
- (157) Den fusjonerte enheten vil heller ikke ha noe insentiv til å iverksette en utestengelsesstrategi overfor konkurrerende festesystemleverandører. Ethvert forsøk på å øke salget av Vossloh festesystemer ved å utnytte Satebas posisjon innen jernbanesviller kan resultere i tap av anbud på svillekontrakter. Import av sviller til Norge for UTS-leveranser har funnet sted tidligere.<sup>61</sup>
- (158) Et forsøk på å øke salget av Vossloh festesystemer i Norge ved å utnytte Satebas posisjon på det norske svillemarkedet kan dermed slå tilbake på det fusjonerte foretaket og føre til at den fusjonerte enheten taper fortjeneste.

#### *7.2.1.2.2 Konklusjon: Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger*

- (159) Som nevnt ovenfor, vil den fusjonerte enheten verken ha evne eller insentiv til å utestenge andre leverandører av festesystemer etter Foretakssammenslutningen. I alle tilfelle, selv om det forutsettes at den fusjonerte enheten hypotetisk sett skulle kunne iverksette en utestengingsstrategi vil dette ikke ha noen negativ innvirkning på konkurransen. Enhver reduksjon av Pandrols posisjon i markedet for festesystemer i Norge vil kunne betraktes som konkurransefremmende.
- (160) Videre dominerer Pandrol også prosjekter til UTS og andre kunder. Tilfeller hvor festesystemet og valget av leverandør overlates til jernbanesvillprodusenten er sjeldne sammenlignet med den totale etterspørselen etter festesystemer. Negativ innvirkning på konkurransen er dessuten usannsynlig som følge av at kun en svært liten andel av totalmarkedet ville kunne rammes av en utestengningsstrategi.

### **7.2.2 Ingen utestengende virkninger i markedet for jernbanesviller av betong**

- (161) Den fusjonerte enheten vil ikke være i stand til å utnytte Vosslohs posisjon innen festesystemer for å øke Satebas salg av jernbanesviller av betong eller for å styrke ytterligere Satebas posisjon i det norske markedet. Vossloh har kun en ubetydelig posisjon

---

<sup>61</sup> For eksempel har RailOne og Moll tidligere levert jernbanesviller til UTS-prosjekter i Norge

i Norge, og det synes klart usannsynlig at det skulle være mulig å utnytte denne posisjonen i lys av Pandrols posisjon.<sup>62</sup>

- (162) På denne bakgrunn vil Foretakssammenslutningen ikke medføre en styrking av Satebas posisjon i det norske markedet i forhold til aktører som for eksempel Moll eller RailOne.

### **7.3 Sporvekselsviller og vekselssystemer**

#### **7.3.1 Ingen utestengende virkninger i markedet for sporvekselsviller**

- (163) Foretakssammenslutningen vil ikke føre til noen utestengende virkninger i markedet for sporvekselsviller. Især er det ingen grunn til å anta at den fusjonerte enheten vil kunne bruke sin markedsposisjon i markedet for sporvekselsystemer til å utestenge den fusjonerte enhetens (potensielle) konkurrenter innen sporvekselsviller. Den fusjonerte enheten vil etter Foretakssammenslutningen verken ha evne eller insentiv til å utnytte sin posisjon i markedet for vekselssystemer til å utestenge leverandører av sporvekselsviller av betong som (potensielt) konkurrerer med Sateba.

