A Bizottság határozatának összefoglalója

(2016. október 4.)

egy vállalati összefonódásnak a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek nyilvánításáról

(Ügyszám: M.7801 – Wabtec/Faiveley Transport)

(az értesítés a C(2016) 6325. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2018/C 113/07)

2016. október 4-én a Bizottság – a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) [1] és különösen az említett rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján – határozatot fogadott el egy összefonódási ügyben. A határozat teljes szövegének nyilvános (adott esetben ideiglenes) változata az ügy hiteles nyelvén megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. **A FELEK**

1. A Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (a továbbiakban: Wabtec) egy, az Egyesült Államokbeli székhelyű nemzetközi vállalkozás, amely vasúti berendezések gyártásával és szállításával foglalkozik, valamint a vasúti ágazat részére nyújt szolgáltatásokat. Az amerikai kontinensen piacvezető.

2. A Faiveley Transport S.A. (a továbbiakban: Faiveley) francia székhelyű vállalkozás, amely a vasúti ágazat számára gyárt és szállít integrált rendszereket és szolgáltatásokat. Tevékenységei az európai piacra koncentrálódnak.

3. A Wabtecre a továbbiakban bejelentő félként, a Wabtecre és a Faiveley-re a továbbiakban együttesen felekként történik utalás.

II. **AZ ÜGYLET**

4. Az ügylet során a Wabtec az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében részvények vásárlása útján kizárólagos közvetett irányítást szerzett a Faiveley egésze felett (a továbbiakban: ügylet).

III. **UNIÓS LÉPTÉK**

5. Az együttes felek összevont teljes világméretű forgalma több mint 2 500 millió EUR [2] (a Wabtec-é 2 292 millió EUR, a Faiveley-é 1 048 millió EUR). Az érintett vállalkozások összevont teljes forgalma meghaladja a 100 millió EUR-t, Németországban, Franciaországban, Olaszországban és az Egyesült Királyságban pedig az érintett vállalkozások mindegyikének a teljes forgalma meghaladja a 25 millió EUR-t. Az érintett vállalkozások mindegyikének a teljes uniós szintű forgalma meghaladja a 100 millió EUR-t (a Wabtec-é […] millió EUR; a Faiveley-é […] millió EUR), de a teljes uniós szintű forgalmuk több mint kétharmadát nem egy és ugyanazon tagállamban érik el.

6. Tehát az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (3) bekezdése alapján az összefonódás uniós léptékű.

IV. **ELJÁRÁS**

7. 2016. április 4-én a Bizottság megkapta az üggyel kapcsolatos bejelentést.

8. 2016. május 12-én a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében az eljárás megindításáról határozott.

9. 2016. június 17-én a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 10. cikkének (3) bekezdése alapján határozatot hozott, amelyben a végső határozat meghozatalának határidejét a bejelentő fél egyetértésével 20 nappal meghosszabbította.

---

[1] HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

[2] Az összefonódás-ellenőrzési rendelet 5. cikkével és az egységes jogalkalmazásról szóló bizottsági közleménnyel (HL C 95., 2008.4.16., 1. o.) összhangban számított forgalom.

10. 2016. július 8-án az összefonódás-ellenőrzési rendelet 10. cikkének (4) bekezdésével és az összefonódás-ellenőrzési rendelet 802/2004/EK bizottsági végrehajtási rendeletének ([1]) 9. cikkével összhangban felfüggesztették a végső határozat meghozatalának határidejét. A felfüggesztés 2016. július 13-án szűnt meg.

11. 2016. július 25-én a bejelentő fél kötelezettségvállalásokat nyújtott be a Bizottsághoz (a továbbiakban: az első kötelezettségvállalások).

12. 2016. július 25-én a Bizottság piaci tesztet hajtott végre annak értékelésére, hogy az első kötelezettségvállalások megfelelnek-e a Bizottság által meghatározott versenyjogi aggályok eloszlatására.

13. 2016. augusztus 16-án a bejelentő fél felülvizsgált kötelezettségvállalásokat nyújtott be a Bizottsághoz (a továbbiakban: végleges kötelezettségvállalások).

