Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise

ze dne 4. října 2016,

kterým se spojení prohlašuje za slučitelné s vnitřním trhem a s fungováním Dohody o EHP

(Věc M.7801 – Wabtec/Faiveley Transport)

(oznámeno pod číslem C(2016) 6325)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2018/C 113/07)

Dne 4. října 2016 přijala Komise rozhodnutí o spojení podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Nařízení ES o spojování) [1], *a zejména podle čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení. Znění celého rozhodnutí bez důvěrných údajů, případně v podobě prozatímního znění, je k dispozici v angličtině na internetové stránce Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž na adrese: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.*

I. **STRANY**

1. Společnost Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (dále jen „Wabtec“) je mezinárodní podnik se sídlem v USA, který se zabývá výrobou a dodávkami železničních zařízení a poskytováním služeb v železničním odvětví. Na americkém kontinentu se jedná o vedoucí podnik na trhu.

2. Společnost Faiveley Transport S.A. (dále jen „Faiveley“) je podnik se sídlem ve Francii, který se zabývá výrobou a dodávkami integrovaných systémů a poskytováním služeb pro železniční odvětví. Její činnosti se zaměřují na evropský trh.

3. Podnik Wabtec se dále označuje jako „oznamující strana“, zatímco podniky Wabtec a Faiveley se společně označují jako „strany“.

II. **TRANSAKCE**

4. Transakce spočívá v tom, že podnik Wabtec získává ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení o spojování prostřednictvím nákupu akcií nepřímou výhradní kontrolu nad celým podnikem Faiveley (dále jen „transakce“).

III. **VÝZNAM PRO UNII**

5. Celkový společný celosvětový obrat stran přesahuje 2 500 milionů EUR [2] (Wabtec 2 292 milionů EUR, Faiveley 1 048 milionů EUR). Celkový společný obrat dotčených podniků je vyšší než 100 milionů EUR a celkový obrat každého z nich je vyšší než 25 milionů EUR jak v Německu, Francii, Itálii, tak ve Spojeném království. Každý z dotčených podniků má obrat v rámci EU přesahující 100 milionů EUR (Wabtec […] milionů EUR, Faiveley […] milionů EUR), ale nedosahují více než dvou třetin svých celkových obratů v rámci EU v jednom a témže členském státě.

6. Navrhované spojení má tudíž význam pro celou Unii ve smyslu čl. 1 odst. 3 nařízení o spojování.

IV. **ŘÍZENÍ**

7. Dne 4. dubna 2016 obdržela Komise v dané věci oznámení.

8. Dne 12. května 2016 přijala Komise rozhodnutí podle čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení o spojování, čímž zahájila řízení.

9. Dne 17. června 2016 přijala Komise rozhodnutí podle čl. 10 odst. 3 nařízení o spojování, čímž se souhlasem oznamující strany prodloužila lhůtu pro přijetí konečného rozhodnutí o 20 dní.

---

[1] Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

[2] Obrat vypočítaný v souladu s článkem 5 nařízení o spojování a v souladu s konsolidovaným sdělením Komise k otázkám příslušnosti (Úř. věst. C 95, 16.4.2008, s. 1).

10. Dne 8. července 2016 byla pozastavena lhůta pro přijetí konečného rozhodnutí v souladu s čl. 10 odst. 4 nařízení o spojování a článkem 9 nařízení Komise (ES) č. 802/2004 ([1]), kterým se provádí nařízení o spojování. Pozastavení bylo ukončeno dne 13. července 2016.

11. Dne 25. července 2016 předložila oznamující strana Komisi závazky (dále jen „první závazky“).

12. Dne 25. července 2016 zahájila Komise tržní test za účelem posouzení, zda jsou tyto první závazky vhodné k odstranění obav ohledně hospodářské soutěže, které zjistila Komise.

13. Dne 16. srpna 2016 předložila oznamující strana Komisi revidované závazky (dále jen „konečné závazky“).

V. **RELEVANTNÍ VÝROBKOVÉ TRHY** ([2])

a. **Trh s původním zařízením (dále jen „OEM“) a nezávislý trh dodavatelů náhradních dílů (dále jen „IAM“)**

14. V odvětví vlaků se obchod obecně odehrává na dvou úrovních: i) prodej výrobcům původního zařízení, včetně jak výrobců kolejových vozidel, tak výrobců subsystémů, a ii) prodej na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů provozovatelům vlaků.

