Kokkuvõte komisjoni otsusest,

4. oktoober 2016,

millega tunnistatakse koondumine siseturu ja EMP lepingu toimimisega kokkusobivaks

(juhtum M.7801 – Wabtec / Faiveley Transport)

(teatavaks tehtud numbri C(2016) 6325 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2018/C 113/07)

Vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus), [1] *eelkõige selle artikli 8 lõikele 2, võttis komisjon 4. oktoobril 2016 vastu otsuse ühinemist käsitlevas juhtumis. Otsuse mittekonfidentsiaalne (sest tegu võib olla juhtumi esialgse versiooniga) täisversioon on inglise keeles kättesaadav konkurentsi peadirektoraadi veebisaidil aadressil: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.*

I. **POOLED**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (edaspidi „Wabtec“) on Ameerika Ühendriikides asuv ettevõtja, kes toodab ja tarnib raudteetarvikuid ning osutab teenuseid raudteesektoris. Ettevõtja on turuliider Ameerika mandril.

2. Faiveley Transport S.A. (edaspidi „Faiveley“) on Prantsusmaal asuv ettevõtja, kes toodab ja tarnib integreeritud süsteeme ning osutab integreeritud teenuseid raudteesektoris. Ettevõtja keskendub oma tegevuses Euroopa turule.

3. Wabtec on edaspidi „teate esitaja“ ning Wabtec ja Faiveley üheskoos „pooled“.

II. **TEHING**

4. Tehinguga omandab Wabtec ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses Faiveley üle aktsiate või osade ostu teel kaudse ainukontrolli (edaspidi „tehing“).

III. **OLULISUS LIIDU SEISUKOHAST**

5. Poolte käive kogu maailmas kokku on suurem kui 2 500 miljonit eurot [2] (Wabtec: 2 292 miljonit eurot; Faiveley: 1 048 miljonit eurot). Asjaomaste ettevõtjate käive kogu maailmas kokku on suurem kui 100 miljonit eurot ning nende kummagi käive Saksamaal, Prantsusmaal, Itaalias ja Ühendkuningriigis on eraldi suurem kui 25 miljonit eurot. Mõlema käive liidus ületab 100 miljonit eurot (Wabtec […] miljonit eurot; Faiveley […] miljonit eurot), aga nad ei saa üle kahe kolmandiku oma käibest kogu liidus samas liikmesriigis.

6. Seega on koondumine liidu seisukohalt oluline vastavalt ühinemismääruse artikli 1 lõikele 3.

IV. **MENETLUS**

7. 4. aprillil 2016 sai komisjon juhtumi kohta teatise.

8. 12. mail 2016 võttis komisjon vastu ühinemismääruse artikli 6 lõike 1 punkti c kohase otsuse menetluse algatamiseks.

9. 17. juunil 2016 võttis komisjon vastu ühinemismääruse artikli 10 lõike 3 kohase otsuse pikendada kokkuleppel teate esitajaga lõpliku otsuse vastuvõtmise tähtaega 20 päeva võrra.

[1] ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

[2] Käive arvutati kooskõlas ühinemismääruse artikliga 5 ja komisjoni konsolideeritud pädevusteatisega (ELT C 95, 16.4.2008, lk 1).

10. 8. juulil 2016 peatati lõpliku otsuse vastuvõtmise tähtaeg kooskõlas ühinemismääruse artikli 10 lõikega 4 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 802/2004 ([1]) (millega rakendatakse ühinemismäärust) artikliga 9. Tähtaja peatamine lõppes 13. juulil 2016.

11. 25. juulil 2016 esitas teate esitaja komisjonile oma kohustused (edaspidi „esmased kohustused“).

12. 25. juulil 2016 algatas komisjon turu-uuringu, et hinnata, kas kõnealused esmased kohustused sobivad kindlaksmääratud konkurentsiprobleemide lahendamiseks.

13. 16. augustil 2016 esitas teate esitaja komisjonile läbivaadatud kohustused (edaspidi „lõplikud kohustused“).