V. **ÉRINTETT TERMÉKPIACOK** ([2])

a) **Eredeti berendezések piaca és független utópiac**

14. A vasúti ágazatban a kereskedés többnyire két szinten zajlik: i. az eredetiberendezés-gyártók (OEM-ek) részére történő értékesítés – beleértve a vasútijármű-gyártókat és az alrendszer-gyártókat egyaránt –, valamint ii. a független utópiacon (IAM) a vasúttársaságok részére történő értékesítés szintjén.

15. Egy korábbi ügy ([3]) megállapításaival összhangban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy mivel a független utópiac nagy mértékben az eredetiberendezés-gyártók piacát követi és képezi le, helyénvaló a vasúti rendszerek és alrendszerek piacát az eredetiberendezés-gyártók szintjén vizsgálni. A vonat élettartama során rendszeres cserére szoruló alkotóelemek (például súrlódó anyagok és féktárcsák) esetében azonban a Bizottság a független utópiaci szintet külön értékelte.

b) **Pneumatikus súrlódásos fékrendszerek és alrendszereik**

16. A vonatok lassítására vagy megállítására számos különböző technikai megoldás létezik, mint például a súrlódásos fékek, mágneses sínfékek és dinamikus fékek. Az ügylet vizsgálatának szempontjából csak a súrlódásos fékek számítanak.

17. Egy korábbi ügy ([4]) megállapításaival összhangban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vasúti járművek teljes súrlódásos fékrendszereinek gyártása és szállítása (szemben az egyéb féktípusokkal) külön piacnak számít, és hogy különbséget kell tenni a pneumatikus és a hidraulikus fékrendszerek között.

18. A Bizottság továbbá azt is megállapította, hogy a teljes súrlódásos fékrendszerek piacát valószínűleg legalább az elektronikus vezérlésű (elektro-pneumatikus) és a nem elektronikus vezérlésű rendszerekre fel kell osztani, és nem zárható ki az sem, hogy a szóban forgó vasúti járművektől (pl. nagysebességű, regionális, földalatti stb.) függően további megkülönböztetésre lesz szükség. A Bizottság azonban ezzel a kérdéssel kapcsolatban semmilyen megállapítást nem tett, mivel a versenyjogi értékelés eredménye minden alternatíva esetében azonos volt.

19. A Bizottság ezenkívül arra a következtetésre jutott, hogy a pneumatikus súrlódásos fékrendszerek alrendszereinek külön piaca van, úgy is mint: i. forgóvázfékek, ii. fékberendezések és iii. levegőellátó egységek. A Bizottság továbbá azt is megjegyezte, hogy a fékberendezések esetében hasonló megfontolásokat kell alkalmazni az elektronikus és nem elektronikus fékberendezéseknél, mint a teljes pneumatikus súrlódásos fékrendszereknél. A forgóvázfékek, tárcsafékek ([5]) és futófelületi fékek ([6]) valószínűleg különálló piacokat alkotnak. A Bizottság azonban nem tett megállapítást a termékpiac pontos meghatározásáról, mivel a versenyjogi értékelés eredménye minden alternatíva esetében azonos volt.

([1]) A Bizottság 802/2004/EK rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2004. április 7.) (HL L 133., 2004.4.30., 1. o.).

([2]) Az ebben a részben ismertetett piacokon túl az együttes felek tevékenysége átfedésben van egymással i. a vasúti ajtókat, ii. a fogyasztásmérőket és iii. az eseményrögzítőket illetően. Azonban az együttes felek összevont piaci részesedése a vasúti ajtók és a fogyasztásmérők tekintetében az EGT területén 20 % alatt marad, így nem érint más piacokat. Az eseményrögzítőket illetően az együttes felek összevont piaci részesedése egy piacelhatárolási alternatíva szerint el fogja érni a [20–30] %-ot, de a piaci részesedés növekedése csupán [0–5] százalékpont marad. Ezért ebben az értesítésben nem esik több szó az említett piacokról.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, 48. pont. Ez a kérdés végül nyitva maradt a határozatban.