15. V souladu se zjištěními v jedné předchozí věci ([3]) dospěla Komise k závěru, že jelikož nezávislý trh dodavatelů náhradních dílů do velké míry následuje a zrcadlí situaci na trhu s původním zařízením, je dostatečné posuzovat trhy pro vlakové systémy a subsystémy na úrovni trhu s původním zařízením. Nicméně u součástí, které v průběhu životnosti vlaku vyžadují pravidelnou výměnu (například třecí materiály a brzdové kotouče), posuzovala Komise úroveň nezávislého trhu dodavatelů náhradních dílů odděleně.

b. **Pneumatické třecí brzdové systémy a jejich subsystémy**

16. Existuje mnoho různých technických řešení zpomalení nebo zastavení vlaku, např. třecí, magnetické a dynamické brzdy. Pro posouzení transakce jsou relevantní jen třecí brzdy.

17. V souladu se zjištěními v jedné předchozí věci ([4]) dospěla Komise k závěru, že výroba a dodávky úplných třecích brzdových systémů pro kolejová vozidla představují samostatný trh (na rozdíl od ostatních druhů brzd) a že je možné rozlišovat mezi pneumatickým a hydraulickým systémem.

18. Komise dále dospěla k závěru, že trh pro úplné třecí brzdové systémy se pravděpodobně rozlišuje minimálně na elektronicky ovládané systémy („elektropneumatické“) a neelektronicky ovládané systémy a že nelze vyloučit další rozlišení podle druhu příslušného kolejového vozidla (např. vysokorychlostní, regionální, metro atd.). Komise nicméně u této otázky nedospěla k závěru, protože výsledek posouzení z hlediska hospodářské soutěže zůstal stejný u všech možností.

19. Kromě toho dospěla Komise k závěru, že u subsystémů pneumatických třecích brzdových systémů existují samostatné trhy: i) podvozkové brzdy; ii) ovladače brzd a iii) jednotky pro přívod vzduchu. Komise dále poznamenala, že u ovladačů brzd se použijí podobné úvahy mezi elektronickými a neelektronickými ovladači brzd jako u úplných brzdových třecích systémů. U podvozkových brzd, kotoučových brzd ([5]) a špalíkových brzd ([6]) se pravděpodobně jedná o oddělené trhy. Komise nicméně nedospěla k závěru u přesných definic výrobkových trhů, jelikož výsledek posouzení z hlediska hospodářské soutěže zůstal u všech možností stejný.

([1]) Nařízení Komise (ES) č. 802/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 133, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Kromě trhů popsaných v této části se činnosti stran překrývají, pokud jde o i) vlakové dveře, ii) měřiče energie a iii) záznamníky událostí. Nicméně společný podíl stran na trhu u vlakových dveří a měřičů energie zůstane v EHP nižší než 20 %, a tak nepovede ke vzniku dotčených trhů. Pokud jde o záznamníky událostí, společný podíl stran na trhu dosáhne podle možnosti vymezení jednoho trhu [20–30] %, ale nárůst tržního podílu zůstane pouze na [0–5] procentních bodech. Proto tato zpráva o těchto trzích dále nepojednává.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, bod 48. Otázka nakonec v rozhodnutí zůstala otevřená.

([5]) Kotoučová brzda sestává z brzdového kotouče a jednotky brzdového třmene, kterou obvykle tvoří brzdový válec, brzdové tyčoví a napínač. Kotoučová brzda vyvolá brzdný účinek přitlačením třecího materiálu (zvaného „brzdová destička“) na brzdový kotouč, který je upevněný buď na nápravě podvozku, nebo na kole.

([6]) Špalíková brzda obvykle sestává z brzdového válce, brzdového tyčoví, napínače a držáku brzdové botky. Špalíková brzda vyvolá brzdný účinek přitlačením třecího materiálu (zvaného „brzdová botka“ nebo „brzdový špalík“) přímo na jízdní plochu kola.

c. **Sběrače a lišty**

20. Sběrač je zařízení používané k převodu elektrického proudu nadzemního vedení (trolejové vedení) do vozidla provozovaného na kolejích ([1]). Na vršku hlavy pantografového sběrače jsou umístěny lišty sběrače umožňující vlastní kontakt s trolejovým vedením.