V. **ASJAOMASED TOOTETURUD** ([2])

a. **Algseadmete valmistajate turg ja sõltumatu järelturg**

14. Raudteetööstuses kaubeldakse üldjuhul kahel tasandil: i) müük algseadmete valmistajatele, sealhulgas raudteeveeremite ja allsüsteemide valmistajatele, ning ii) müük sõltumatul järelturul raudtee-ettevõtjatele.

15. Kooskõlas eelmise juhtumi ([3]) järeldustega leidis komisjon, et kuna sõltumatul järelturul jälgitakse ja kajastatakse olukorda algseadmete valmistajate turul, siis on asjakohane hinnata raudteesüsteemide ja allsüsteemide turge algseadmete valmistajate tasandil. Rongi kasutusea jooksul korrapärast väljavahetamist vajavate komponentide (näiteks hõõrdematerjalid ja pidurikettad) puhul hindas aga komisjon sõltumatu järelturu tasandit eraldi.

b. **Pneumaatilised hõõrdpidurisüsteemid ja nende allsüsteemid**

16. Rongi aeglustamiseks või peatamiseks on mitu tehnilist lahendust, näiteks hõõrd-, magnet- ja dünaamilised pidurid. Tehingu hindamiseks on asjakohased ainult hõõrdpidurid.

17. Kooskõlas eelmise juhtumi ([4]) järeldustega leidis komisjon, et raudteeveeremite terviklikud hõõrdpidurisüsteemid moodustavad eraldi turu (vastupidi teistele piduriliikidele) ning eristada saab pneumaatilisi ja hüdraulilisi süsteeme.

18. Samuti leidis komisjon, et terviklike hõõrdpidurisüsteemide turul saab tõenäoliselt eristada elektrooniliselt kontrollitavaid (elektropneumaatilisi) ja mitteelektrooniliselt kontrollitavaid süsteeme ning et ei saa välistada ka kõnealuse veeremiliigi (nt kiirveeremid, kohalikud veeremid või metroo) alusel eristamist. Komisjon siiski ei jõudnud selles küsimuses järeldusele, sest konkurentsimõju hinnangu tulemus jäi samaks kõigi alternatiivide puhul.

19. Lisaks leidis komisjon, et olemas on eraldi turud pneumaatiliste hõõrdpidurisüsteemide allsüsteemide jaoks: i) pöördvankri pidurid, ii) piduriajamid ja iii) õhuvarustusseadmed. Komisjon märkis samuti, et elektrooniliste ja mitteelektrooniliste piduriajamite suhtes kohaldatakse terviklike pneumaatiliste hõõrdpidurisüsteemide suhtes kohaldatavaid sarnaseid kaalutlusi. Pöördvankri pidurid, pidurikettad ([5]) ja klotspidurid ([6]) moodustavad tõenäoliselt eraldi turud. Komisjon siiski ei jõudnud tooteturu täpsel määratlemisel järeldusele, sest konkurentsimõju hinnangu tulemus jäi samaks kõigi alternatiivide puhul.

([1]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 802/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT L 133, 30.4.2004, lk 1).

([2]) Lisaks siinses osas kirjeldatud turgudele kattub poolte tegevus i) rongiuste, ii) energiaarvestite ja iii) sündmussalvestite valdkonnas. Küll aga jääb poolte ühine turuosa rongiuste ja energiaarvestite valdkonnas EMPs alla 20 % ning seega turge ei mõjuta. Sündmussalvestite valdkonnas moodustab poolte ühine turuosa ühe võimaliku turumääratluse alusel [20–30] %, kuid turuosa suureneb ainult [0–5] protsendipunkti võrra. Sellest tulenevalt neid turge selles teatises enam ei käsitleta.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, punkt 48. See küsimus jäeti viimaks otsuses lahtiseks.