([5]) A tárcsafék féktárcsából és féknyeregből áll, amely jellemzően fékhengert, fékrudazatot és hézagállítót foglal magában. A tárcsafék a fékezés során a súrlódó anyagot (azaz a fékbetétet) a féktárcsához szorítja, amelyet vagy a forgóváz tengelyére vagy a kerékre szereltek fel.

([6]) A futófelületi fék jellemzően fékhengerből, fékrudazatból, hézagállítóból és fékpofa-tartóból áll. A futófelületi fék a fékezés során a súrlódó anyagot (amelyet fékpofának vagy féktuskónak hívnak) közvetlenül a kerék futófelületéhez szorítja.

c) **Áramszedők és csúszóbetétek**

20. Az áramszedő az a berendezés, amely a felsővezetékből (munkavezetékből) áramot továbbít a vasúti járműnek ([1]). Az áramszedőfej felső részén csúszóbetét található, amely a munkavezetékkel való tényleges érintkezést biztosítja.

21. A Bizottság megállapította, hogy az érintett piac vagy az összes vasútijármű-típusra vonatkozó áramszedő gyártása és szállítása, vagy hogy a piacot a szóban forgó vasútijármű-típus szerint kell szegmentálni. A piacvizsgálat annak jeleit mutatta, hogy különösen a nagysebességű vonatok áramszedői alkothatnak eltérő piacot (szemben például a fővonalon közlekedő és regionális motorvonatokkal). A Bizottság azonban ezzel a kérdéssel kapcsolatban semmilyen megállapítást nem tett, mivel a versenyjogi értékelés eredménye minden alternatíva esetében azonos volt.

22. Ezenkívül a Bizottság megállapította, hogy a csúszóbetéteknek külön piaca van.

d) **Súrlódó anyagok**

23. A súrlódásos fékrendszerek úgy lassítják vagy állítják meg a vonatot, hogy a mozgási energiát hőenergiává alakítják át. Az ilyen fékrendszerek lényeges részét alkotják a súrlódó anyagok, amelyek a féktárcsához vagy futófelülethez préselve az energiaforma átalakításához szükséges súrlódást biztosítják.

24. A vasúti alkalmazásokra szánt súrlódó anyagok elsősorban kétféle összetételűek lehetnek: organikus és szinterezett ([2]). Formájuk is általában kétféle lehet: (a féktárcsához szorított) súrlódóbetétek tárcsafékhez és (a közvetlenül a kerék futófelületéhez szorított) fékpofák/féktuskók futófelület-fékhez.

25. A Bizottság megállapította, hogy i. az organikus fékbetéteknek; ii. a szinterezett fékbetéteknek; iii. az organikus féktuskóknak; és iv. a szinterezett féktuskóknak eltérő termékpiacuk van. E piacok mindegyikét tovább kell szegmentálni az eredeti berendezések piacára és a független utópiacokra. A Bizottság nyitva hagyta azt a kérdést, hogy a szinterezett fékbetétek piacát tovább kell-e bontani a merev és rugalmas saruk, valamint a korongok és saruk piacára.

e) **Féktárcsák**

26. A féktárcsa a mechanikus forgóvázfék alkotóeleme. A fékbetét a féktárcsához nyomódik, aminek során a mozgási energia hőenergiává alakul át, és így lassítja le vagy állítja meg a vonatot.

27. A Bizottság megállapította, hogy a féktárcsáknak külön piacuk van. A piacot tovább kell bontani az eredeti berendezések piacára és a független utópiacokra.

VI. AZ ÉRINTETT FÖLDRAJZI PIACOK

28. A Bizottság megállapította, hogy az ügyletben érintett valamennyi termék érintett földrajzi piaca az EGT területére terjed ki.

VII. ÉRTÉKELÉS

a) **A hatékony verseny jelentős akadályozása**

29. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ügylet a hatékony versenyt jelentősen akadályozná a következő termékek piacán:

i. szinterezett fékbetétek független utópiaca

ii. szinterezett féktuskók független utópiaca

30. Az ügylet ezeken a piacokon a következő főbb okokból akadályozná jelentősen a hatékony versenyt.

31. Először is az együttes felek összevont piaci részesedése magas lenne: [60–70] % a szinterezett fékbetétek esetében, [10–20] százalékpontos növekedéssel, és [90–100] % a féktuskók esetében, [0–5] százalékpontos növekedéssel. A fennmaradó versenytársak kevesen vannak – gyakorlatilag csak a Federal Mogul és a Knorr-Bremse –, és jóval kisebbek is. A Knorr-Bremse eladásai ráadásul részben a Wabtec által a Knorr-Bremse részére értékesített szinterezett anyagokból származnak.