21. Komise dospěla k závěru, že relevantním trhem by měla být buď výroba a dodávky sběračů pro všechny typy kolejových vozidel, nebo že by měl být trh segmentován podle druhu příslušného kolejového vozidla. Průzkum trhu naznačil, že zejména sběrače pro vysokorychlostní vlaky mohou představovat samostatný trh (ve srovnání např. se sběrači pro elektrické složené jednotky na hlavních a regionálních tratích). Komise nicméně u této otázky nedospěla k závěru, protože výsledek posouzení z hlediska hospodářské soutěže zůstal u všech možností stejný.

22. Kromě toho dospěla Komise k závěru, že u lišt sběračů existuje samostatný trh.

d. **Třecí materiály**

23. Třecí brzdové systémy způsobí, že vlak zpomalí nebo zastaví díky tomu, že přemění kinetickou energii na teplo. Třecí materiály jsou nezbytnými součástmi takového brzdového systému, který při přitlačení na brzdový kotouč nebo jízdní plochu kola zajistí požadované tření pro přeměnu formy energie.

24. Třecí materiály pro použití ve vlacích se vyskytují hlavně ve dvou různých složeních: z organických materiálů a sintrované ([2]). Také mají dva hlavní tvary: brzdové destičky pro kotoučové brzdy (přitlačované na brzdový kotouč) a brzdové botky/špalíky pro špalíkové brzdy (přitlačované přímo na jízdní plochu kola).

25. Komise dospěla k závěru, že oddělené výrobkové trhy existují u i) destiček z organických materiálů, ii) sintrovaných destiček, iii) špalíků z organických materiálů a iv) sintrovaných špalíků. Každý z těchto trhů by měl být také segmentován mezi prodej na trhu s původním zařízením a nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů. Komise nechala otevřené, zda by trh pro sintrované destičky měl být dále segmentován mezi pevné a měkké destičky i mezi kulaté destičky a destičky jiných tvarů.

e. **Brzdové kotouče**

26. Brzdové kotouče jsou součásti mechanické podvozkové brzdy. Brzdové destičky se přitlačí na brzdové kotouče, což způsobí, že se kinetická energie přemění na teplo, aby zpomalila nebo zastavila vlak.

27. Komise dospěla k závěru, že brzdové kotouče přestavují samostatný trh. Trh by měl být také segmentován mezi prodej na trhu s původním zařízením a nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů.

VI. **RELEVANTNÍ ZEMĚPISNÉ TRHY**

28. Komise dospěla k závěru, že relevantní zeměpisné trhy pro všechny výrobky dotčené transakcí zahrnují celé území EHP.

VII. **POSOUZENÍ**

a. **Významné narušení účinné hospodářské soutěže**

29. Komise dospěla k závěru, že by transakce významně narušila účinnou hospodářskou soutěž na trzích pro

i) sintrované brzdové destičky na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů;

ii) sintrované brzdové špalíky na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů.

30. Účinná hospodářská soutěž by na uvedených trzích byla transakcí významně narušena z těchto hlavních důvodů:

31. Zaprvé, společné podíly stran na trhu by byly vysoké: [60–70] % u sintrovaných destiček, s nárůstem ve výši [10–20] procentních bodů, a [90–100] % u špalíků, s nárůstem ve výši [0–5] procentních bodů. Ostatních konkurentů by bylo málo – ve skutečnosti pouze Federal Mogul a Knorr-Bremse – a ti by byli významně menší. Navíc prodeje podniku Knorr-Bremse částečně pocházejí z prodeje sintrovaných materiálů podnikem Wabtec podniku Knorr-Bremse.

([1]) U některých aplikací, např. obvykle ve vlacích metra, se mohou použít odlišná technická řešení, jako jsou botky sběrače na napájecí kolejnici. Transakce se týká pouze trolejových sběračů.

([2]) Dříve se také hojně používala litina, ale nahrazuje se sintrovanými a organickými materiály, např. kvůli předpisům týkajícím se hluku.

32. Zadruhé, strany jsou blízkými konkurenty. Často jsou schválenými dodavateli pro stejné vozové parky kolejových vozidel a nelítostně soutěží o velké projekty. Strany například nedávno v několika kolech neustále jedna proti druhé předkládaly stále nižší ceny při předkládání nabídek v nabídkovém řízení pořádaném francouzským provozovatelem vlaků SCNF na dodávky sintrovaných brzdových destiček pro vozový park vlaků TGV.