([5]) Ketaspidur koosneb pidurikettast ja pidurisadulast, mis moodustub tavaliselt pidurisilindrist, pidurite mehhanismist ja pidurisilindri kolvikäigu automaatregulaatorist. Pidurdamisel surutakse ketaspiduris hõõrdematerjal (mida nimetatakse piduriklotsiks) piduriketta vastu, mis on kinnitatud pöördvankri velje või ratta külge.

([6]) Klotspidur koosneb tavaliselt pidurisilindrist, pidurite mehhanismist, pidurisilindri kolvikäigu automaatregulaatorist ja piduriklotsihoidikust. Pidurdamisel surutakse klotspiduris hõõrdematerjal (mida nimetatakse piduriklotsiks) otse ratta veerepinna vastu.

c. **Vooluvõtturid ja kontaktkingad**

20. Vooluvõttur on seade, mida kasutatakse elektrivoolu ülekandmiseks kontaktliinidest raudteeveeremisse ([1]). Vooluvõtturi ülaossa paigutatakse kontaktking, et luua tegelik ühendus kontaktliiniga.

21. Komisjon leidis, et asjakohane turg peaks olema suunatud kas kõigi raudteeveeremite vooluvõtturite tootmisele ja tarnimisele või tuleks turgu jagada raudteeveeremite liigi alusel. Turu-uuringutest ilmnes, et eriti kiirrongide vooluvõtturid võivad moodustada eraldi turu (vastupidi näiteks põhiliinide ja elektriliste mootorrongide vooluvõtturitele). Komisjon siiski ei jõudnud selles küsimuses järeldusele, sest konkurentsimõju hinnangu tulemus jäi samaks kõigi alternatiivide puhul.

22. Lisaks leidis komisjon, et kontaktkingade jaoks on olemas eraldi turg.

d. **Hõõrdematerjalid**

23. Hõõrdematerjalid aeglustavad rongi või peatavad selle, muundades kineetilise energia soojusenergiaks. Hõõrdematerjalid on pidurisüsteemi olulised osad, mis tekitavad piduriketta või ratta veerepinna vastu surudes hõõrde, mida on vaja energia muundamiseks.

24. Veeremites kasutatakse peamiselt kahte liiki hõõrdematerjale: orgaanilised ja paagutatud metallist ([2]) hõõrdematerjalid. Samuti on neil kaks põhivormi: ketaspiduriklotsid (surutakse vastu piduriketast) ja klotspiduriklotsid (surutakse otse ratta veerepinna vastu).

25. Komisjon järeldas, et on olemas eraldi turud i) orgaanilisest komposiitmaterjalist ketaspiduriklotside, ii) paagutatud metallist ketaspiduriklotside, iii) orgaanilisest komposiitmaterjalist piduriklotside ja iv) paagutatud metallist piduriklotside jaoks. Iga turg tuleks jagada algseadmete valmistajate turu ja sõltumatu järelturu müügi alusel kaheks. Komisjon jättis lahtiseks küsimuse, kas paagutatud metallist ketaspiduriklotside turg tuleks omakorda jagada jäikade ja paindlike ketaspiduriklotside ja piduriklotside vahel.

e. **Pidurikettad**

26. Pidurikettad on mehaaniliste pöördvankri pidurite osad. Piduriklotsid surutakse piduriketaste vastu, mille tulemusena muundatakse kineetiline energia soojusenergiaks, et rongi aeglustada või peatada.

27. Komisjon järeldas, et piduriketaste jaoks on olemas eraldi turg. Ka see turg tuleks jagada algseadmete valmistajate turu ja sõltumatu järelturu müügi alusel kaheks.

VI. **ASJAOMASED GEOGRAAFILISED TURUD**

28. Komisjon järeldas, et asjaomased geograafilised turud kõigi tehinguga seotud toodete jaoks hõlmavad kogu EMPd.

VII. **HINDAMINE**

a. **Tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine**

29. Komisjon järeldas, et tehinguga kaasneks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine

i) paagutatud metallist ketaspiduriklotside sõltumatul järelturul,

ii) paagutatud metallist piduriklotside sõltumatul järelturul.

