Sintesi della decisione della Commissione

del 4 ottobre 2016

che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE

(Caso M.7801 — Wabtec/Faiveley Transport)

[notificata con il numero C(2016) 6325]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2018/C 113/07)

Il 4 ottobre 2016 la Commissione ha adottato una decisione in un caso di concentrazione in conformità al regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese («Regolamento comunitario sulle concentrazioni») [1], in particolare all'articolo 8, paragrafo 2. Una versione non riservata del testo integrale della decisione in lingua inglese per il caso in oggetto è disponibile, eventualmente in una versione provvisoria, sul sito Internet della direzione generale della Concorrenza, all'indirizzo: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.

I. LE PARTI

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation («Wabtec») è un'impresa internazionale con sede negli Stati Uniti attiva nella produzione e nella fornitura di attrezzature ferroviarie e nella fornitura di servizi nel settore ferroviario. Si tratta dell'impresa leader del mercato nel continente americano.

2. Faiveley Transport SA («Faiveley») è un'impresa con sede in Francia attiva nella produzione e nella fornitura di sistemi integrati e servizi per il settore ferroviario. Le sue attività sono concentrate sul mercato europeo.

3. Wabtec è in seguito denominata «la parte notificante» e Wabtec e Faiveley sono in seguito denominate collettivamente «le parti».

II. L'OPERAZIONE

4. L'operazione consiste nell'acquisizione da parte di Wabtec, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, del controllo esclusivo indiretto dell'insieme di Faiveley mediante acquisto di quote («l'operazione»).

III. DIMENSIONE UE

5. Le parti hanno un fatturato mondiale aggregato combinato superiore ai 2 500 milioni [2] (Wabtec 2 292 milioni di EUR; Faiveley 1 048 milioni di EUR). Il fatturato aggregato combinato delle imprese interessate è di oltre 100 milioni di EUR e il fatturato di ciascuna di esse è di oltre 25 milioni di EUR in Germania, Francia, Italia e Regno Unito. Ciascuna di esse realizza nell'Unione un fatturato superiore ai 100 milioni di EUR (Wabtec […] milioni di EUR; Faiveley […] milioni di EUR), ma nessuna realizza più dei due terzi del proprio fatturato aggregato a livello dell'UE all'interno di un solo e medesimo Stato membro.

6. Di conseguenza la concentrazione riveste una dimensione a livello di Unione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni.

IV. PROCEDIMENTO

7. Il 4 aprile 2016 la Commissione ha ricevuto la notifica relativa al caso.

8. Il 12 maggio 2016 la Commissione ha adottato una decisione di avvio del procedimento ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sulle concentrazioni.

9. Il 17 giugno 2016 la Commissione ha adottato una decisione ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni, prorogando il termine per l'adozione di una decisione finale di 20 giorni con l'accordo della parte notificante.

---

[1] GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

[2] Fatturato calcolato in conformità all'articolo 5 del regolamento sulle concentrazioni e della comunicazione consolidata della Commissione sui criteri di competenza giurisdizionale (GU C 95 del 16.4.2008, pag. 1).

10. L'8 luglio 2016 il suddetto termine è stato sospeso a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento sulle concentrazioni e dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 802/2004 della Commissione ([1]) di esecuzione del regolamento sulle concentrazioni. La sospensione è terminata il 13 luglio 2016.

11. Il 25 luglio 2016 la parte notificante ha presentato alla Commissione una serie di impegni («gli impegni iniziali»).

12. Il 25 luglio 2016 la Commissione ha avviato un test di mercato per verificare se gli impegni iniziali fossero idonei a risolvere i problemi di concorrenza identificati dalla Commissione.

13. Il 16 agosto 2016 la parte notificante ha presentato impegni riveduti alla Commissione («impegni definitivi»).

V. **MERCATI DEL PRODOTTO RILEVANTI** ([2])

a. **Mercato dei componenti di origine e mercato post-vendita indipendente**

14. Nell'industria ferroviaria gli scambi avvengono generalmente a due livelli: i) le vendite ai costruttori di componenti di origine, compresi sia i produttori di materiale rotabile che i produttori di sottosistemi e ii) le vendite agli operatori ferroviari nel mercato post-vendita indipendente.