##### **7.3.1.1 Det nasjonale jernbanesystemet (Bane NOR)**

###### *7.3.1.1.1 Ingen evne til å utestenge*

- (164) Den fusjonerte enheten vil ikke ha evne til å utestenge (potensielle) konkurrenter innen sporvekselsviller av betong i Norge.
- (165) Utløp av rammeavtalen for sporvekselsviller av betong mellom Bane NOR og Sateba (som senere ble overført til Vossloh), vil åpne for at den fusjonerte enheten kan velge leverandør av sporvekselsviller for sine sporvekselsystemer til Bane NOR – for så lenge rammeavtalen for sporvekselsystemer er på plass (dvs. potensielt til 2025, 2027 eller 2031, avhengig av Bane NORs valg).
- (166) Den hypotetiske evnen til å utestenge tredjepartsprodusenter av sporvekselsviller er svært abstrakt:
- For det første har Sateba vært den eneste leverandøren av sporvekselsviller for Bane NOR, og det finnes ingen annen faktisk produsent av sporvekselsviller i Norge.
  - For det andre skjer det ingen endring i det nåværende leveringsoppsettet (gitt at Bane NOR, i alle fall siden 2008, konsekvent har anskaffet sporvekselsviller fra Sateba Norway).
  - For det tredje har Bane NOR, ved å endre sin innkjøpsatferd og overføre rammeavtalen til Vossloh, nettopp gitt Vossloh friheten til å velge leverandør av sporvekselsviller (inkludert friheten til å fortsette å anskaffe fra Sateba Norway).
- (167) Selv om Vossloh har vunnet den nåværende rammeavtalen, har de ikke en betydelig grad av markedsrett. Den neste rammeavtalen kan tildeles en annen aktør, for eksempel Voestalpine. Bane NOR er på ingen måte avhengig av Vossloh, ettersom alternative leverandører av sporvekselsystemer kan levere like godt til Bane NOR. Disse vil heller ikke være kapasitetsbegrenset, da det å bli tildelt en langsiktig rammeavtale med Bane NOR

---

<sup>62</sup> Som nevnt ovenfor er den eneste linjen hvor Vossloh festesystem har vært spesifisert den spesielle Ofofbanen/Malmbanan (hvor den norske delen av strekningen har en lengde på kun 43 km).

ville gjøre det lønnsomt for dem å etablere et produksjons- og/eller monteringsanlegg i Norge.

- (168) Hvis Bane NOR initierer en ny anbudsrunde for sporvekselsystemer (som kan skje i 2025, 2027 eller 2031), kan for eksempel Heidelberg Materials eller enhver annen egnet leverandør av sporvekselsviller levere et tilbud på sporvekselsviller til alle sporvekselsystemprodusenter (for eksempel Voestalpine) som deltar i anbudet.
- (169) For fullstendighetens skyld nevnes at Bane NOR når de utsteder et nytt anbud for sporvekselsystemer også enkelt kan bytte tilbake til separat innkjøp av (i) sporvekselsviller på den ene siden og (ii) sporvekselsystemet (ekskludert sporvekselsviller) på den andre siden, noe som kan skje så tidlig som i 2025 og 2027. I så tilfelle vil tredjepartsprodusenter av sporvekselsviller (for eksempel Heidelberg Materials) ikke være avhengige av den fusjonerte enheten som kjøper for å få tilgang til Bane NOR som kunde, selv om Vossloh skulle fortsette å inneha rammeavtalen for sporvekselsystemer.

#### 7.3.1.1.2 *Ingen insentiver til å utestenge*

- (170) Den fusjonerte enheten vil heller ikke ha noe insentiv til å utestenge tredjepartsprodusenter av sporvekselsviller. Til syvende og sist må vekselsystemet (inkludert sporvekselsviller) være konkurransedyktig for å vinne Bane NOR sine anbud. Den fusjonerte enheten har ikke noe insentiv til å gi Sateba preferert behandling (i disfavør av eventuelle mer effektive eller billigere alternative produsenter av sporvekselsviller), da dette kan føre til at Vossloh mister rammeavtalen for vekselsystemer (inkludert sporvekselsviller).
- (171) Det bemerkes i denne sammenheng at Voestalpine har deltatt i anbud utlyst av Bane NOR med konkurransedyktige tilbud. For eksempel deltok Voestalpine i 2021 i en anbudskonkurranse om en Bane NOR-rammeavtale for sporvekslere og reservedeler med en totalverdi på 115,5 MEUR.

#### 7.3.1.1.3 *Konklusjon: Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger*

- (172) Av de grunner som er redegjort for ovenfor, vil den fusjonerte enheten verken ha evne eller insentiv til å utestenge konkurrenter i markedet for sporvekselsviller, inkludert Heidelberg Materials. Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger ettersom Sateba helt siden 2008 har vært foretrukket av Bane NOR som eneste produsent av sporvekselsviller og jernbanesviller av betong.
- (173) Heller ikke dersom man antar at Heidelberg Materials kan være en potensiell nyetablerer, det vil si alternativ leverandør av sporvekselsviller for sporvekselsystemer som skal leveres til Norge, vil Foretakssammenslutningen hindre effektiv konkurranse. Dette er fordi konkurransen vil finne sted (som ønsket av Bane NOR) mellom produsenter av sporvekselsystemer (som på sin side vil kjøpe inn sporvekselsviller til sine sporvekselsystemer). Heidelberg Materials er dermed ikke ekskludert fra å delta i sporvekselsystemprosjekter i Norge, selv om Vossloh skulle fortsette å bruke Sateba Norge som leverandør. For eksempel vil Heidelberg Materials kunne gi konkurransedyktige tilbud til Voestalpine, en velposisjonert og sterk internasjonal aktør som vil kunne levere et konkurransedyktig bud i neste anbudsrunde. Det kan antas at Voestalpine har en økt interesse i å selge sporvekselsystemer til Norge ettersom de allerede har levert sporvekselsystemer til Oslo Sporveier med suksess.



- (174) Som nevnt kan den internasjonale sporvekselsystemprodusenten Tracktec i praksis også levere sporvekselsystemer til Norge.

### **7.3.1.2 Andre kunder (UTS, depoter, havner, industri, etc.)**

#### *7.3.1.2.1 Ingen evne eller insentiver til å utestenge*

- (175) Den fusjonerte enheten vil verken ha evne eller insentiv til å utestenge Satebas konkurrenter innen sporvekselsviller fra å konkurrere om UTS- og andre kunder i markedet for sporvekselsviller.
- (176) For det første er Vossloh ikke spesielt sterk i denne kundegruppen og kan derfor ikke utestenge andre leverandører av sporvekselsviller. Det finnes andre aktive leverandører av sporvekselsystemer, inkludert Voestalpine, som kjøper sporvekselsviller fra enhver egnet leverandør. Som redegjort for over, er import av sporvekselsviller et troverdig alternativ.
- (177) For det andre gjør de samme forhold som nevnt ovenfor vedrørende Bane NOR seg også gjeldende for UTS- og andre kunder. Den fusjonerte enheten vil ikke ha noe insentiv til å utestenge konkurrerende produsenter av sporvekselsviller. Til syvende og sist må sporvekselsystemet (inkludert sporvekselsviller) være konkurransedyktig for å vinne anbud. Den fusjonerte enheten har ingen insentiver til å preferere Sateba (i disfavør av eventuelle mer effektive eller billigere alternative produsenter av sporvekselsviller), fordi dette kan føre til at Vossloh taper en kontrakt for sporvekselsystemer.
- (178) Voestalpine har dessuten tidligere deltatt i anbud utlyst av Oslo Sporveier med konkurransedyktige bud.

#### *7.3.1.2.2 Konklusjon: Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger*

- (179) Som nevnt ovenfor, vil den fusjonerte enheten verken ha evne eller insentiv til å utestenge konkurrenter i det norske markedet for sporvekselsviller. Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen innvirkning på den faktiske konkurransen mellom produsenter av sporvekselsviller i Norge.
- (180) Tidligere har Vossloh ikke benyttet andre produsenter enn Sateba for UTS-kunder i Norge. Det er foreligger derfor ingen potensiell endring i Vosslohs innkjøpsatferd som vil kunne utestenge alternative leverandører av sporvekselsviller etter Foretakssammenslutningen.