30. Tehing märkimisväärselt takistaks tõhusat konkurentsi sealsetel turgudel peamiselt järgmistel põhjustel.

31. Esiteks oleks poolte ühine turuosa suur: [60–70] % paagutatud metallist ketaspiduriklotside turuosa kasvuga [10–20] protsendipunkti ja [90–100] % paagutatud metallist piduriklotside turuosa kasvuga [0–5] protsendipunkti. Allesjäänud konkurentide arv oleks tagasihoidlik, tegelikkuses vaid Federal Mogul ja Knorr-Bremse, kes on oluliselt väiksemad ettevõtjad. Peale selle tuleneb Knorr-Bremse müük osaliselt Wabteci poolt paagutatud metallist materjalide müügist Knorr-Bremsele.

([1]) Mõne rakenduse, tavaliselt näiteks metroo puhul võib kasutada teistsuguseid tehnilisi lahendusi, nagu toiterööpa kontaktkingad. Tehing puudutab ainult kontaktliinil asuvaid vooluvõttureid.

([2]) Varem kasutati laialdaselt ka malmi, kuid seda asendatakse paagutatud metallist ja orgaaniliste materjalidega näiteks müra käsitlevate eeskirjade täitmiseks.

32. Teiseks on pooled olulised konkurendid. Nad on tihti samade raudteeveeremite puhul heakskiidetud tarnijad, kes konkureerivad tugevalt suurte projektide pärast. Näiteks esitasid pooled hiljuti järjest mitu üha väiksemat hinnapakkumist Prantsuse raudtee-ettevõtja SNCF korraldatud hankes eesmärgiga soetada paagutatud metallist ketaspiduriklotse oma TGV raudteeveeremite jaoks.

33. Kolmandaks ei piira orgaaniliste hõõrdematerjalide tarnijad paagutatud metallist materjalide tarnijate tegevust märkimisväärselt. Paagutatud metallist ja orgaanilise hõõrdematerjali vahelduv kasutamine on harv juhus ning tehniliselt tülikas.

34. Neljandaks on turule raske siseneda. Paagutatud metallist hõõrdematerjalide valmistamine nõuab suurt investeeringut ning arvestades, et need tooted on raudteeveeremi tähtsad ohutuselemendid, kohaldatakse neile karme regulatiivseid nõudeid. Uute konkurentide turulepääs pärast tehingut näib ebatõenäoline.

35. Viiendaks väljendasid paljud turuosalised, sealhulgas raudtee-ettevõtjad, raudteeveeremite tootjad ning hõõrdematerjali ja pidurisüsteemide valdkonna konkurendid, muret. Nad leiavad, et tehing viiks vähenenud konkurentsini ja hinnatõusuni neil turgudel.

b. **Tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine puudub**

Terviklikud hõõrdpidurisüsteemid

36. Poolte tegevus terviklike hõõrdpidurisüsteemide valdkonnas kattub ainult juhul, kui hinnata kaubavagunite/(mitte-elektro)pneumaatilisi hõõrdesüsteeme. Sellegipoolest jääb nende ühine turuosa alla 20 % ja seega ei mõjuta turgu.

37. Mis puudutab reisiveeremeid, siis EMPs on nõudlus elektropneumaatiliste pidurisüsteemide järele, millest on saanud *de facto* standard kõigis uutes reisiveeremiprojektides. Poolte tegevus ei kattu selliste pidurisüsteemide valdkonnas EMPs, sest Wabteci elektroonilised piduriajamid ei vasta EMP nõuetele ja seega ei saa ta neid pakkuda ([1]).