15. Conformemente alle conclusioni cui era pervenuta in un precedente caso ([3]), la Commissione ha concluso che, poiché il mercato post-vendita indipendente segue e rispecchia in gran parte la situazione del mercato dei componenti di origine, è appropriato valutare il mercato dei sistemi e dei sottosistemi per treni al livello del mercato dei componenti di origine. Tuttavia, per i componenti che devono essere sostituiti regolarmente durante il ciclo di vita di un treno (come i materiali di attrito e i dischi dei freni), la Commissione ha fatto una valutazione separata al livello del mercato post-vendita indipendente.

b. **Sistemi di frenatura ad attrito pneumatici e relativi sottosistemi**

16. Esistono diverse soluzioni tecniche per rallentare o frenare un treno, ad esempio i freni ad attrito, i freni magnetici e i freni dinamici. Ai fini della valutazione dell'operazione sono rilevanti soltanto i freni ad attrito.

17. Conformemente alle conclusioni cui era pervenuta in un precedente caso ([4]), la Commissione ha concluso che la produzione e fornitura di sistemi completi di frenatura ad attrito costituisce un mercato distinto (a fronte di altri tipi di freni) e che si può operare una distinzione tra sistemi pneumatici e sistemi idraulici.

18. La Commissione ha inoltre concluso che il mercato dei sistemi completi di frenatura ad attrito si presta quanto meno ad una distinzione tra i sistemi che sono controllati elettronicamente («elettro-pneumatici») e quelli che non sono controllati elettronicamente e che non si possa escludere la possibilità di un'ulteriore distinzione in base al tipo di materiale rotabile in questione (ad esempio, treni ad alta velocità, treni regionali, metropolitane ecc.). Tuttavia, la Commissione non ha raggiunto una conclusione sulla questione in quanto l'esito della valutazione sotto il profilo della concorrenza rimaneva identico, a prescindere dalle alternative.

19. Inoltre, la Commissione ha concluso che esistono mercati distinti per i sottosistemi dei sistemi di frenatura ad attrito pneumatici: i) impianti di frenatura sul carrello, ii) comandi dei sistemi di frenatura e iii) unità di alimentazione di aria. La Commissione ha inoltre osservato che, in relazione ai comandi dei sistemi di frenatura, si applicano considerazioni simili a quelle formulate in relazione ai sistemi completi di frenatura ad attrito pneumatici, e che si può quindi distinguere tra comandi dei sistemi di frenatura elettronici e non elettronici. Per gli impianti di frenatura sul carrello, i freni a disco ([5]) e i freni a ceppi ([6]) costituiscono verosimilmente mercati distinti. La Commissione non ha però raggiunto una conclusione sulle definizioni esatte del mercato del prodotto in questione, in quanto l'esito della valutazione sotto il profilo della concorrenza rimaneva identico, a prescindere dalle alternative.

([1]) Regolamento (CE) n. 802/2004 della Commissione, del 7 aprile 2004, di esecuzione del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU L 133 del 30.4.2004, pag. 1).

([2]) Oltre ai mercati descritti nella presente sezione, le attività delle parti si sovrappongono per quanto riguarda i) porte di treni, ii) contatori di energia e iii) registratori di eventi. Tuttavia, le quote di mercato congiunte delle parti per quanto riguarda le porte dei treni e i contatori di energia nel SEE rimarranno al di sotto del 20 % e di conseguenza non daranno luogo a mercati interessati. Per quanto riguarda i registratori di eventi, le quote di mercato congiunte delle parti raggiungeranno, secondo una delle possibili definizioni del mercato, il [20-30] %, ma l'aumento della quota di mercato si attesterà ad appena [0-5] punti percentuali. Di conseguenza tali mercati non saranno trattati nella presente comunicazione.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, paragrafo 48. La questione è stata lasciata in sospeso nella decisione.