([1]) Bizonyos alkalmazásoknál – jellemzően a földalatti vasutak esetén – eltérő műszaki megoldásra van szükség, mint például a harmadik sínszálhoz csatlakozó áramszedő papucs. Az ügylet csupán a felsővezeték-áramszedőkre vonatkozik.

([2]) Régebben az öntöttvasat is széles körben használták, de azt ma már szinterezett és organikus anyagokkal helyettesítik, többek között a zajszint-szabályozás miatt.

32. Másodszor az együttes felek egymás közeli versenytársai. Gyakran ugyanazon vasúti járműpark elismert beszállítói, és keményen versenyeznek egymással a nagyprojektekért. Az együttes felek például a közelmúltban több fordulóban is egyre csökkenő árakat adtak meg, amikor egymás ellen licitáltak az SNCF francia vasúttársaság által szervezett, a TGV-járműpark szinterezett fékbetéteinek szállítására irányuló ajánlattételi eljárásban.

33. Harmadszor, az organikus súrlódó anyagok szállítói nem korlátozzák jelentős mértékben a szinterezett anyagok szállítóit. A szinterezett és az organikus súrlódó anyagok közötti váltás ritka, és technikai szempontból is problémás.

34. Negyedszer, a piacra lépés korlátai jelentősek. A szinterezett súrlódó anyagok fejlesztése komoly beruházást igényel, és mivel ezek a termékek a vonatok kiemelten fontos biztonsági berendezéseinek számítanak, igen szigorú szabályozási követelményeknek kell megfelelniük. Nem tűnik valószínűnek, hogy az ügyletet követően új versenytársak lépnének a piacra.

35. Ötödször, számos piaci szereplő – beleértve a vasúttársaságokat, vasútijármű-gyártókat, súrlódó anyagokkal kapcsolatos versenytársakat és a fékrendszerekkel kapcsolatos versenytársakat – adott hangot aggályainak. Azt állították, hogy az ügylet következtében ezeken a piacokon csökkenne a verseny, és emelkednének az árak.

b) **A hatékony verseny jelentős akadályozásának hiánya**

Teljes súrlódásos fékrendszerek

36. Az együttes felek tevékenysége a teljes súrlódásos fékrendszerek terén csak akkor van átfedésben egymással, ha a tehervagonok/(nem elektro-) pneumatikus súrlódásos rendszerek potenciális szegmensét is vizsgáljuk. Az együttes piaci részesedés 20 % alatt marad, és ezért az ügylet következtében nem alakulnak ki érintett piacok.

37. A személyszállítási alkalmazásokat illetően az EGT-ben a kereslet olyan elektro-pneumatikus fékrendszerekre irányul, amelyek valamennyi személyszállítási vasútijármű-projektben de facto szabványként működnek. Az együttes felek tevékenysége az ilyen fékrendszerek esetében az EGT területén nem fedi egymást, mivel a Wabtec-nek nincs az EGT-ben előírt elektronikus fékvezérlő rendszere, ezért a kínálatában sem szerepel ilyen termék ([1]).

38. A Bizottság a vizsgálat első szakaszában ezzel együtt aggályainak adott hangot amiatt, hogy a Wabtec a teljes (elektro-) pneumatikus súrlódó fékrendszerek terén potenciálisan beléphet egy olyan piacra, amelyen jelenleg a Knorr-Bremse egyértelműen piacvezető (a piaci részesedés legalább [70–80] %-ával) és a Faiveley az egyetlen versenytársa. A Wabtec két elektronikus fékvezérlő-rendszert fejlesztett ki – […] és […] –, és arra is volt bizonyíték, hogy a Wabtec korábban már megpróbálta ezeket az EGT területén forgalmazni. A vizsgálat II. szakasza után azonban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy aggályai nem voltak teljes mértékben megalapozottak, és hogy az előírt jogi követelmény alapján nem volt megállapítható a hatékony verseny jelentős akadályozása. Ennek főként a következő okai voltak.