### **7.3.2 Ingen utestengende virkninger i markedet for vekselsystemer**

- (181) Foretakssammenslutningen vil ikke ha utestengende virkninger. Det er ingen grunn til å anta at den fusjonerte enheten vil kunne bruke sin markedsposisjon i markedet for sporvekselsviller til å utestenge den fusjonerte enhetens konkurrenter i markedet for vekselsystemer. Etter Foretakssammenslutningen vil den fusjonerte enheten verken ha evne eller insentiv til å utnytte sin posisjon i markedet for sporvekselsviller til å utestenge produsenter av vekselsystemer.

### **7.3.2.1 Det nasjonale jernbanesystemet (Bane NOR)**

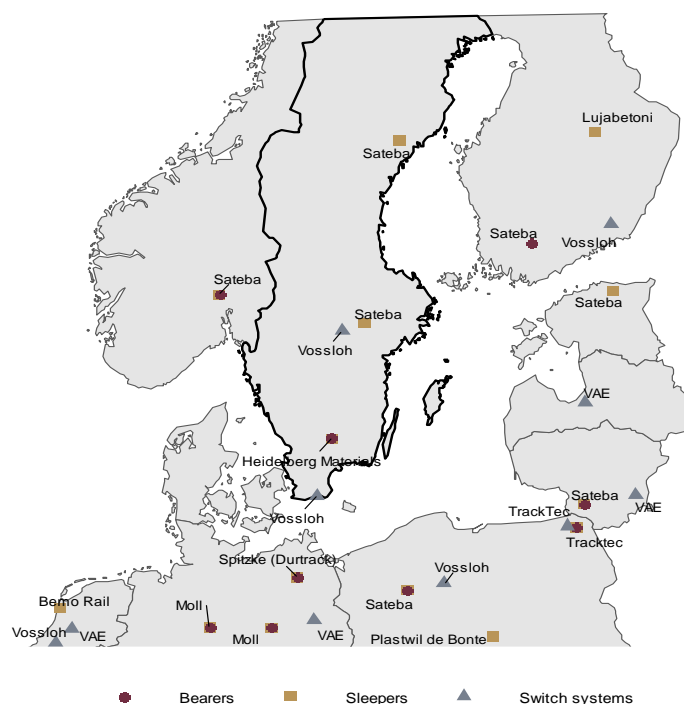
#### *7.3.2.1.1 Ingen evne til å utestenge*

- (182) Den fusjonerte enheten vil ikke ha evne til å utestenge leverandører av sporvekselsystemer som konkurrerer med Vossloh om Bane NORs anbud for sporvekselsystemer.

(183) Dette er fordi konkurrerende leverandører av sporvekselsystemer (inkludert Voestalpine, som regelmessig byr i Norge) ikke er avhengige av Sateba for å gi et konkurransedyktig tilbud. De kan anskaffe sporvekselsviller fra alternative leverandører dersom Sateba skulle nekte å levere til dem etter Foretakssammenslutningen. Dette skyldes følgende:

- Sporvekselsviller utgjør kun en liten del av kostnaden for et helt vekselssystem (ca. 15 %).
- Transportkostnader for sporvekselsviller er mindre relevante sammenlignet med jernbanesviller, da det kun trengs et begrenset antall sporvekselsviller til et vekselssystem, sporvekselsviller av betong har en høyere pris enn en standard jernbanesviller av betong samt utgjør en liten andel av den totale kostnaden for sporvekselsystemet.<sup>63</sup>

(184) Spesielt vil sporvekselsviller produsert av Heidelberg Materials i Växjö i Sverige være et levedyktig alternativ for enhver vekselssystemprodusent som retter seg mot Norge, sammenlignet med sporvekselsviller produsert av Sateba Norway i Hønefoss i Norge. Avstanden fra Hønefoss til Örebro i Sverige, hvor Vossloh produserer sine vekselssystemer, er nesten den samme som avstanden fra Växjö til Örebro. Derfor kan Heidelberg Materials øke sin kapasitet tilsvarende.



Kilde: basert på Partenes og offentlig informasjon.

<sup>63</sup> Avstanden mellom to sviller er omtrent 650 mm, og lengden på en typisk sporveksel inkludert tilkoblingsdeler som spesifisert av Bane NOR er 75 m. Dette betyr at det kreves omtrent 120 forskjellige sporvekselsviller for et standard sett.

(185) I tillegg er import fra Tyskland et tenkelig alternativ til sporvekselsviller fra Sateba Norway. Den alternative vekselsystemprodusenten vil i realiteten kun måtte leie monteringsplass, for eksempel i Oslo-regionen.

(186) Et annet alternativ for en konkurrerende vekselsystemprodusent vil være å etablere et anlegg for intern produksjon av sporvekselsviller, tilsvarende det Vossloh gjorde i Storbritannia i 2011.

#### 7.3.2.1.2 *Ingen insentiver til å utestenge*

(187) Vossloh vil av flere grunner heller ikke ha noe insentiv til å forfølge en utestengingsstrategi overfor konkurrerende vekselsystemprodusenter, som for eksempel Voestalpine:

(188) Voestalpine vil likevel kunne vinne Bane NORs rammeavtale for vekselsystemer ved hjelp av alternative leverandører, og i så fall vil Sateba miste inntekter.

(189) Å nekte å levere til en konkurrerende vekselsystemprodusent innebærer videre en omdømmerisiko som godt kan føre til at Bane NOR endrer sin innkjøpsatferd tilbake til separat innkjøp av henholdsvis sporvekselsviller og andre deler av et sporvekselsystem.

#### 7.3.2.1.3 *Konklusjon: Foretakssammenslutningen vil ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger*

(190) Siden det finnes flere alternative leverandører av sporvekselsviller som vekselsystemprodusenter kan benytte, vil en nektelse av å levere Satebas sporvekselsviller til konkurrerende vekselsystemprodusenter ikke ha noen innvirkning på effektiv konkurranse.

#### 7.3.2.2 **Andre kunder (UTS, depoter, havner, industri, etc.)**

(191) Den fusjonerte enheten vil verken ha evne eller insentiv til å utestenge vekselsystemleverandører som konkurrerer med Vossloh om vekselsystemprosjekter til denne kundegruppen.

(192) Dette er fordi konkurrerende leverandører av vekselsystemer (inkludert Voestalpine, som allerede har vunnet kontrakter i Norge) ikke er avhengige av Sateba for å gi et konkurransedyktig tilbud. De kan anskaffe sporvekselsviller fra alternative leverandører dersom Sateba skulle nekte å levere til dem etter Foretakssammenslutningen. I den forbindelse gjelder argumentene nevnt over om at sporvekselsviller kun utgjør en liten del av kostnaden for et helt vekselsystem og at transportkostnader for sporvekselsviller er mindre relevante sammenlignet med jernbanesviller tilsvarende som for det nasjonale jernbanesegmentet.

(193) Videre leverer Voestalpine allerede til UTS-kunder i Norge. Det er ikke bare tale om anbudsdelaktelse, men faktiske salg. Voestalpine leverte blant annet vekselsystemer til Oslo Sporveier under kontrakter tildelt i 2021 og 2022 (med en total verdi på ca. EUR 2 millioner).

(194) Etter dette vil Foretakssammenslutningen ikke ha noen konkurransebegrensende virkninger i markedet for vekselsystemer.

## 8. FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN FØRER IKKE TIL KOORDINERTE VIRKNINGER

(195) Foretakssammenslutningen vil ikke gi opphav til koordinerte virkninger i Norge, Norden eller andre steder.

(196) Kommisjonens retningslinjer for vurdering av ikke-horisontale fusjoner stadfester at dersom det skal foreligge koordinerte virkninger, må det påvises at foretakssammenslutningen vil gjøre koordinering betydelig mer sannsynlig, mer effektiv eller mer bærekraftig. Av følgende grunner er dette ikke tilfelle for denne Foretakssammenslutningen:

- Foretakssammenslutningen vil ikke føre til en reduksjon av antall aktører i de relevante markedene.
- Foretakssammenslutningen vil ikke begrense systemkonkurransen mellom Pandrol og Vossloh i festesystemmarkedene. De vil konkurrere som før dersom anbudet gir spesifikasjoner som både Pandrol og Vossloh kan oppfylle (noe som ikke er tilfelle hvis – som mest vanlig i Norge – Pandrol Fastclip er spesifisert (se ovenfor)).
- Foretakssammenslutningen vil heller ikke begrense konkurransen mellom Vossloh og Voestalpine i markedet for vekselsystemer. Snarere tvert imot, det kan tenkes at Foretakssammenslutningen vil ha som konsekvens at Voestalpine og Heidelberg Materials kommer nærmere hverandre – noe som kan styrke konkurransen i sporvekselsystemmarkedene i Norge og Sverige.
- Foretakssammenslutningen vil heller ikke gjøre det lettere for konkurrentene i de relevante markedene å overvåke hverandre. Når det gjelder spørsmålet om utveksling av (konfidensiell) informasjon om festesystemer og/eller vekselsystemer til det fusjonerte foretaket, er det allerede usannsynlig at dette vil skje for vekselsystemer, gitt at Voestalpine ikke vil ønske å avsløre konfidensiell informasjon for Sateba, men heller be Sateba om et tilbud for sporvekselsviller. Uansett vil en slik informasjonsdeling (som også vil kunne avbøtes av informasjonsbarrierer hos selskapene) ikke føre til en vesentlig svekkelse av konkurransen mellom Vossloh og Pandrol og/eller mellom Vossloh og Voestalpine.
- Kontraktene er store, langvarige og utlyses sjelden, noe som øker belønningen for å avvike fra koordineringvilkårene. Bane NOR vil dessuten kunne true ethvert forsøk på koordinering. Muligheten for å vinne en langsiktig rammeavtale med Bane NOR vil friste enhver konkurrent til å avvike fra en hypotetisk koordineringsstrategi.

## 9. EFFEKTIVITETSGEVINSTER

(197)



(198)





## 10. VIKTIGSTE KONKURRENTER, KUNDER OG LEVERANDØRER

(199) En oversikt over Partenes viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i de relevante markedene er vedlagt.

**Vedlegg 4:** Vosslohs viktigste konkurrenter, kunder og leverandører (Konfidensielt)

**Vedlegg 5:** Satebas viktigste konkurrenter, kunder og leverandører (Konfidensielt)

## 11. ÅRSBERETNING OG ÅRSREGNSKAP

(200) Partenes årsrapport for regnskapsår 2023 er inntatt som vedlegg i denne meldingen.

**Vedlegg 6:** Vosslohs årsrapport for 2023

**Vedlegg 7:** Satebas årsrapport for 2023

## 12. KONFIDENSIALITET

(201) Denne meldingen samt vedlegg merket "konfidensielt" inneholder opplysninger som det er av konkurransemessig betydning å hemmeligholde. I meldingen er de aktuelle opplysningene merket med gul utheving. Disse opplysningene må behandles med streng konfidensialitet og unntas offentlighet i sin helhet, jf. forvaltningslovens § 13 første ledd nr.2.

(202) En nærmere begrunnelse for hvorfor de aktuelle opplysningene må unntas offentligheten er vedlagt meldingen.

**Vedlegg 8:** Begrunnelse for hemmelighold

Med vennlig hilsen

for Advokatfirmaet Wiersholm AS

Håkon Cosma Størdal  
[hcst@wiersholm.no](mailto:hcst@wiersholm.no)