([5]) Un freno a disco consiste in un disco e una pinza freno, che comprende tipicamente un cilindro, un sistema di fissaggio e un sistema di regolazione. Un freno a disco realizza l'azione frenante premendo un materiale di attrito (detto «pastiglia») contro il disco, che è montato su un asse del carrello oppure sulla ruota.

([6]) Un freno a ceppi consiste solitamente in un cilindro, un sistema di fissaggio, un sistema di regolazione e un porta ceppo. Un freno a ceppi realizza l'azione frenante premendo un materiale di attrito (chiamato «suola» o «ceppo») direttamente sul cerchione della ruota.

c. **Pantografi e striscianti**

20. Il pantografo è l'attrezzatura utilizzata per trasferire la corrente elettrica dalle linee aeree di contatto (catenarie) ad un veicolo ferroviario ([1]). Sopra l'archetto viene collocato uno strisciante che assicura il contatto effettivo con la catenaria.

21. La Commissione ha concluso che il mercato rilevante dovrebbe essere il mercato della produzione e della fornitura di pantografi per tutti i tipi di materiale rotabile o che, in alternativa, esso dovrebbe essere segmentato in funzione del tipo di materiale rotabile in causa. L'inchiesta di mercato ha suggerito che i pantografi destinati ai treni ad alta velocità, in particolare, possono costituire un mercato distinto (al contrario, ad esempio, dei pantografi destinati alle EMU che circolano sulle linee principali e regionali). Tuttavia, la Commissione non ha raggiunto una conclusione sulla questione in quanto l'esito della valutazione sotto il profilo della concorrenza rimaneva identico, a prescindere dalle alternative.

22. Inoltre la Commissione ha concluso che esiste un mercato distinto per gli striscianti.

d. **Materiali di attrito**

23. I sistemi di frenatura ad attrito causano il rallentamento o l'arresto del treno convertendo l'energia cinetica in calore. I materiali di attrito sono elementi fondamentali di tale sistema di frenatura: premuti su un disco o su un ceppo, forniscono l'attrito necessario per la conversione dell'energia.

24. I materiali di attrito si presentano principalmente in due composizioni diverse: materiali a base organica e materiali sinterizzati ([2]). Inoltre essi hanno due forme principali: pastiglie di freni a disco (premute sul disco) e pattini/ceppi per freni a ceppi (premuti direttamente sul cerchione della ruota).

25. La Commissione ha concluso che esistono mercati di prodotti distinti per i) le pastiglie a base organica; ii) le pastiglie sinterizzate; iii) i ceppi a base organica; e iv) i ceppi sinterizzati. Ciascuno di questi mercati comporta un segmento «componenti di origine» e un segmento «mercato post-vendita indipendente». La Commissione non si è pronunciata sulla necessità di segmentare ulteriormente il mercato delle pastiglie sinterizzate per distinguere tra pastiglie rigide e flessibili, nonché tra pattini e pastiglie.

e. **Dischi dei freni a disco**

26. I dischi dei freni a disco sono componenti dell'impianto di frenatura meccanica sul carrello. Le pastiglie vengono premute sui dischi, trasformando l'energia cinetica in calore, per frenare o arrestare il treno.

27. La Commissione ha concluso che i dischi dei freni a disco costituiscono un mercato distinto. Il mercato dovrebbe essere segmentato tra componenti di origine e mercato post-vendita indipendente.

VI. MERCATI GEOGRAFICI RILEVANTI

28. La Commissione ha concluso che i mercati geografici rilevanti per tutti i prodotti interessati dalla transazione coincidono con il territorio del SEE.

VII. VALUTAZIONE

a. **Ostacolo significativo ad una concorrenza effettiva**

29. La Commissione ha concluso che l'operazione potrebbe ostacolare in modo significativo un'effettiva concorrenza nei seguenti mercati:

i) mercato post-vendita indipendente delle pastiglie sinterizzate;

ii) mercato post-vendita indipendente dei ceppi sinterizzati.