39. Először is a Wabtec […] terméke műszaki és kereskedelmi szempontból egyaránt alkalmatlan lenne az EGT-piacra. A terméket egy amerikai vezetésű projekt keretében fejlesztették ki, és nem vették figyelembe az EGT-piacra vonatkozó műszaki követelményeket, ráadásul a termék a versenytársak termékeihez képest is túl […] volt. A Wabtec belső dokumentumai is azt mutatták, hogy maga a Wabtec sem bízott a termékben.

40. Másodsorban bár a […] műszaki és kereskedelmi szempontból valószínűleg inkább azokkal a termékekkel van azonos szinten, amelyeket a versenytársak jelenleg az EGT-ben értékesítenek, még mindig a termékfejlesztés korai szakaszában tart, és elkészüléséhez jelentős további tervezési erőfeszítésekre lesz szükség.

41. Harmadszor, szemben a Bizottságnak az I. szakaszban tett megállapításaival, a műszaki innováció a piacon dinamikus, és nem csupán járulékos. A vizsgálat II. szakaszában a Faiveley a Bizottság tudomására hozta, hogy új fékvezérlő termékét 2016-ban vezeti be. A termék műszaki és kereskedelmi szempontból egyaránt sokkal előrehaladottabb, mint a Faiveley jelenlegi termékei. A Bizottság megállapította, hogy ez a fejlemény a Wabtec számára még inkább megnehezítené a piacra lépést, hiszen nem csupán a piacon jelenleg tapasztalható színvonalat kellene elérnie, hanem a meglévő versenytársak új fejlesztéseit is. Valószínűsíthető például, hogy a […] elavult lesz, és jelentős új tervezést igényelne, amivel piacra lépése egyre bizonytalanabbá válik, és mindenképpen a vártnál későbbre tevődik.

([1]) A Wabtec az EGT-n kívül, például az USA-ban kínál elektronikus fékvezérlőket. A szabályozási követelmények és a vevői elvárások azonban az EGT-ben jelentősen eltérnek, és szigorúbbak is.

42. Negyedszer, az alrendszerek szállítói versenykényszert gyakorolnak. Bár ezek a szállítók nem kínálnak teljes súrlódásos fékrendszereket, sok vasútijármű-gyártó képes integrálni az alrendszereket a teljes súrlódásos fékrendszerekbe, és ezt már korábban is tárgyalási eszközként használták fel.

43. Ötödször, bár egyes piaci szereplők aggályaikat fejezték ki a teljes súrlódásos fékrendszereket illetően, mások inkább úgy vélik, hogy az ügylet kedvező hatású lehet, mivel annak köszönhetően a Faiveley keményebben versenyezhet az egyértelműen piacvezető Knorr-Bremsével.

Súrlódásos fékek alrendszerei

44. A Bizottság megállapította, hogy az ügylet a súrlódásos fékek alrendszereivel kapcsolatban nem ad okot versenyjogi aggályokra.

45. Ami a mechanikai forgóvázfékeket illeti, az együttes felek tevékenysége átfedésben van egymással a tárcsafékek szállítása terén, ahol összevont piaci részesedésük mintegy [30–40] %. A többi nagyobb versenytárs – a Knorr-Bremse és a Dako – azonban még így is erősen tartja magát. A vasútijármű-gyártók nagy része szintén úgy vélte, hogy még az ügylet után is rendelkezne elegendő alternatívával.

46. A fékvezérlőket illetően a Bizottság megállapította, hogy ugyanazok a megfontolások vonatkoznak rájuk, mint a teljes (elektro-) pneumatikus súrlódófék-rendszerekre.

47. A levegőellátási rendszerek tekintetében az együttes felek tevékenysége nem fedi egymást az EGT-ben, mivel a Wabtec jelenleg nem kínál ilyen rendszereket. A Bizottság arra sem talált bizonyítékot, hogy a Wabtec potenciálisan beléphetne erre a piacra.