38. Oma uurimise I etapis oli komisjon siiski mures selle pärast, et Wabtec oleks võinud siseneda terviklike (elektro)pneumaatiliste hõõrdpidurisüsteemide turule, kus Knorr-Bremse on praegune turuliider (turuosaga [70–80] %) ja Faiveley ainus konkurent. Wabtec oli välja töötamas kahte elektroonilist piduriajamisüsteemi, […] ja […], ning leidus tõendeid, et ta kavatses neid EMPs müüma hakata. Siiski järeldas komisjon pärast uurimise II etappi, et tema mure ei olnud täielikult põhjendatud ja tõhusa konkurentsi märkimisväärset takistamist ei saanud õiguslikult piisavalt tõendada. Seda täheldati järgmistel põhjustel.

39. Esiteks, Wabteci […] toode ei oleks tehniliselt ega kaubanduslikult EMP jaoks sobiv. Toode töötati välja Ameerika Ühendriikide juhitava projekti käigus ilma EMP turu tehnilisi nõudeid arvesse võtmata ning see oli konkurentide toodetega võrreldes ka liiga […]. Wabteci sisedokumentidest ilmnes samuti, et Wabtec ei uskunud sellesse tootesse.

40. Teiseks, kuigi […] oleks tehniliselt ja kaubanduslikult võrreldavam toodetega, mida müüvad konkurendid EMPs praegu, on see siiski veel varajases arengujärgus ning selle lõpuleviimiseks on vaja palju rohkem kavandamist.

41. Kolmandaks, vastupidi komisjoni I etapi järeldustele on tehniline innovatsioon kõnealusel turul dünaamiline ega realiseeru üksnes järk-järgult. Uurimise II etapis avalikustas Faiveley komisjonile, et ta laseb 2016. aastal turule uue piduriajamitoote. Kõnealune toode on tehniliselt ja kaubanduslikult palju arenenum kui Faiveley praegused tooted. Komisjon järeldas, et selline areng muudaks Wabteci turulepääsu veel raskemaks, sest peale praeguse turutasemeni jõudmise peaks ta vastama ka olemasolevate konkurentide uutele arengusuundadele. Oli tõenäoline, et näiteks […] oleks iganenud ja vajaks märkimisväärset uut kavandamist, mistõttu oleks turulepääs vähem kindel ning oodatust igal juhul hilisem.

([1]) Wabtec pakub elektroonilisi piduriajameid väljaspool EMPd, näiteks Ameerika Ühendriikides. Küll aga on regulatiivsed nõuded ja klientide ootused EMPs märkimisväärselt erinevad ning suuremad.

42. Neljandaks avaldavad konkurentsisurvet allsüsteemide tarnijad. Kuigi need tarnijad ei saa pakkuda terviklikke hõõrdpidurisüsteeme, on paljud raudteeveeremite tootjad võimelised lõimima allsüsteemid terviklikesse hõõrdpidurisüsteemidesse ning nad on seda varem kasutanud läbirääkimiste vahendina.

43. Viiendaks, kuigi osa turuosalisi on väljendanud terviklike hõõrdpidurisüsteemide üle muret, on teised leidnud, et tehing võib osutuda positiivseks, sest Faiveleyl võimaldatakse selge turuliidri Knorr-Bremsega paremini konkureerida.

Hõõrdpidurite allsüsteemid

44. Komisjon järeldas, et tehinguga ei kaasneks hõõrdpidurite allsüsteemidega seotud konkurentsiprobleeme.

45. Mis puudutab mehaanilisi pöördvankri pidureid, siis poolte tegevus kattub ketaspidurite tarnimisel, kus nende ühine turuosa moodustab umbes [30–40] %. Sellegipoolest jäävad Knorr-Bremse ja Dako suurimateks konkurentideks. Enamik raudteeveeremite tootjatest leidis samuti, et neil oleks piisavalt alternatiive ka pärast tehingut.

46. Komisjon järeldas piduriajamitega seoses, et neile kohaldatakse samu kaalutlusi nagu terviklikele (elektro)pneumaatilistele piduriajamisüsteemidele.

47. Õhuvarustusseadmete valdkonnas ei kattu poolte tegevus EMPs, sest Wabtec selliseid süsteeme praegu ei paku. Samuti ei leidnud komisjon tõendeid, et Wabtec oleks võimalik turule siseneja.

Vooluvõtturid ja kontaktkingad

48. Vooluvõtturite puhul on kõiki raudteeveeremi liike arvesse võttes poolte ühine turuosa [30–40] %. Mõne võimaliku allosa puhul oleks turuosa suurem, näiteks [40–50] % kiirrongide ja [60–70] % vedurite valdkonnas. Sellegipoolest järeldas komisjon peamiselt järgmistel põhjustel, et tehinguga ei kaasneks vooluvõtturitega seotud konkurentsiprobleeme.

49. Esiteks järeldas komisjon, et turuosad üksi ei kirjelda täielikult turuosaliste positsiooni. Seda näiteks seetõttu, et aastas korraldatakse hankeid vähe (eriti kiirrongide puhul) ja selle tulemusena on turuosad kõikuvad. Peale selle ei sõltu müügimaht ja seega turuosad olulisel määral mitte vooluvõtturite tootjatest, vaid raudteeveeremitest (seeriatena müüdavad standarditud veeremid, näiteks vedurid), mille peale vooluvõtturid paigaldatakse.

50. Teiseks ei paista pooled olevat suured konkurendid ja enamikus hangetes nad koos ei osale. Tugevad konkurendid on nad raudteeveeremi eri liikidele mõeldud vooluvõtturite valdkonnas, kus Faiveley keskendub kiirrongidele, Wabtec on aga tugevam näiteks põhiliinide valdkonnas.

51. Kolmandaks jääb alles mitu konkurenti (nagu Schunk, Contact, Richard, EC Engineering ja Sécheron). Ka väiksemad konkurendid paistavad olevat motiveeritud ja võimelised oma tooteid edasi arendama ning seega suurendama oma positsiooni kõigis võimalikes turuosades.

52. Neljandaks näib raudteeveeremi tootjatel olevat märkimisväärne roll vooluvõtturite valdkonnas. Varem on nad teinud koostööd vooluvõtturite tarnijatega, et töötada välja uutele veeremitele mõeldud vooluvõtturid, ning paljud neist märkisid, et vajaduse korral saaksid nad alustada ettevõttesisest tootmist ja vooluvõtturite tarnijaid toetada. Üldjuhul tundub, et raudteeveeremi tootjatel on ostujõudu.

53. Lõpetuseks märgib komisjon, et kontaktkingade puhul ei tekiks horisontaalset kattuvust, sest Faiveley ei tooda neid. Komisjon järeldas samuti, et tehinguga ei kaasneks vertikaalseid konkurentsiprobleeme. Seda peamiselt sellepärast, et i) kontaktkingade puhul jääb Wabteci turuosa alla [10–20] % ega ole seega suuteline sisenditurule pääsu piirama ning ii) pooled hangivad juba oma kontaktkingade nõudluse rahuldamiseks [50–60] % Wabtecist. Turule jääks märkimisväärne arv tarnijaid, sealhulgas Schunk, ja sõltumatuid tarnijaid, kes ise vooluvõttureid ei tooda (nagu Morgan ja Mersen).

Hõõrdematerjalidega seotud vertikaalsed seosed

54. Tehinguga kaasnevad vertikaalsed seosed i) eelnevatel turgudel (algseadmete valmistajate turg) hõõrdematerjalide tarnimise ning ii) järelturgudel pidurisüsteemide (ja pöördvankri pidurite) tarnimise vahel. Järgmistel põhjustel järeldas komisjon, et kõnealused vertikaalsed seosed ei takista tõhusat konkurentsi märkimisväärselt.

55. Sisenditurule pääsu piiramisega seoses järeldas komisjon, et ühinenud üksusel puuduks nii suutlikkus kui ka stiimul turulepääsu piirata ja et sisenditurule pääsu piiramine ei mõjutaks tõenäoliselt märkimisväärselt konkurentsi järelturgudel.

56. Ennekõike puuduks ühinenud üksusel suutlikkus piirata oma konkurentide pääsu järelturgudele, sest peamine ja ainus selline konkurent Knorr Bremse, keda turulepääsu piiramine mõjutaks, on suuteline hõõrdematerjale (ühisettevõtte ICER kaudu) tootma ja nende tootmist suurendama. Samuti märkis komisjon, et Knorr-Bremse on sõlminud Wabteciga lepingu, […] mille kohaselt antakse Wabtecile aega omaenda tootmist arendada.

57. Lisaks järeldas komisjon, et ühinenud üksusel puuduks stiimul sisenditurule pääsu piirata, sest tõenäoliselt ei suudaks ta eelnevatel turgudel saamata jäänud kasumi korvamiseks järelturgude müüki piisavalt suurendada.

58. Lõpetuseks pakuksid lõplikud kohustused, mille eesmärk on hajutada horisontaalse konkurentsiga seotud probleeme, võimalikke alternatiivseid tarneallikaid järelturgude konkurentidele.

59. Klienditurule pääsu piiramisega (mis puudutaks peamiselt orgaanilisi hõõrdematerjale) seoses järeldas komisjon, et ühinenud üksusel puuduks nii suutlikkus kui ka stiimul turulepääsu piirata ja et klienditurule pääsu piiramine tõenäoliselt ei mõjutaks märkimisväärselt konkurentsi järelturgudel.

60. Ennekõike puuduks ühinenud üksusel suutlikkus piirata pääsu klienditurule, sest pooled ei ole kõige tähtsamad hõõrdematerjalide tarnijate kliendid algseadmete valmistajate turul (kõige suurem klient on Knorr-Bremse, kelle järelturu osa on umbes [70–80] %). Pealegi müüakse 95 % hõõrdematerjalidest sõltumatul järelturul, mitte algseadmete valmistajate turul. Kuna müük sõltumatul järelturul ei paista täielikult sõltuvat müügist algseadmete valmistajate turul, saaksid ühinenud üksuste tarnijad, nagu Federal Mogul, jätkata müümist sõltumatul järelturul, mis moodustab enamiku koguturust. Orgaaniliste materjalide puhul kasutatakse sagedamini hankeid mitmelt tarnijalt ja see on lihtsam kui paagutatud metallist materjalide puhul. Seega saaksid kliendid turulepääsu piiramise strateegiale vastata mitmelt tarnijalt hangete tegemisega.

61. Peale selle järeldas komisjon, et ühinenud üksusel puuduks stiimul klienditurule pääsu piirata, sest tõenäoliselt ei saaks ta sellest kasu eelnevatel turgudel (Federal Moguli tugeva positsiooni ja teiste orgaaniliste hõõrdematerjalide tarnijate olemasolu tõttu) ega järelturgudel (muu hulgas Knorr-Bremse tugeva positsiooni tõttu).

Pidurikettad

62. Poolte tegevus kattub piduriketaste tarnimisel EMP sõltumatul järelturul. Sellegipoolest järeldas komisjon, et selline kattumine ei takista tõhusat konkurentsi märkimisväärselt.

63. Ennekõike jääb poolte ühine turuosa tagasihoidlikuks ([30–40] %) ning paljud alternatiivsed konkurendid, nagu Ibre ja Kovis, jäävad turule edasi. Enamik raudtee-ettevõtjaid märkis samuti, et neil oleks pärast tehingut endiselt piisavalt alternatiivseid tarnijaid.

VIII. **KOHUSTUSED**

a. **Lõplike kohustuste kirjeldus**

64. Et lahendada eespool nimetatud konkurentsiprobleeme paagutatud metallist ketaspiduriklotside ja piduriklotside turgudel EMPs, esitas teate esitaja lõplikud kohustused 16. augustil 2016. Lõplikud kohustused sisaldasid muudatusi, milles võeti arvesse komisjoni korraldatud turu-uuringu (esmaste kohustuste kohta) tulemusi.