30. L'operazione avrebbe per effetto di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva su quei mercati, principalmente per i seguenti motivi:

31. in primo luogo le quote di mercato congiunte delle parti sarebbero considerevoli; [60-70] % per le pastiglie sinterizzate, con un aumento di [10-20] punti percentuali, e [90-100] % per i ceppi, con un aumento di [0-5] punti percentuali. I concorrenti rimanenti sarebbero pochi – in pratica soltanto Federal Mogul e Knorr-Bremse – e molto più piccoli. Inoltre, le vendite di Knorr-Bremse provengono in parte dai materiali sinterizzati acquistati presso Wabtec.

([1]) In alcune applicazioni, ad esempio le metropolitane, possono essere utilizzate soluzioni tecniche diverse, come una spazzola di contatto con la terza rotaia. L'operazione riguarda unicamente i pantografi montati sul tetto del treno.

([2]) In precedenza veniva ampiamente utilizzata anche la ghisa, che oggi viene sostituita da materiali sinterizzati e a base organica a motivo, ad esempio, della normativa sulle emissioni sonore.

32. In secondo luogo le parti sono in stretta concorrenza. Spesso sono i fornitori approvati delle stesse flotte di materiale rotabile e concorrono accanitamente tra loro per aggiudicarsi i grandi progetti. Ad esempio, nelle diverse fasi di una recente gara organizzata dall'operatore ferroviario francese SNCF per la fornitura di pastiglie sinterizzate per la sua flotta di TGV, le parti hanno offerto prezzi sempre più bassi.

33. In terzo luogo, i fornitori di materiali di attrito a base organica non esercitano una pressione considerevole sui fornitori di materiali sinterizzati. La sostituzione dei materiali di attrito sinterizzati con materiali a base organica è raro e tecnicamente difficoltoso.

34. In quarto luogo gli ostacoli all'ingresso sul mercato sono notevoli. La produzione di materiali di attrito sinterizzati richiede notevoli investimenti e, poiché questi prodotti sono componenti fondamentali per la sicurezza dei treni, sono soggetti a requisiti normativi severi. L'ingresso di nuovi concorrenti dopo l'operazione appare improbabile.

35. In quinto luogo, diversi operatori del mercato, tra cui operatori ferroviari, costruttori di materiale rotabile, concorrenti attivi nel segmento dei materiali di attrito e un concorrente che produce sistemi di frenatura, hanno espresso preoccupazioni, sostenendo che l'operazione darebbe luogo a una riduzione della concorrenza e ad un aumento dei prezzi su questi mercati.

b. **Nessun ostacolo significativo ad una concorrenza effettiva**

Sistemi completi di frenatura ad attrito

36. Le attività delle parti a livello dei sistemi completi di frenatura ad attrito si sovrappongono soltanto se si valuta il segmento potenziale dei carri merci/dei sistemi di frenatura ad attrito (non elettro-) pneumatici. Tuttavia, le quote di mercato congiunte rimangono al di sotto del 20 % e quindi non danno luogo a mercati interessati.

37. Per quanto riguarda le applicazioni destinate al trasporto di passeggeri, la domanda nel SEE riguarda i sistemi di frenatura elettro-pneumatici che di fatto sono diventati la norma in tutti i nuovi progetti di materiale rotabile destinato al trasporto di passeggeri. Le attività delle parti non si sovrappongono per quanto riguarda tali sistemi di frenatura nel SEE, in quanto Wabtec non dispone del tipo di comando di freni elettronici richiesto nel SEE e non ne può proporre ([1]).

38. Al termine della prima fase della sua indagine, la Commissione era tuttavia preoccupata del fatto che Wabtec avrebbe potuto essere un nuovo operatore potenziale nel mercato dei sistemi completi di frenatura (elettro-) pneumatici, in cui Knorr-Bremse ha attualmente una posizione dominante (almeno [70-80] % del mercato) con Faiverley come unico concorrente. Wabtec aveva messo a punto due sistemi di comandi di freni elettronici, […] e […], e alcuni elementi indicavano che l'impresa intendeva lanciarli nel SEE. Tuttavia, dopo la seconda fase dell'indagine, la Commissione ha concluso che le sue preoccupazioni non erano del tutto fondate e che il rischio di ostacolo significativo alla concorrenza effettiva non poteva essere accertato in misura giuridicamente sufficiente. I motivi principali sono i seguenti.

39. In primo luogo il prodotto […] di Wabtec non sarebbe idoneo per il SEE sotto il profilo tecnico e commerciale. Il prodotto è stato messo a punto nell'ambito di un progetto guidato dagli Stati Uniti, senza tenere conto dei requisiti tecnici del mercato del SEE ed era inoltre troppo […] rispetto ai prodotti dei concorrenti. Documenti interni di Wabtec hanno dimostrato inoltre che Wabtec non riponeva grandi speranze nel proprio prodotto.

40. In secondo luogo, mentre il prodotto […] avrebbe migliori possibilità di competere alla pari da un punto di vista tecnico e commerciale con i prodotti attualmente venduti dalla concorrenza nel SEE, si trova ancora nelle prime fasi di sviluppo e il suo perfezionamento richiederà ancora notevoli sforzi di progettazione.

41. In terzo luogo, contrariamente a quanto la Commissione aveva concluso nella prima fase dell'indagine, l'innovazione tecnica sul mercato è dinamica e non unicamente marginale. Nella seconda fase dell'indagine, Faiveley ha comunicato alla Commissione l'intenzione di lanciare un nuovo prodotto di comando di freni nel 2016. Il prodotto è molto più avanzato, dal punto di vista tecnico e commerciale, rispetto a quelli di cui dispone Faiveley attualmente. La Commissione ha concluso che sarebbe ancora più difficile per Wabtec accedere al mercato, poiché dovrebbe non soltanto raggiungere il livello dei prodotti venduti attualmente, ma anche competere con le innovazioni dei concorrenti esistenti. Risultava ad esempio che il prodotto […] sarebbe risultato superato e avrebbe richiesto nuovi sforzi di progettazione notevoli, rendendo il suo lancio sul mercato incerto o quanto meno più tardivo del previsto.

([1]) Wabtec vende comandi elettronici dei sistemi di frenatura al di fuori del SEE, ad esempio negli Stati Uniti d'America. Tuttavia, i requisiti normativi e le aspettative dei passeggeri sono notevolmente diversi e più severi nel SEE.

42. In quarto luogo, i fornitori di sottosistemi esercitano una pressione concorrenziale. Sebbene non siano in grado di proporre sistemi completi di frenatura ad attrito, numerosi produttori di materiale rotabile hanno la capacità di integrare i sottosistemi nei sistemi completi di frenatura ad attrito e hanno usato questo argomento nel quadro dei negoziati passati.

43. In quinto luogo, mentre alcuni operatori del mercato hanno sollevato preoccupazioni riguardo ai sistemi completi di frenatura ad attrito, altri hanno ritenuto invece che l'operazione potrebbe avere effetti positivi, consentendo a Faiveley di competere meglio contro Knorr-Bremse, che domina chiaramente il mercato.

Sottosistemi di frenatura ad attrito

44. La Commissione ha pertanto concluso che l'operazione proposta non dà luogo a problemi sotto il profilo della concorrenza in relazione ai sottosistemi di frenatura ad attrito.

45. Per quanto riguarda gli impianti di frenatura meccanici sui carrelli, le attività delle parti si sovrappongono nel settore della fornitura di freni a disco, in cui realizzano una parte del mercato cumulato di circa il [30-40] %. Tuttavia, la posizione degli altri concorrenti principali, Knorr-Bremse e Dako, resta forte. La maggioranza dei costruttori di materiale rotabile ha espresso il parere che anche dopo l'operazione sarebbero state disponibili alternative adeguate.

46. Riguardo ai comandi dei sistemi di frenatura, la Commissione ha concluso che le considerazioni valide per i sistemi completi di frenatura ad attrito (elettro-) pneumatici si applicavano anche ai comandi dei sistemi di frenatura.

47. Per quanto riguarda le unità di alimentazione di aria, le attività delle parti non si sovrappongono nel SEE, in quanto Wabtec attualmente non propone tali sistemi. La Commissione non ha trovato elementi che indicano un ingresso potenziale di Wabtec su questo mercato.

Pantografi e striscianti

48. Per i pantografi, le quote di mercato combinate delle parti raggiungono il [30-40] % se si considera l'insieme dei tipi di materiale rotabile. Per alcuni sottosegmenti potenziali, la quota di mercato sarebbe più elevata, ad esempio [40-50] % nel caso dei treni ad alta velocità e [60-70] % per le locomotive. Tuttavia, la Commissione ha concluso che l'operazione non pone problemi di concorrenza per quanto riguarda i pantografi, principalmente per i motivi seguenti.

49. In primo luogo la Commissione ha concluso che le quote di mercato in sé non permettono di descrivere completamente le posizioni degli operatori del mercato. Questo è dovuto, ad esempio, al numero esiguo di gare all'anno (particolarmente per i treni ad alta velocità) e alla volatilità che ne deriva per le quote di mercato. Inoltre, in larga misura il volume delle vendite e quindi le quote di mercato non dipendono soltanto dal produttore di pantografi, ma anche dal successo della piattaforma (treni standardizzati venduti in serie, come succede solitamente per le locomotive) sulla quale vengono installati i pantografi.

50. In secondo luogo, le parti non sembrano essere in stretta concorrenza e nella maggior parte dei casi non partecipano alle stesse gare. Esse risultano essersi specializzate in pantografi destinati a tipi diversi di materiale rotabile: Faiveley si concentra sui treni ad alta velocità mentre Wabtec ha una posizione più forte nel segmento dei treni delle linee principali.

51. In terzo luogo, rimarrà un certo numero di concorrenti (ad esempio, Schunk, Contact, Richard, EC Engineering e Sécheron). Anche i concorrenti più piccoli sembrano avere la volontà e la capacità di sviluppare ulteriormente i loro prodotti e quindi di rafforzare la loro presenza nell'insieme dei segmenti potenziali.

52. In quarto luogo, risulta che i produttori di materiale rotabile svolgano un ruolo significativo per quanto riguarda i pantografi: in passato, essi hanno collaborato con i fornitori di pantografi per mettere a punto pantografi destinati a nuovi treni e molti di essi hanno fatto sapere di essere pronti ad avviare la produzione in proprio o a finanziare i fornitori di pantografi, se necessario. In generale i produttori di materiale rotabile sembrano disporre di un certo potere di acquisto.

53. Infine, la Commissione constata che non vi sarebbero sovrapposizioni orizzontali per quanto riguarda gli striscianti, poiché Faiveley non ne produce. La Commissione ha inoltre concluso che l'operazione proposta non darebbe luogo a problemi di concorrenza verticale. Ciò dipende principalmente dai seguenti motivi: i) la quota di Wabtec sul mercato degli striscianti resta esigua, inferiore al [10-20] %, il che indica una mancanza di capacità di preclusione all'accesso dei fattori produttivi e ii) gli acquisti delle parti presso Wabtec rappresentano già il [50-60] % della loro domanda di striscianti. Rimarrebbe un certo numero di fornitori importanti sul mercato, come Schunk, nonché diversi fornitori indipendenti che non producono essi stessi pantografi (come Morgan e Mersen).

Connessioni verticali create dall'operazione sul mercato dei materiali di attrito

54. L'operazione crea connessioni verticali tra i) la fornitura a monte di materiali di attrito (sul mercato dei componenti di origine) e ii) la fornitura a valle di sistemi di frenatura (nonché di freni sul carrello). Per i motivi seguenti, la Commissione ha concluso che tali connessioni verticali non generano un ostacolo significativo alla concorrenza effettiva.

55. Per quanto concerne la preclusione all'accesso dei fattori produttivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione non avrebbe né la capacità né gli incentivi necessari per precludere il mercato e che una preclusione all'accesso dei fattori produttivi non avrebbe probabilmente effetti pregiudizievoli significativi sulla concorrenza a valle.