33. Zatřetí, dodavatelé organických třecích materiálů významně neomezují dodavatele sintrovaných materiálů. Přechod mezi sintrovanými a organickými třecími materiály je vzácný a technicky problematický.

34. Začtvrté, vstupní překážky jsou vysoké. Vývoj sintrovaných třecích materiálů vyžaduje značné investice, a protože dané výrobky jsou hlavními bezpečnostními součástmi vlaku, jsou předmětem přísných regulativních požadavků. Vstup nových konkurentů po transakci se jeví jako nepravděpodobný.

35. Zapáté, několik účastníků trhu, včetně provozovatelů vlaků, výrobců kolejových vozidel, konkurentů v oblasti třecích materiálů a konkurentů v oblasti brzdových systémů, vyjádřilo obavy. Uvedli, že by transakce měla za následek nižší konkurenci a vyšší ceny na těchto trzích.

b. **Bez významného narušení účinné hospodářské soutěže**

Úplné třecí brzdové systémy

36. Činnosti stran v oblasti úplných třecích brzdových systémů se překrývají, pouze pokud se posuzuje možný segment nákladních vozů/(neelektronických) pneumatických třecích systémů. Nicméně společný podíl na trhu zůstává nižší než 20 %, a proto nevznikají dotčené trhy.

37. S ohledem na využití pro cestující spočívá poptávka v EHP v elektropneumatických brzdových systémech, které se fakticky staly normou ve všech nových projektech v oblasti kolejových vozidel pro přepravu osob. Činnosti stran se v EHP nepřekrývají, pokud jde o takové brzdové systémy, protože podnik Wabtec nevyrábí daný druh elektronického ovladače brzd požadovaný v EHP, a tak je nemůže nabízet ([1]).

38. Po šetření v rámci fáze I měla však Komise obavy, že by podnik Wabtec mohl potenciálně vstoupit na trh s úplnými (elektro-) pneumatickými brzdovými třecími systémy, na kterém je v současnosti jasným vedoucím podnikem na trhu Knorr-Bremse (s minimálně [70–80] % trhu) a podnik Faiveley je jediným konkurentem. Podnik Wabtec vyvíjel dva elektronické systémy ovladačů brzd, […] a […], a existoval důkaz, že podnik Wabtec měl v úmyslu je uvést na trh v EHP. Nicméně po šetření v rámci fáze II dospěla Komise k závěru, že její obavy nebyly plně opodstatněné a že nebylo možné právně dostatečným způsobem prokázat významné narušení účinné hospodářské soutěže. Stalo se tak zejména z těchto důvodů.

39. Zaprvé, výrobek podniku Wabtec […] by byl pro EHP technicky a obchodně nevhodný. Výrobek byl vyvinut v rámci projektu řízeného USA, aniž by se bral ohled na technické požadavky trhu EHP, a také byl ve srovnání s výrobky konkurentů příliš […]. Interní dokumenty podniku Wabtec dále ukázaly, že Wabtec výrobku interně nevěřil.

40. Zadruhé, i když […] by pravděpodobně byl technicky a obchodně srovnatelný s výrobky, které konkurenti v současnosti prodávají v EHP, je stále v rané fázi vývoje a k dokončení bude vyžadovat další značné úsilí v oblasti provedení.

41. Zatřetí, navzdory zjištěním Komise ve fázi I jsou technické inovace na trhu dynamické a nejen přírůstkové. V průběhu šetření v rámci fáze II oznámil podnik Faiveley Komisi, že v roce 2016 uvádí na trh nový výrobek z oblasti ovladačů brzd. Výrobek je technicky a obchodně výrazně modernější než současné výrobky podniku Faiveley. Komise dospěla k závěru, že takový vývoj by vstup podniku Wabtec ještě více ztížil, protože by musel dosáhnout nejen současné úrovně na trhu, ale také si poradit s novým vývojem stávajících konkurentů. Ukázalo se, že je pravděpodobné, že např. […] by byl zastaralý a potřeboval by podstatně nové provedení, díky čemuž by jeho uvedení na trh bylo méně jisté a každopádně by k němu došlo později, než se očekávalo.

([1]) Podnik Wabtec nabízí elektronické ovladače brzd mimo EHP, například v USA. Nicméně regulativní požadavky a očekávání zákazníků se v EHP výrazně liší a jsou přísnější.

42. Začtvrté, dodavatelé subsystémů vyvíjejí konkurenční tlak. I když tito dodavatelé nemohou nabídnout úplné třecí brzdové systémy, mnoho výrobců kolejových vozidel je schopno začlenit subsystémy do úplných třecích brzdových systémů, což v minulosti použili jako vyjednávací nástroj.

43. Zapáté, přestože někteří účastníci trhu vyjádřili obavy, pokud jde o úplné třecí brzdové systémy, jiní se spíše domnívali, že by transakce mohla být pozitivní v tom, že by podniku Faiveley umožnila výrazněji konkurovat jasnému vedoucímu podniku na trhu, Knorr-Bremse.

Třecí brzdové subsystémy

44. Komise dospěla k závěru, že transakce nevyvolá obavy ohledně hospodářské soutěže související s třecími brzdovými subsystémy.

45. Pokud jde o mechanické podvozkové brzdy, činnosti stran se překrývají v dodávkách kotoučových brzd, kde dosahují společného podílu na trhu přibližně [30–40] %. Nicméně ostatní hlavní konkurenti, podniky Knorr-Bremse a Dako, jsou nadále silní. Většina výrobců kolejových vozidel se také domnívala, že budou mít přiměřené alternativy i po transakci.

46. Pokud jde o ovladače brzd, dospěla Komise k závěru, že se uplatní stejná úvaha jako u úplných (elektro-) pneumatických třecích brzdových systémů.

47. Pokud jde o systémy pro přívod vzduchu, činnosti stran se v EHP nepřekrývají, jelikož podnik Wabtec v současnosti takové systémy nenabízí. Komise také nenalezla důkaz o tom, že by podnik Wabtec byl možným uchazečem o vstup na tento trh.

Sběrače a lišty

48. U sběračů dosahuje společný podíl stran na trhu [30–40] %, vezmeme-li v úvahu všechny druhy kolejových vozidel společně. U některých potenciálních dílčích segmentů by byl podíl na trhu vyšší, například [40–50] % u vysokorychlostních vlaků a [60–70] % u lokomotiv. Nicméně z těchto hlavních důvodů Komise dospěla k závěru, že pokud jde o sběrače, transakce nevyvolává obavy ohledně hospodářské soutěže.

49. Zaprvé, Komise dospěla k závěru, že samotné podíly na trhu nejsou zcela popisné, pokud jde o postavení účastníků na trhu. Důvodem je například nízký počet nabídkových řízení za rok (zejména u vysokorychlostních vlaků) a následná nestabilita podílů na trhu. Kromě toho objem prodejů, a tím pádem podíly na trhu do značné míry závisí ne na výrobci sběračů, ale na úspěchu vlakové platformy (standardizované vlaky prodávané sériově, obvyklé např. u lokomotiv), na které jsou sběrače nainstalovány.

50. Zadruhé, strany se nejeví jako velmi blízcí konkurenti a u většiny nabídkových řízení se nesetkávají. Zdá se, že jsou silné u sběračů pro různé druhy kolejových vozidel, přičemž podnik Faiveley se zaměřuje na vysokorychlostní, zatímco podnik Wabtec je silnější například u hlavních tratí.

51. Zatřetí, velký počet konkurentů zůstane (např. Schunk, Contact, Richard, EC Engineering a Sécheron). Dokonce i menší konkurenti se jeví jako motivovaní a schopní dále vyvíjet své výrobky, a tím zvyšovat svou přítomnost napříč různými potenciálními segmenty.

52. Začtvrté, ukazuje se, že výrobci kolejových vozidel hrají u sběračů významnou roli: V minulosti spolupracovali s dodavateli sběračů, aby vyvinuli sběrače pro nové vlaky, a mnoho z nich naznačilo, že by v případě potřeby mohli začít vnitropodnikovou výrobu nebo podpořit dodavatele sběračů. Obecně se zdá, že výrobci kolejových vozidel mají kupní sílu.

53. A konečně, Komise poznamenává, že lišty sběračů by nevedly k horizontálnímu překrytí, protože podnik Faiveley je nevyrábí. Komise dále dospěla k závěru, že transakce nevyvolá vertikální obavy. Je tomu tak zejména kvůli skutečnosti, že i) podíl podniku Wabtec na trhu s lištami sběračů zůstává nízký, je menší než [10–20] %, což nenaznačuje schopnost omezení vstupů, a ii) zdrojem [50–60] % poptávky po lištách již je pro strany podnik Wabtec. Mnoho významných dodavatelů by zůstalo na trhu, včetně podniku Schunk, stejně jako mnoho nezávislých dodavatelů bez vlastní výroby sběračů (např. podniky Morgan a Mersen).

Vertikální vazby vzniklé u třecích materiálů

54. Transakce dává vzniknout vertikálním vazbám mezi i) dodávkou třecích materiálů z předcházejících trhů (trh s původním zařízením) a ii) následnou dodávkou brzdových systémů (stejně jako podvozkových brzd). Z následujících důvodů Komise dospěla k závěru, že tyto vertikální vazby nevedou k významnému narušení účinné hospodářské soutěže.

55. Ohledně omezení vstupů dospěla Komise k závěru, že subjekt vzniklý spojením by nebyl ani schopen, ani motivován omezit vstupy a že omezení vstupů by pravděpodobně nemělo významný škodlivý účinek na hospodářskou soutěž na navazujících trzích.

56. Subjekt vzniklý spojením by zejména nebyl schopen vyloučit své konkurenty na navazujících trzích, protože hlavní konkurent, a jediný konkurent, který by byl dotčen vyloučením, Knorr Bremse, má kapacitu na výrobu třecího materiálu (skrze svůj společný podnik ICER) a mohl by zvýšit výrobu. Komise také poznamenala, že podnik Knorr-Bremse uzavřel dohodu s podnikem Wabtec, ve které […], čímž podniku Knorr-Bremse poskytuje čas na rozvoj vlastní výroby.

57. Komise dále dospěla k závěru, že subjekt vzniklý spojením by nebyl motivován podílet se na omezování přístupu ke vstupům, protože by pravděpodobně nebyl schopen přiměřeně zvýšit své prodeje na navazujících trzích, aby získal zpět ztracené zisky z předcházejících trhů.

58. Konečné závazky zaměřené na rozptýlení obav ohledně horizontální hospodářské soutěže u sintrovaných třecích materiálů by nakonec také poskytly potenciální alternativní zdroj dodávek pro konkurenty na navazujících trzích.

59. Pokud jde o omezení přístupu k zákazníkům, které by se vztahovalo zejména na organické třecí materiály, dospěla Komise k závěru, že subjekt vzniklý spojením by nebyl schopen ani motivován omezovat a že omezení přístupu k zákazníkům by pravděpodobně nemělo významný škodlivý účinek na hospodářskou soutěž na navazujících trzích.

60. Subjekt vzniklý spojením by zejména nebyl schopen podílet se na omezení přístupu k zákazníkům, protože strany nejsou nejdůležitějšími zákazníky dodavatelů třecího materiálu na trhu s původním zařízením (celkově nejdůležitějším zákazníkem je podnik Knorr-Bremse s přibližně [70–80] % navazujícího trhu). Kromě toho se až 95 % třecích materiálů prodává na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů a ne na trhu s původním zařízením. Jelikož se zdá, že prodeje na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů nejsou zcela závislé na trhu s původním zařízením, dodavatelé subjektu vzniklého spojením, např. Federal Mogul, by mohli pokračovat v prodeji na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů, který představuje naprostou většinu celého trhu. U organických materiálů také dochází častěji k zajištění dodávek ze dvou zdrojů a je snazší než u sintrovaných materiálů. Proto by zákazníci mohli na jakoukoli strategii omezení reagovat zajištěním dodávek ze dvou zdrojů.

61. Komise dále dospěla k závěru, že subjekt vzniklý spojením by neměl motivaci se účastnit omezení přístupu k zákazníkům, protože by pravděpodobně nebyl schopen z takového jednání získat významný prospěch na předcházejících trzích (kvůli silnému postavení podniku Federal Mogul a přítomnosti dalších dodavatelů organických třecích materiálů) nebo na navazujících trzích (mimo jiné kvůli silnému postavení podniku Knorr-Bremse).

Brzdové kotouče

62. Činnosti stran se překrývají v dodávkách brzdových kotoučů na nezávislém trhu dodavatelů náhradních dílů v EHP. Nicméně Komise dospěla k závěru, že překryv nevyvolává významné narušení účinné hospodářské soutěže.

63. Zejména společný podíl stran na trhu zůstává nevelký ([30–40] %) a mnoho alternativních konkurentů, např. Ibre a Kovis, na trhu zůstane. Většina provozovatelů vlaků také naznačila, že po transakci bude nadále mít alternativní dodavatele.

VIII. **ZÁVAZKY**

a. **Popis konečných závazků**

64. Za účelem rozptýlení obav ohledně hospodářské soutěže na trzích se sintrovanými třecími destičkami a špalíky/botkami v EHP předložila oznamující strana dne 16. srpna konečné závazky. Konečné závazky zahrnovaly změny, které braly v úvahu výsledky tržního testu, který Komise provedla na prvních závazcích.

65. V konečných závazcích oznamující strana navrhuje, aby se podnik Faiveley zbavil veškerých obchodů v oblasti třecího materiálu, Faiveley Transport Gennevilliers (dále jen „FTG“), ve prospěch vhodného kupce (dále jen „odprodávaný podnik“). FTG je původně podnik Carbon Lorraine, který podnik Faiveley získal v roce 2008.

66. Odprodávaný podnik bude zahrnovat všechna hmotná a nehmotná aktiva podniku FTG a veškeré jeho zaměstnance. Vztahy v oblasti prodeje, které v současnosti mají na starosti jiné dceřiné společnosti podniku Faiveley, budou převedeny na podnik FTG, a subjekt vzniklý spojením bude v přechodném období odprodávanému podniku předkládat žádosti zákazníků o třecí materiály, které v současnosti vyrábí podnik FTG. Subjekt vzniklý spojením bude také zadávat odprodávanému podniku část objemu dodávky brzdových destiček pro TGV, které podnik Wabtec dodává společnosti SNCF po nedávném vítězství v nabídkovém řízení proti podniku Faiveley (v závislosti na dohodě s SNCF).

67. Oznamující strana se dále zavazuje zajistit, že: i) podle volby kupujícího bude kupující moci skoupit vnitroskupinový dluh podniku FTG za maximální stanovenou cenu, ii) dohoda o koupi a prodeji bude zahrnovat systém pobídek ke stimulaci kupujícího, aby investoval do odprodávaného podniku a iii) kupující bude moci prodávat zahraničním zákazníkům z železničního odvětví.

b. **Posouzení konečných závazků**

68. Komise dospěla k závěru, že konečné závazky jsou přiměřené a vhodné k odstranění obav o hospodářskou soutěž, které zjistila Komise. Závazky zejména odstraní veškeré překryvy mezi stranami v dodávkách sintrovaných brzdových destiček a špalíků/botek.

69. Konečné závazky zahrnují přiměřená opatření, aby byla zohledněna zpětná vazba získaná z tržního testu prvních závazků. Opatření mají zejména i) podpořit kapitálovou strukturu odprodávaného podniku převodem celého vnitroskupinového dluhu, který v současnosti dluží FTG podniku Faiveley, na kupujícího za výhodných podmínek, ii) správně motivovat kupujícího, aby investoval do odprodávaného podniku, a iii) požadovat, aby odprodávaný podnik koupil někdo, kdo bude mít dostatečný přístup k mezinárodním železničním zákazníkům.

70. Nakonec Komise poznamenala, že odprodávaný podnik byl před vertikální integrací s podnikem Faiveley životaschopným konkurentem na trhu sintrovaných třecích materiálů. Proto Komise měla za to, že odprodávaný podnik může být životaschopným samostatným podnikem, aniž by byl vertikálně integrován, a že po transakci bude nadále vyvíjet stejnou úroveň konkurenčního tlaku na trhu se sintrovanými třecími materiály.

71. Ve svém návrhu rozhodnutí Komise tudíž dospěla k závěru, že transakce, ve znění konečných závazků předložených oznamující stranou, nepovede k významnému narušení účinné hospodářské soutěže, pokud jde o výrobu a dodávky sintrovaných brzdových destiček nebo špalíků/botek.

IX. **ZÁVĚR A NÁVRH**

72. V návrhu se vyvozuje závěr, že s výhradou úplného dodržení konečných závazků navrhované spojení významně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu ani na jeho podstatné části. Spojení by proto mělo být prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem a Dohodou o EHP v souladu s čl. 2 odst. 2 a čl. 8 odst. 2 nařízení o spojování a článkem 57 Dohody o EHP.