65. Lõplikes kohustustes teeb teate esitaja ettepaneku loovutada kogu Faiveley hõõrdematerjali üksus, Faiveley Transport Gennevilliers (edaspidi „FTG“), sobivale ostjale (edaspidi „loovutatav üksus“). FTG on endine Carbon Lorraine'i üksus, mille Faiveley omandas 2008. aastal.

66. Loovutatav üksus hõlmab kogu FTG materiaalset ja immateriaalset põhivara ning personali. Müügisuhted, millega praegu tegeletakse teiste Faiveley tütarettevõtete kaudu, edastatakse FTG-le ning ühinenud üksus suunab vaheperioodil loovutatavale üksusele FTG toodetud hõõrdematerjalide klienditellimused. Samuti sõlmib ühinenud üksus loovutatava üksusega alltöövõtulepingu osa selliste TGV piduriklotside tarnimiseks, mida tarnib Wabtec SNCFile pärast hiljuti Faiveley vastu hanke võitmist (SNCFi nõusolekul).

67. Teate esitaja kohustub samuti tagama, et: i) ostja valikul võib ostja omandada FTG kontsernisisese võla maksimaalse kehtestatud hinnaga; ii) müügi- ja ostuleping sisaldab stimuleerimiskava, et ergutada ostjat tegema loovutatavasse üksusesse investeeringuid; ja iii) ostja võib tegeleda rahvusvahelise müügiga raudteetööstuse klientidele.

b. **Lõplike kohustuste hinnang**

68. Komisjon järeldas, et lõplikud kohustused on piisavad ja sobilikud komisjoni kindlaksmääratud konkurentsiprobleemide kõrvaldamiseks. Ennekõike kõrvaldatakse kohustustega kõik poolte kattuvused paagutatud metallist ketaspiduriklotside ja piduriklotside tarnimisel.

69. Lõplikud kohustused hõlmavad asjakohaseid meetmeid eesmärgiga võtta arvesse esmaste kohustuste turu-uuringus saadud tagasisidet. Ennekõike nähakse ette meetmed, et i) tugevdada loovutatava üksuse kapitali struktuuri, kandes ostjale soodsatel tingimustel üle kogu kontsernisisene võlg, mille võlgneb FTG Faiveleyle, ii) stimuleerida ostjat loovutatavasse üksusesse investeerima ja iii) nõuda, et loovutatava üksuse ostaks keegi, kellel on asjakohane juurdepääs rahvusvahelistele raudteetööstuse klientidele.

70. Lõpetuseks märkis komisjon, et loovutatav üksus oli olnud elujõuline konkurent paagutatud metallist hõõrdematerjalide turul enne vertikaalset lõimumist Faiveleyga. Sellest tulenevalt leidis komisjon, et loovutatav üksus saab ilma vertikaalse lõimumiseta olla elujõuline eraldiseisev üksus ja suudab pärast tehingut endiselt pakkuda paagutatud metallist hõõrdematerjalide turul samal tasemel konkurentsi.

71. Oma otsuse eelnõus jõudis komisjon seega järeldusele, et teate esitaja lõplike kohustustega muudetud tehing ei takistaks tõhusat konkurentsi märkimisväärselt seoses paagutatud metallist ketaspiduriklotside või piduriklotside tootmise ja tarnimisega.

IX. **JÄRELDUS JA ETTEPANEK**

72. Eelnõus on jõutud järeldusele, et kui kavandatav koondumine on lõplike kohustustega täielikult kooskõlas, siis see märkimisväärselt ei takistaks tõhusat konkurentsi siseturul ega selle olulises osas. Seega tuleks koondumine tunnistada siseturu ja EMP lepinguga kokkusobivaks kooskõlas ühinemismääruse artikli 2 lõikega 2 ja artikli 8 lõikega 2 ning EMP lepingu artikliga 57.