Áramszedők és csúszóbetétek

48. Az áramszedők terén az együttes felek összevont piaci részesedése eléri a [30–40] %-ot, ha az összes vasútijármű-típust együttesen vizsgáljuk. Néhány lehetséges alszegmens esetében a piaci részesedés magasabb lenne, például a nagysebességű vonatoknál [40–50] %, a mozdonyoknál pedig [60–70] %. Mindazonáltal a következő főbb okok miatt a Bizottság azt állapította meg, hogy az ügylet az áramszedők terén nem ad okot versenyjogi aggályokra.

49. Először is a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a piaci részesedés önmagában nem írja le teljes egészében a piaci szereplők helyzetét. Ennek oka egyebek mellett az, hogy egy adott évben kevés ajánlattételi eljárásra kerül sor (különösen a nagysebességű vonatoknál), valamint a piaci részesedés ebből eredő változékonysága. Ezenkívül az értékesítési volumen és ezáltal a piaci részesedés nagyrészt nem az áramszedő gyártóján múlik, hanem azon vasúti platform sikerességén (sorozatban értékesített, szabványosított vonatok, jellemző például a mozdonyokra), amelyen az áramszedőket beszerelik.

50. Másodszor, az együttes felek nem tűnnek túl közeli versenytársnak, és az ajánlattételi eljárások többségén nem is találkoznak. Az áramszedők piacán eltérő típusú vasúti járművek terén erősek; a Faiveley a nagysebességű vonatokra összpontosít, míg a Wabtec például a fővonalon közlekedő vonatok piacán erősebb.

51. Harmadszor, több versenytárs is meg fog maradni (mint például a Schunk, a Contact, a Richard, az EC Engineering és a Sécheron). Még a kisebb versenytársak is motiváltnak és képesnek tűnnek arra, hogy továbbfejlesszék termékeiket, és így növeljék jelenlétüket a különböző potenciális szegmensekben.

52. Negyedszer, a vasútijármű-gyártók láthatóan jelentős szerepet játszanak az áramszedők terén: Már korábban is együttműködtek az áramszedő-beszállítókkal az új vonatok áramszedőinek fejlesztésében, és sokan jelezték, hogy szükség esetén saját gyártásba is kezdhetnek vagy szponzorálhatják az áramszedő-beszállítókat. Általánosságban úgy tűnik, hogy a vasútijármű-gyártóknak van vásárlóereje.

53. Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a csúszóbetétek nem okoznának horizontális átfedéseket, mivel a Faiveley nem gyárt ilyen termékeket. A Bizottság azt is megállapította, hogy az ügylet nem ad okot vertikális aggályokra. Ez főként annak tulajdonítható, hogy i. a csúszóbetétek piacán a Wabtec részesedése viszonylag alacsony, [10–20] % körüli, ami nem utal az inputkizárásra irányuló képességére, továbbá ii. az együttes felek a csúszóbetét iránti keresletük [50–60] %-át már eleve a Wabtec-től szerzik be. Számos jelentős beszállító maradna meg a piacon, mint például a Schunk, továbbá több, saját áramszedő-gyártást nem folytató független beszállító (mind például a Morgan és a Mersen).

A súrlódó anyagok által létrehozott vertikális kapcsolatok

54. Az ügylet következtében vertikális kapcsolatok alakulnak ki i. a súrlódó anyagok beszállítói kínálata (eredetiberendezés-gyártás), valamint ii. a fékrendszerek (és a forgóvázfékek) értékesítési kínálata terén. A következő okok miatt a Bizottság megállapította, hogy e vertikális kapcsolatok nem járnak a hatékony verseny jelentős akadályozásával.

55. Ami az inputkizárást illeti, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás nem lenne képes a kizárásra, és semmi nem is ösztönözné arra, és hogy ez az inputkizárás valószínűleg nem gyakorolna jelentős káros hatást a versenyre az értékesítési piacokon.

56. Az összefonódással létrejött vállalkozás különösen az értékesítési piacon nem lenne képes a versenytársak kizárására, mivel a legfontosabb versenytársa – amely a kizárás által érintett egyetlen versenytársa –, a Knorr-Bremse rendelkezik súrlódóanyag-gyártó kapacitással (az ICER nevű közös vállalkozásán keresztül), és növelni is tudná a termelést. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a Knorr-Bremse olyan megállapodást kötött a Wabtec-kel, amely szerint […], ami lehetővé teszi a Knorr-Bremse számára, hogy saját termelését fejlessze.