56. In particolare, l'entità risultante dalla concentrazione non sarebbe in grado di espellere i suoi concorrenti sul mercato a valle, poiché il principale concorrente, nonché l'unico che sia interessato da una potenziale preclusione del mercato, ossia Knorr Bremse, dispone di una capacità di produzione di materiali di attrito (grazie alla sua joint venture ICER) e potrebbe aumentare la sua produzione. La Commissione ha osservato inoltre che Knorr-Bremse ha concluso con Wabtec un accordo ai sensi del quale […], il che lascia a Knorr-Bremse il tempo necessario per sviluppare la propria produzione.

57. La Commissione ha inoltre concluso che l'entità risultante dalla concentrazione non avrebbe interesse a realizzare una preclusione all'accesso dei fattori produttivi poiché non sarebbe probabilmente in grado di aumentare sufficientemente le sue vendite a valle per compensare la perdita di introiti a monte.

58. Infine, gli impegni definitivi, destinati a dissipare le preoccupazioni relative ai problemi di concorrenza orizzontale relativi ai materiali di attrito sinterici, procurerebbero anche ai concorrenti a valle un'altra fonte potenziale di approvvigionamento.

59. Per quanto concerne la preclusione dell'accesso alla clientela, che riguarderebbe principalmente i materiali di attrito a base organica, la Commissione ha concluso che la concentrazione non avrebbe né la capacità né gli incentivi necessari per procedere alla preclusione e che la preclusione dell'accesso alla clientela non avrebbe probabilmente effetti pregiudizievoli significativi sulla concorrenza a valle.

60. In particolare, l'entità risultante dalla concentrazione non avrebbe la capacità di adottare una strategia di preclusione a livello della clientela in quanto le parti non sono i clienti maggiori dei fornitori di materiali di attrito sul mercato dei componenti di origine (essendo il cliente principale Knorr-Bremse, che rappresenta circa il [70-80] % del mercato a valle). Inoltre, fino al 95 % dei materiali di attrito è venduto sul mercato post-vendita indipendente e non sul mercato dei componenti di origine. Dato che il mercato post-vendita indipendente non risulta essere completamente dipendente dalla vendite sul mercato dei componenti di origine, i fornitori dell'entità risultante dalla concentrazione come Federal Mogul, potrebbero continuare a vendere i loro prodotti sul mercato post-vendita indipendente, che rappresenta la stragrande maggioranza del mercato totale. Per i materiali a base organica, il doppio approvvigionamento è anche una pratica più frequente ed è più agevole che per i materiali sinterizzati. I clienti potrebbero quindi contrastare un'eventuale strategia di preclusione ricorrendo al doppio approvvigionamento.

61. La Commissione ha inoltre concluso che l'entità risultante dalla concentrazione non avrebbe interesse ad avviare una strategia di preclusione dell'accesso alla clientela poiché non sarebbe probabilmente in grado di trarre benefici considerevoli da un simile comportamento sul mercato a monte (a motivo della forte posizione di Federal Mogul e della presenza di altri fornitori di materiali di attrito a base organica) o sui mercati a valle (a motivo in particolare della forte posizione di Knorr-Bremse).

Dischi dei freni a disco

62. Le attività delle parti si sovrappongono per la fornitura di dischi di freni a disco sul mercato post-vendita indipendente nel SEE. Tuttavia, la Commissione ha concluso che tale sovrapposizione non genera un ostacolo significativo alla concorrenza effettiva.

63. In particolare, la quota di mercato cumulata delle parti rimane modesta ([30-40] %) e diversi altri concorrenti, ad esempio Ibre e Kovis, rimarranno sul mercato. La maggioranza degli operatori ferroviari ha inoltre comunicato che dopo l'operazione continuerebbero ad esserci fornitori alternativi adeguati.

VIII. **IMPEGNI**

a. **Descrizione degli impegni definitivi**

64. Per rispondere alle preoccupazioni summenzionate, relative alla concorrenza sui mercati delle pastiglie sinterizzate e ceppi/pattini sinterizzati nel SEE, la parte notificante ha presentato impegni definitivi il 16 agosto 2016. Nei suoi impegni definitivi, la parte notificante ha incluso modifiche volte a tenere conto dei risultati del test di mercato svolto dalla Commissione riguardo agli impegni iniziali.

65. Negli impegni definitivi la parte notificante ha proposto di cedere la totalità delle attività di Faiveley nel segmento dei materiali di attrito, Faiveley Transport Gennevilliers («FTG»), ad un acquirente idoneo («attività ceduta»). FTG è l'impresa precedentemente denominata Carbon Lorraine, acquistata da Faiveley nel 2008.

66. L'attività ceduta comprenderà tutti gli attivi materiali e immateriali di FTG e l'insieme del suo personale. Le relazioni di vendita che attualmente vengono gestite mediante altre filiali di Faiveley saranno trasferite a FTG e l'entità risultante dalla concentrazione indirizzerà all'attività ceduta, per un periodo transitorio, le domande dei clienti relativi ai materiali di attrito che sono attualmente prodotti da FTG. L'entità risultante dalla concentrazione subappalterà inoltre all'attività ceduta una parte del volume delle forniture di pastiglie di freni per TGV che Wabtec fornisce alla SNCF grazie ad un appalto vinto di recente contro Faiveley (subordinatamente all'approvazione della SNCF).

67. La parte notificante s'impegna inoltre a garantire che: i) l'acquirente potrà, se così sceglie, riacquistare il debito infragruppo di FTG a un prezzo massimo stabilito; ii) l'accordo di vendita e acquisto comprenderà un meccanismo incentivante destinato a incoraggiare l'acquirente a investire nell'attività ceduta e iii) l'acquirente potrà vendere i suoi prodotti sul mercato internazionale a clienti del settore ferroviario.

b. **Valutazione degli impegni definitivi**

68. La Commissione ha concluso che gli impegni definitivi sono adeguati e tali da eliminare i problemi di concorrenza che aveva individuato. In particolare, gli impegni elimineranno qualsiasi sovrapposizione tra le attività delle parti nella fornitura di pastiglie e ceppi/pattini sinterizzati.

69. Gli impegni definitivi comprendono misure atte a tenere conto delle risposte ricevute nel quadro del test di mercato riguardo ai primi impegni. In particolare, sono previste misure volte a i) rafforzare la struttura del capitale dell'attività ceduta, trasferendo all'acquirente, a condizioni vantaggiose, l'insieme del debito infragruppo attualmente dovuto da FTG a Faiveley, ii) incentivare nei modi dovuti l'acquirente a investire nell'attività ceduta e iii) esigere che l'attività ceduta sia ripresa da un acquirente che disporrà di un accesso adeguato a una clientela internazionale nel settore ferroviario.

70. Infine, la Commissione ha osservato che l'attività ceduta era stata un concorrente effettivo sul mercato dei materiali di attrito sinterizzati prima della sua integrazione con Faiveley. Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto che l'attività ceduta possa essere un'impresa indipendente redditizia senza essere integrata verticalmente e che continuerà a esercitare lo stesso livello di pressione concorrenziale sul mercato dei materiali di attrito sinterizzati dopo l'operazione.

71. Nel suo progetto di decisione la Commissione è quindi giunta alla conclusione che l'operazione, così come modificata dagli impegni definitivi presentati dalla parte notificante, non creerebbe ostacoli significativi alla concorrenza effettiva per quanto riguarda la produzione e la fornitura di pastiglie o ceppi/pattini sinterizzati.

IX. **CONCLUSIONI E PROPOSTA**

72. Il progetto di decisione conclude che, a condizione che gli impegni definitivi siano rispettati integralmente, l'operazione notificata non dovrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno o in una parte sostanziale di esso. Di conseguenza, la concentrazione è dichiarata compatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni, nonché dell'articolo 57 dell'accordo SEE.