57. A Bizottság továbbá azt is megállapította, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak nem állna érdekében az inputkizárásban részt venni, mivel valószínűleg nem lenne képes növelni az értékesítési piacon történő eladásait ahhoz, hogy ellensúlyozza a beszerzési piacon kiesett nyereséget.

58. Végezetül a végleges kötelezettségvállalások – amelyek célja, hogy eloszlassák a horizontális versenyjogi aggályokat a szinterezett súrlódó anyagok piacával kapcsolatban – szintén biztosítanak egy esetleges alternatív kínálati forrást az értékesítési versenytársaknak.

59. Ami az ügyfelek kizárását illeti, ami elsősorban a szerves súrlódó anyagokra vonatkozna, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás nem lenne képes a kizárásra, és semmi nem is ösztönözné arra, és hogy az ügyfelek kizárása valószínűleg nem gyakorolna jelentős káros hatást a versenyre az értékesítési piacokon.

60. Az összefonódással létrejött vállalkozás különösen azért nem lenne képes az ügyfelek kizárására, mert az együttes felek nem az OEM súrlódóanyag-beszállítók legfontosabb ügyfelei (a legfontosabb ügyfél összességében a Knorr-Bremse az értékesítési piac mintegy [70–80] %-ával). Ezenkívül a súrlódó anyagok akár 95 %-át is a független utópiacon, és nem pedig az eredeti berendezések piacán értékesítik. Mivel a független utópiacon zajló értékesítés nem tűnik az eredetiberendezés-gyártói értékesítéstől teljes függetlennek, az összefonódással létrejött vállalkozás beszállítói, mint például a Federal Mogul, a továbbiakban is értékesíthetnének a független utópiacon, ami a teljes piac túlnyomó többségét alkotja. Az organikus anyagok esetében a kettős beszerzés szintén gyakrabban fordul elő, és egyszerűbb is, mint a szinterezett anyagok esetében. Ezért az ügyfelek a kizárási stratégiákat kettős beszerzéssel tudják ellensúlyozni.

61. A Bizottság továbbá azt is megállapította, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásnak nem állna érdekében az ügyfélkizárásban részt venni, és valószínűleg sem a beszerzési piacon (a Federal Mogul markáns jelenléte és az organikus súrlódó anyagokat beszállító egyéb vállalkozások jelenléte miatt), sem az értékesítési piacon (többek között a Knorr-Bremse erős pozíciója miatt) nem tudna jelentős hasznot húzni az ilyen magatartásból.

Féktárcsák

62. Az együttes felek tevékenysége a féktárcsáknak a független utópiacra történő beszállítása terén az EGT-ben átfedésben van egymással. A Bizottság azonban megállapította, hogy az átfedés nem jár a hatékony verseny jelentős akadályozásával.

63. Különösen igaz, hogy az együttes felek összevont piaci részesedése továbbra is mérsékelt ([30–40] %), és több alternatív versenytárs is megmarad a piacon, mint például az Ibre és a Kovis. A vasúttársaságok többsége szintén azt jelezte, hogy az ügylet után is lennének megfelelő alternatív beszállítói.

VIII. **KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSOK**

a) **A végleges kötelezettségvállalások ismertetése**

64. Az előbbiekben említett, a szinterezett súrlódásos fékbetétek és féktuskók/fékpofák EGT-beli piacával kapcsolatos versenyjogi aggályokra válaszolva a bejelentő fél 2016. augusztus 16-án nyújtotta be a végleges kötelezettségvállalásokat. A végleges kötelezettségvállalások a Bizottság által az első kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban végzett piaci teszt eredményeit figyelembe vevő módosításokat tartalmaztak.

65. A végleges kötelezettségvállalásokban a bejelentő fél a Faiveley teljes súrlódóanyag-üzletágának (Faiveley Transport Gennevilliers, a továbbiakban: FTG) egy megfelelő vevő részére történő elidegenítésére tesz javaslatot (a továbbiakban: elidegenítendő vállalkozás). Az FTG a korábbi Carbon Lorraine nevű vállalat, amelyet a Faiveley 2008-ban vásárolt meg.

66. Az elidegenítendő vállalkozás magában foglalja az FTG összes tárgyi és immateriális eszközét, valamint teljes személyzetét. A jelenleg a Faiveley egyéb leányvállalatain keresztül bonyolított értékesítési kapcsolatok átkerülnek az FTG-hez, és egy átmeneti időszakon keresztül az összefonódással létrejött vállalkozás a jelenleg az FTG által gyártott súrlódó anyagokra irányuló vevői megrendeléseket az elidegenítendő vállalkozáshoz továbbítja. Az összefonódással létrejött vállalkozás továbbá az elidegenítendő vállalkozásnak fogja alvállalkozásba adni a TGV-fékbetétek beszállított mennyiségének azt a részét, amelyet a Wabtec az SNCF-nek szállít, miután a közelmúltban nyert a Faiveley ellen egy ajánlattételi eljárásban (az SNCF-fel kötendő megállapodástól függően).

67. A bejelentő fél továbbá kötelezettséget vállal a következők biztosítására: i. a vevő választása szerint a vevő előre rögzített maximáláron veheti meg az FTG vállalatcsoporton belüli adósságát; ii. az adásvételi szerződés tartalmaz egy ösztönző rendszert, amely arra irányul, hogy ösztönözze a vevőt az elidegenítendő vállalkozásba történő beruházásra; valamint iii. a vevőnek lehetősége nyílik arra, hogy nemzetközi viszonylatban értékesítsen a vasútipari ügyfelek részére.

b) **A végleges kötelezettségvállalások értékelése**

68. A Bizottság megállapította, hogy a végleges kötelezettségvállalások megfelelnek és alkalmasak a Bizottság által megállapított versenyjogi aggályok eloszlatására. A kötelezettségvállalások különösen az együttes felek között a szinterezett fékbetétek és féktuskók/fékpofák szállítása terén fennálló összes átfedést szüntetik meg.

69. A végleges kötelezettségvállalások megfelelő intézkedéseket tartalmaznak, amelyek figyelembe veszik az első kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos piaci teszt során kapott visszajelzéseket. Nevezetesen olyan intézkedéseket tartalmaznak, amelyek célja, hogy i. javítsák az elidegenítendő vállalkozás tőkestruktúráját azáltal, hogy a vevőre kedvező feltételek mellett ruházzák át a jelenleg az FTG-nek a Faiveley-vel szemben fennálló, vállalatcsoporton belüli tartozását, ii. megfelelően ösztönözzék a vevőt arra, hogy beruházzon az elidegenítendő vállalkozásba, és iii. előírják, hogy az elidegenítendő vállalkozást olyasvalaki vegye meg, aki a nemzetközi vasúti ügyfelekhez megfelelő hozzáféréssel rendelkezik.

70. Végezetül a Bizottság megjegyezte, hogy az elidegenítendő vállalkozás a Faiveley-vel történő vertikális integrációját megelőzően a szinterezett súrlódó anyagok piacán életképes versenytárs volt. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az elidegenítendő vállalkozás a vertikális integráció nélkül is életképes önálló vállalkozás lehet, és az ügyletet követően is ugyanolyan szintű versenykényszert fog gyakorolni a szinterezett súrlódó anyagok piacán.

71. Határozattervezetében a Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a szinterezett fékbetétek vagy féktuskók/fékpofák gyártása és szállítása terén a bejelentő fél által a végleges kötelezettségvállalásokban módosított ügylet nem vezet a hatékony verseny jelentős akadályozásához.

IX. **KÖVETKEZTETÉS ÉS JAVASLAT**

72. A tervezet megállapítja, hogy a végleges kötelezettségvállalások teljes mértékű betartása esetén a tervezett összefonódás nem akadályozza jelentősen a hatékony versenyt a belső piacon, sem annak egy jelentős részén. Következésképpen az összefonódást – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (2) bekezdésével, valamint 8. cikkének (2) bekezdésével, továbbá az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – a belső piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani.