Kopsavilkums Komisijas lēmumam

(2016. gada 4. oktobris),

ar ko koncentrāciju atzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu un EEZ līguma darbību

(Lieta M.7801 – *Wabtec* / *Faiveley Transport*)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 6325)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2018/C 113/07)

Komisija 2016. gada 4. oktobrī pieņēma lēmumu apvienošanās lietā saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās Regula) [1] *un jo īpaši minētās regulas 8. panta 2. punktu. Pilns lēmuma nekonfidenciālās versijas teksts attiecīgā gadījumā provizoriskajā versijā angļu valodā ir pieejams Konkurences ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.*

I. **PUSES**

1. *Westinghouse Air Brake Technologies Corporation* ("*Wabtec*") ir ASV reģistrēts starptautisks uzņēmums, kas ražo un piegādā dzelzceļa aprīkojumu un sniedz pakalpojumus dzelzceļa nozarē. Šis uzņēmums ir tirgus līderis Amerikas kontinentā.

2. *Faiveley Transport S.A.* ("*Faiveley*") ir Francijā reģistrēts uzņēmums, kas ražo un piegādā integrētas sistēmas un sniedz pakalpojumus dzelzceļa nozarei. Tā darbība ir orientēta uz Eiropas tirgu.

3. *Wabtec* turpmāk tiek saukts par "paziņojošo pusi", bet *Wabtec* un *Faiveley* kopā – par "pusēm".

II. **DARĪJUMS**

4. Darījuma rezultātā uzņēmums *Wabtec* Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē iegūst netiešu pilnīgu kontroli pār visu uzņēmumu *Faiveley*, iegādājoties akcijas ("darījums").

III. **SAVIENĪBAS MĒROGS**

5. Pušu apvienotais kopējais apgrozījums pasaulē pārsniedz 2 500 miljonus euro [2] (*Wabtec* 2 292 milj. euro, *Faiveley* 1 048 milj. euro). Attiecīgo uzņēmumu apvienotais kopējais apgrozījums pārsniedz 100 miljonus euro, un katra uzņēmuma kopējais apgrozījums pārsniedz 25 miljonus euro katrā no šīm dalībvalstīm – Vācijā, Francijā, Itālijā un Apvienotajā Karalistē. Katra attiecīgā uzņēmuma apgrozījums Savienībā pārsniedz 100 miljonus euro (*Wabtec* [..] milj. euro, *Faiveley* [..] milj. euro), bet nesasniedz vairāk kā divas trešdaļas no to kopējā apgrozījuma Savienībā vienā un tajā pašā dalībvalstī.

6. Tāpēc koncentrācijai ir Savienības mērogs saskaņā ar Apvienošanās regulas 1. panta 3. punktu.

IV. **PROCEDŪRA**

7. Komisija 2016. gada 4. aprīlī saņēma paziņojumu par šo gadījumu.

8. Komisija 2016. gada 12. maijā saskaņā ar Apvienošanās regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunkt pieņēma lēmumu sākt procedūru.

9. Komisija 2016. gada 17. jūnijā pieņēma lēmumu saskaņā ar Apvienošanās regulas 10. panta 3. punktu, ar paziņojošās puses piekrišanu pagarinot galīgā lēmuma pieņemšanas termiņu par 20 dienām.

---

[1] OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

[2] Apgrozījums aprēķināts saskaņā ar Apvienošanās regulas 5. pantu un Komisijas konsolidēto jurisdikcijas paziņojumu (OV C 95, 16.4.2008., 1. lpp.).

10. Saskaņā ar Apvienošanās regulas 10. panta 4. punktu un Komisijas Regulas (EK) Nr. 802/2004 ([1]), ar ko īsteno Apvienošanās regulu, 9. pantu galīgā lēmuma pieņemšanas termiņš 2016. gada 8. jūlijā tika apturēts. Apturēšana beidzās 2016. gada 13. jūlijā.

11. Paziņojošā puse 2016. gada 25. jūlijā iesniedza Komisijai saistības ("pirmās saistības").

12. Komisija 2016. gada 25. jūlijā sāka tirgus pārbaudi, lai novērtētu, vai pirmās saistības ir piemērotas, lai novērstu Komisijas konstatētās konkurences problēmas.

13. Paziņojošā puse 2016. gada 16. augustā iesniedza Komisijai pārskatītas saistības ("galīgās saistības").

V. **KONKRĒTO PRODUKTU TIRGI** ([2])

a) **Oriģinālā aprīkojuma tirgus (*"OEM"*) un neatkarīgais pēcpārdošanas tirgus (*"IAM"*)**

14. Vilcienu nozarē tirdzniecība parasti notiek divos līmeņos: i) pārdošana oriģinālā aprīkojuma ražotājiem ("*OEM*"), tostarp ritošā sastāva ražotājiem un apakšsistēmu ražotājiem, un ii) pārdošana neatkarīgajā pēcpārdošanas tirgū ("*IAM*") vilcienu operatoriem.

15. Saskaņā ar konstatējumiem agrāk izskatītā lietā ([3]) Komisija secināja, ka ir atbilstoši novērtēt vilcienu sistēmu un apakšsistēmu tirgu *OEM* līmenī, ņemot vērā, ka *IAM* lielā mērā seko situācijai *OEM* tirgū un to atspoguļo. Tomēr attiecībā uz detaļām, kas vilcienu ekspluatācijas laikā regulāri jānomaina (piemēram, berzes elementiem un bremžu diskiem), Komisija ir novērtējusi *IAM* līmeni atsevišķi.

b) **Pneimatisko berzes bremžu sistēmas un apakšsistēmas**

16. Vilcienu ātruma samazināšanai vai apturēšanai ir dažādi tehniskie risinājumi, piemēram, berzes bremzes, magnētiskās bremzes un dinamiskās bremzes. Darījuma novērtējums attiecas vienīgi uz berzes bremzēm.

17. Saskaņā ar konstatējumiem agrāk izskatītā lietā ([4]) Komisija secināja, ka pilnīgu berzes bremžu sistēmu ražošana un piegāde dzelzceļa transportlīdzekļiem veido atsevišķu tirgu (pretstatā citiem bremžu tipiem) un ka var nošķirt pneimatiskās un hidrauliskās sistēmas.

18. Komisija arī secināja, ka pilnīgu berzes bremžu sistēmu tirgus varētu būt diferencēts vismaz starp elektroniski vadāmām ("elektropneimatiskām") un neelektroniski vadāmām sistēmām un ka nevar izslēgt sīkāku diferenciāciju atkarībā no attiecīgā ritošā sastāva tipa (piemēram, ātrgaitas, reģionālo dzelzceļu, metro utt.). Tomēr Komisija šajā jautājumā neizdarīja secinājumus, jo konkurences novērtējuma rezultāts visās alternatīvās bija vienāds.

19. Komisija turklāt secināja, ka pastāv atsevišķi pneimatisko berzes bremžu sistēmu apakšsistēmu tirgi, proti, i) ratiņu bremžu, ii) bremžu vadības ierīču un iii) gaisa padeves iekārtu tirgus. Komisija arī atzīmēja, ka attiecībā uz bremžu vadības ierīcēm būtu jāpiemēro tādi paši apsvērumi par diferenciāciju starp elektroniskām un neelektroniskām bremžu vadības ierīcēm kā attiecībā uz pilnīgām pneimatiskajām berzes bremžu sistēmām. Ratiņu bremžu tirgū diska bremzes ([5]) un riteņu velšanās loka bremzes ([6]) visticamāk veido atsevišķus tirgus. Tomēr Komisija neizdarīja secinājumus par produktu tirgu precīzām definīcijām, jo konkurences novērtējuma rezultāts visās alternatīvās bija vienāds.

([1]) Komisijas 2004. gada 7. aprīļa Regula (EK) Nr. 802/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (OV L 133, 30.4.2004., 1. lpp.).

([2]) Papildus šajā iedaļā aprakstītajiem tirgiem pušu darbība pārklājas attiecībā uz i) vilcienu durvīm, ii) enerģijas skaitītājiem un iii) datu reģistratoriem. Tomēr pušu apvienotās tirgus daļas vilcienu durvju un enerģijas skaitītāju tirgū EEZ nepārsniegs 20 % un līdz ar to neizraisīs ietekmi tirgū. Attiecībā uz datu reģistratoriem pušu apvienotā tirgus daļa saskaņā ar vienu tirgus sadalījuma alternatīvu sasniegs [20–30] %, bet tirgus daļas pieaugums paliks tikai [0–5] procentpunktu līmenī. Tāpēc šie tirgi šajā piezīmē nav sīkāk aplūkoti.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, 48. punkts. Lēmumā šis jautājums gala rezultātā palika atklāts.

([5]) Diska bremze sastāv no bremžu diska un bremžu suporta mezgla, kurā parasti ir apvienots bremžu cilindrs, bremžu aprīkojums un bremžu sviru pārvada autoregulators. Diska bremze izraisa bremzēšanas darbību, piespiežot berzes elementu (ko sauc par "bremžu uzliku") bremžu diskam, kas nostiprināts uz ratiņu ass vai riteņa.

([6]) Riteņu velšanās loka bremze parasti sastāv no bremžu cilindra, bremžu aprīkojuma, bremžu sviru pārvada autoregulatora un bremžu loku turētāja. Riteņu velšanās loka bremze izraisa bremzēšanas darbību, piespiežot berzes elementu (ko sauc par "bremžu loku" jeb "bremžu kluci") tieši riteņa velšanās virsmai.

c) **Pantogrāfi un ieliktņi**

20. Pantogrāfs ir iekārta, ko izmanto elektriskās strāvas padevei no gaisvadu līnijām (gaisvadu kontakttīkliem) uz sliežu ritekļiem ([1]). Pantogrāfa galvas augšpusē atrodas ieliktnis, kas faktiski saskaras ar gaisvadu kontakttīklu.

21. Komisija secināja, ka konkrētais tirgus varētu būt vai nu pantogrāfu ražošana un piegāde visiem ritošā sastāva tipiem, vai arī tirgus būtu jāsegmentē saskaņā ar attiecīgā ritošā sastāva tipu. Tirgus izpēte parādīja, ka jo īpaši ātrgaitas vilcienu pantogrāfi varētu veidot atsevišķu tirgu (pretstatā, piemēram, pantogrāfiem, kas paredzēti maģistrālo un reģionālo dzelzceļu elektrovilcieniem). Tomēr Komisija šajā jautājumā neizdarīja secinājumus, jo konkurences novērtējuma rezultāts visās alternatīvās bija vienāds.

22. Komisija turklāt secināja, ka pastāv atsevišķs ieliktņu tirgus.

d) **Berzes elementi**

23. Berzes bremžu sistēmas liek vilcieniem samazināt ātrumu vai apstāties, pārvēršot kinētisko enerģiju siltumā. Šo bremžu sistēmu būtiskas sastāvdaļas ir berzes elementi, kas tiek piespiesti bremžu diskiem vai riteņu velšanās virsmai, lai nodrošinātu enerģijas veida pārvēršanai vajadzīgo berzi.

24. Pēc sastāva ir pieejami galvenokārt divu veidu – organiski un sinterēti – vilcienu lietojumiem paredzēti berzes elementi ([2]). Tiem ir arī divas galvenās formas: bremžu uzlikas diska bremzēm (tās tiek piespiestas pie bremžu diska) un bremžu loki/kluči riteņu velšanās loka bremzēm (tie tiek piespiesti tieši pie riteņu velšanās virsmas).

25. Komisija secināja, ka pastāv atsevišķi produktu tirgi i) organiska materiāla bremžu uzlikām, ii) sinterētām bremžu uzlikām, iii) organiska materiāla bremžu klučiem un iv) sinterētiem bremžu klučiem. Katrs no šiem tirgiem būtu jāsegmentē arī *OEM* un *IAM* līmenī. Komisija atstāja atklātu jautājumu par to, vai sinterētu bremžu uzliku tirgus būtu sīkāk jāsegmentē, nošķirot neelastīgas un elastīgas uzlikas, kā arī diskveida un kvadrātveida uzlikas.

e) **Bremžu diski**

26. Bremžu diski ir mehānisko ratiņu bremžu detaļas. Bremžu uzlikas tiek piespiestas bremžu diskiem, liekot kinētiskajai enerģijai pārvērsties siltumā, lai samazinātu vilciena ātrumu vai to apstādinātu.

27. Komisija secināja, ka pastāv atsevišķs bremžu disku tirgus. Arī šis tirgus būtu jāsegmentē *OEM* un *IAM* līmenī.

VI. **KONKRĒTIE ĢEOGRĀFISKIE TIRGI**

28. Komisija secināja, ka visu to produktu konkrētie ģeogrāfiskie tirgi, uz kuriem attiecas darījums, ir EEZ mēroga tirgi.

VII. **NOVĒRTĒJUMS**

a) **Tiks radīts būtisks kaitējums efektīvai konkurencei**

29. Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka darījums būtiski kaitētu efektīvai konkurencei šajos tirgos:

i) sinterētu bremžu uzliku *IAM*;

ii) sinterētu bremžu kluču *IAM*.

30. Būtisks kaitējums efektīvai konkurencei šajos tirgos tiktu radīts šādu galveno iemeslu dēļ.

31. Pirmkārt, pusēm būtu lielas apvienotās tirgus daļas: [60–70] % sinterētu bremžu uzliku tirgū, kur pieaugums sasniegtu [10–20] procentpunktus, un [90–100] % bremžu kluču tirgū, kur pieaugums sasniegtu [0–5] procentpunktus. Atlikušo konkurentu skaits būtu neliels (faktiski tikai *Federal Mogul* un *Knorr-Bremse*), un tie būtu daudz mazāki. Turklāt *Knorr-Bremse* tirdzniecības pamatā daļēji ir sinterētie elementi, ko *Wabtec* pārdod *Knorr-Bremse*.

([1]) Dažos lietojumos, piemēram, parasti metro vilcienos, var izmantot citādus tehniskus risinājumus, piemēram, trešās sliedes un kontaktkurpes sistēmu. Darījums attiecas vienīgi uz gaisvadu līniju pantogrāfiem.

([2]) Agrāk plaši izmantoja arī čugunu, bet pašlaik tas tiek aizstāts ar sinterētiem un organiskiem elementiem, piemēram, trokšņu ierobežošanas noteikumu dēļ.

32. Otrkārt, puses ir cieši konkurenti. Tās bieži ir vienu un to pašu ritošā sastāva parku apstiprinātie piegādātāji un apjomīgos projektos sīvi konkurē. Piemēram, nesen, savstarpēji konkurējot Francijas dzelzceļa operatora *SNCF* rīkotā piedāvājumu konkursā par sinterētu bremžu uzliku piegādi tā *TGV* vilcienu parkam, puses vairākās kārtās piedāvāja arvien zemākas cenas.

33. Treškārt, organisku berzes elementu piegādātāji ievērojami neierobežo sinterētu elementu piegādātājus. Pāreja no sinterētiem uz organiskiem berzes elementiem, un otrādi, ir reti sastopama un tehniski sarežģīta.

34. Ceturtkārt, pastāv augsti šķēršļi ienākšanai tirgū. Sinterētu berzes elementu izstrāde prasa ievērojamus ieguldījumus, turklāt uz tiem attiecas stingras regulatīvas prasības, ņemot vērā, ka tie ir svarīgi vilcienu drošības komponenti. Jaunu konkurentu ienākšana tirgū pēc darījuma šķiet maz ticama.

35. Piektkārt, vairāki tirgus dalībnieki, tostarp vilcienu operatori, ritošā sastāva ražotāji, konkurenti berzes elementu tirgū un viens konkurents bremžu sistēmu tirgū, ir pauduši bažas. Tie ir paziņojuši, ka darījuma rezultātā šajos tirgos mazināsies konkurence un celsies cenas.

b) **Netiks radīts būtisks kaitējums efektīvai konkurencei**

Pilnīgas berzes bremžu sistēmas

36. Pilnīgu berzes bremžu sistēmu tirgū pušu darbība pārklājas tikai tad, ja tiek novērtēts potenciālais kravas vagonu/(neelektro)pneimatisko berzes bremžu sistēmu segments. Tomēr apvienotā tirgus daļa nepārsniedz 20 % un līdz ar to neizraisa ietekmi tirgū.

37. Attiecībā uz pasažieru vilcienu lietojumiem pieprasījumu EEZ veido elektropneimatiskās bremžu sistēmas, kas visos jaunajos pasažieru ritošā sastāva projektos ir kļuvušas par *de facto* standartu. Attiecībā uz šīm bremžu sistēmām pušu darbība EEZ nepārklājas, jo *Wabtec* nav tāda veida elektronisku bremžu vadības ierīču, kas atbilstu EEZ prasībām, līdz ar to tas nevar piedāvāt šīs sistēmas ([1]).

38. Pēc izmeklēšanas pirmā posma Komisija tomēr bažījās, ka *Wabtec* varētu būt potenciāls ienācējs pilnīgu (elektro)pneimatisko berzes bremžu sistēmu tirgū, kur neapšaubāms tirgus līderis pašlaik ir *Knorr-Bremse* (ar vismaz [70–80] % tirgus) un *Faiveley* ir vienīgais konkurents. *Wabtec* izstrādā divas elektroniskas bremžu vadības sistēmas ([..] un [..]), un bija pierādījumi, ka *Wabtec* tās ir paredzējis laist EEZ tirgū. Pēc izmeklēšanas otrā posma Komisija tomēr secināja, ka bažas nav pietiekami pamatotas un saskaņā ar tiesību aktu prasībām nav iespējams pierādīt, ka tiktu radīts būtisks kaitējums efektīvai konkurencei. Secinājuma pamatā bija šie galvenie iemesli.

39. Pirmkārt, *Wabtec* [..] produkts būtu tehniski un komerciāli nepiemērots EEZ. Produkts tiek izstrādāts kā ASV vadīts projekts, neņemot vērā EEZ tirgus tehniskās prasības, un salīdzinājumā ar konkurentu produktiem ir arī pārāk [..]. *Wabtec* iekšējie dokumenti turklāt liecināja, ka *Wabtec* trūkst iekšējas pārliecības par produktu.

40. Otrkārt, lai gan tehniski un komerciāli [..] visticamāk būtu līdzvērtīgāks produktiem, kurus konkurenti pašlaik pārdod EEZ, tas pašlaik vēl atrodas izstrādes agrīnā posmā un tā pabeigšanai būs jāvelta ievērojamas papildu pūles.

41. Treškārt, pretēji Komisijas konstatējumiem izmeklēšanas pirmajā posmā tehniskā inovācija tirgū ir dinamiska, nevis tikai pakāpeniska. Izmeklēšanas otrā posma laikā *Faiveley* atklāja Komisijai, ka 2016. gadā tas laidīs tirgū jaunu bremžu vadības ierīci. Šis produkts tehniski un komerciāli ir daudz modernāks par *Faiveley* pašreizējiem produktiem. Komisija secināja, ka šis pavērsiens vēl vairāk apgrūtinātu *Wabtec* ienākšanu tirgū, jo tam būtu ne vien jāsasniedz tirgus pašreizējais līmenis, bet jāsacenšas arī ar pastāvošo konkurentu jaunajiem izstrādājumiem. Pilnīgi iespējams, ka, piemēram, [..] būtu novecojis un būtu lielā mērā jāpārprojektē, bet tas nozīmē, ka tā ienākšana tirgū kļūtu neno-teiktāka un katrā ziņā notiktu vēlāk, nekā paredzēts.

([1]) *Wabtec* piedāvā elektroniskas bremžu vadības ierīces ārpus EEZ, piemēram, ASV. Tomēr EEZ regulatīvās prasības un klientu gaidas ievērojami atšķiras un ir stingrākas.

42. Ceturtkārt, apakšsistēmu piegādātāji rada konkurences spiedienu. Lai gan šie piegādātāji nevar piedāvāt pilnīgas berzes bremžu sistēmas, daudzi ritošā sastāva ražotāji spēj integrēt apakšsistēmas pilnīgās berzes bremžu sistēmās un agrāk ir izmantojuši šīs spējas kā sarunu instrumentu.

43. Piektkārt, lai gan daži tirgus dalībnieki pauda zināmas bažas attiecībā uz pilnīgām berzes bremžu sistēmām, citi uzskatīja, ka darījums drīzāk varētu būt pozitīvs, jo tas ļautu *Faiveley* spēcīgāk konkurēt ar neapšaubāmo tirgus līderi *Knorr-Bremse*.

Berzes bremžu apakšsistēmas

44. Komisija secināja, ka darījums neradīs ar berzes bremžu apakšsistēmām saistītas konkurences problēmas.

45. Attiecībā uz mehāniskajām ratiņu bremzēm pušu darbība pārklājas disku bremžu piegādes tirgū, kur pušu apvienotā tirgus daļa sasniedz aptuveni [30–40] %. Tomēr pārējie galvenie konkurenti, *Knorr-Bremse* un *Dako*, joprojām ir spēcīgi. Lielākā daļa ritošā sastāva ražotāju arī uzskata, ka tiem pat pēc darījuma būtu pieejamas piemērotas alternatīvas.

46. Komisija secināja, ka attiecībā uz bremžu vadības ierīcēm ir piemērojami tādi paši apsvērumi kā pilnīgu (elektro)pneimatisku berzes bremžu sistēmu gadījumā.

47. Gaisa padeves sistēmu tirgū pušu darbība EEZ nepārklājas, jo *Wabtec* pašlaik nepiedāvā šādas sistēmas. Komisija arī neguva pierādījumus, ka *Wabtec* varētu būt potenciāls ienācējs šajā tirgū.

Pantogrāfi un ieliktņi

48. Pantogrāfu tirgū, ņemot vērā visus ritošā sastāva tipus kopā, pušu apvienotās tirgus daļas sasniedz [30–40] %. Dažos potenciālos apakšsegmentos tirgus daļa būtu lielāka, piemēram, [40–50] % ātrgaitas vilcienu un [60–70] % lokomotīvju tirgū. Tomēr Komisija secināja, ka attiecībā uz pantogrāfiem darījums nerada konkurences problēmas šādu galveno iemeslu dēļ.

49. Pirmkārt, Komisija secināja, ka tirgus daļas vien pilnīgi neraksturo tirgus dalībnieku pozīcijas. Tas ir saistīts, piemēram, ar piedāvājumu konkursu mazo skaitu gadā (jo īpaši ātrgaitas vilcienu segmentā) un no tā izrietošo tirgus daļu svārstīgumu. Turklāt pārdošanas apjoms un līdz ar to arī tirgus daļas lielā mērā ir atkarīgas nevis no pantogrāfu ražotāja, bet no to vilcienu platformu panākumiem (sērijveida standarta vilcienu, parasti, piemēram, lokomotīvju gadījumā), uz kurām pantogrāfus uzstāda.

50. Otrkārt, šķiet, ka puses nav ļoti cieši konkurenti un lielākajā daļā piedāvājumu konkursu netiekas. Šķiet, ka tās ir spēcīgas attiecībā uz pantogrāfu piegādi atšķirīgu tipu ritošajam sastāvam, proti, *Faiveley* koncentrējas uz ātrgaitas vilcieniem, bet *Wabtec* ir spēcīgāks, piemēram, maģistrālo līniju ritošā sastāva segmentā.

51. Treškārt, tirgū paliks vairāki konkurenti (piemēram, *Schunk*, *Contact*, *Richard*, *EC Engineering* un *Sécheron*). Šķiet, ka pat mazākie konkurenti ir motivēti un spējīgi pilnveidot savus produktus, palielinot klātbūtni dažādos potenciālos segmentos.

52. Ceturtkārt, šķiet, ka pantogrāfu tirgū nozīmīga loma ir ritošā sastāva ražotājiem, jo tie agrāk ir sadarbojušies ar pantogrāfu piegādātājiem, lai izstrādātu pantogrāfus jauniem vilcieniem, un daudzi norāda, ka vajadzības gadījumā paši varētu sākt ražošanu vai sponsorēt pantogrāfa piegādātājus. Kopumā šķiet, ka ritošā sastāva ražotājiem ir pirktspēja.

53. Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka ieliktņu tirgū nerastos horizontāla pārklāšanās, jo *Faiveley* tos neražo. Komisija arī secināja, ka darījums neradīs vertikālas problēmas. Tas galvenokārt ir saistīts ar faktu, ka i) *Wabtec* tirgus daļa ieliktņu tirgū joprojām ir zemāka par [10–20] %, bet tas liecina par nespēju ierobežot piekļuvi izejmateriāliem, un ii) *Wabtec* jau apmierina [50–60] % no pušu ieliktņu pieprasījuma. Tirgū paliktu vairāki svarīgi piegādātāji, tostarp *Schunk*, kā arī vairāki neatkarīgi piegādātāji, kas paši neražo pantogrāfus (piemēram, *Morgan* un *Mersen*).

Vertikālās saiknes, ko rada berzes elementi

54. Darījums rada vertikālas saiknes starp i) berzes elementu augšupēju piegādi (*OEM*) un ii) bremžu sistēmu (kā arī ratiņu bremžu) lejupēju piegādi. Komisija secināja, ka vertikālās saiknes nerada būtisku kaitējumu efektīvai konkurencei šo iemeslu dēļ.

55. Attiecībā uz piekļuves ierobežošanu izejmateriāliem Komisija secināja, ka apvienotajam uzņēmumam nebūtu ne iespēju, ne motivācijas ierobežot piekļuvi un ka piekļuves ierobežošana izejmateriāliem visticamāk neradītu būtisku kaitējumu konkurencei lejupējā tirgū.

56. Konkrēti, apvienotajam uzņēmumam nebūtu iespējams ierobežot lejupējo konkurentu piekļuvi, jo *Knorr Bremse* (galvenajam un vienīgajam konkurentam, uz kuru attiektos piekļuves ierobežošana) ir berzes elementu ražošanas jauda (izmantojot kopuzņēmumu *ICER*) un tas varētu palielināt ražošanu. Komisija arī atzīmēja, ka *Knorr-Bremse* ar *Wabtec* ir noslēdzis līgumu, saskaņā ar kuru [..], dodot *Knorr-Bremse* laiku attīstīt ražošanu.

57. Komisija arī secināja, ka apvienotajam uzņēmumam nebūtu motivācijas iesaistīties izejmateriālu piekļuves ierobežošanā, jo maz ticams, ka tas spētu tik lielā mērā palielināt pārdošanas apjomu lejupējā tirgū, lai atgūtu augšupējā tirgū zaudēto peļņu.

58. Visbeidzot, galīgās saistības, kuru mērķis ir novērst horizontālas konkurences problēmas sinterētu berzes elementu tirgū, arī nodrošinātu potenciālu alternatīvu piegādes avotu lejupējiem konkurentiem.

59. Attiecībā uz klientu piekļuves ierobežošanu, kas attiektos galvenokārt uz organiskiem berzes elementiem, Komisija secināja, ka apvienotajam uzņēmumam nebūtu ne iespēju, ne motivācijas ierobežot piekļuvi un ka klientu piekļuves ierobežošana visticamāk neradītu būtisku negatīvu ietekmi uz konkurenci lejupējā tirgū.

60. Konkrēti, apvienotajam uzņēmumam nebūtu iespēju iesaistīties klientu piekļuves ierobežošanā, jo puses nav nozīmīgākie *OEM* berzes elementu piegādātāju klienti (nozīmīgākais klients ar aptuveni [70–80] % lejupējā tirgus kopumā ir *Knorr-Bremse*). Turklāt līdz 95 % berzes elementu tiek pārdoti *IAM*, nevis *OEM*. Šķiet, ka tirdzniecība *IAM* nav pilnīgi atkarīga no tirdzniecības *OEM*, tāpēc apvienotā uzņēmuma piegādātāji, piemēram, *Federal Mogul*, varētu turpināt tirdzniecību *IAM*, kas veido kopīgā tirgus lielāko daļu. Organiska materiāla elementu tirgū biežāk ir sastopama arī divu piegādātāju izmantošana, kas ir vienkāršāk īstenojama nekā sinterētu elementu gadījumā. Tāpēc klienti varētu neitralizēt jebkuru tirgus piekļuves ierobežošanas stratēģiju, izmantojot divu piegādātāju pieeju.

61. Komisija arī secināja, ka apvienotajam uzņēmumam nebūtu motivācijas iesaistīties klientu piekļuves ierobežošanā, jo tas visticamāk nespētu gūt ievērojamu labumu no šādas rīcības ne augšupējos (ņemot vērā *Federal Mogul* spēcīgo pozīciju un citu organisko berzes elementu piegādātāju klātbūtni), ne lejupējos tirgos (cita starpā *Knorr-Bremse* spēcīgās pozīcijas dēļ).

Bremžu diski

62. Pušu darbība EEZ pārklājas bremžu disku piegādes jomā *IAM*. Tomēr Komisija secināja, ka pārklāšanās nerada būtisku kaitējumu efektīvai konkurencei.

63. Konkrēti, pušu apvienotā tirgus daļa joprojām ir pieticīga ([30–40] %), un tirgū paliks vairāki alternatīvi konkurenti, piemēram, *Ibre* un *Kovis*. Vairums vilcienu operatoru turklāt norāda, ka arī pēc darījuma tiem joprojām būs atbilstoši alternatīvi piegādātāji.

VIII. **SAISTĪBAS**

a) **Galīgo saistību apraksts**

64. Lai novērstu iepriekš minētās konkurences problēmas sinterētu bremžu uzliku un kluču/loku tirgos EEZ, paziņojošā puse 2016. gada 16. augustā iesniedza galīgās saistības. Galīgajās saistībās bija iekļauti grozījumi, lai ņemtu vērā tās tirgus pārbaudes rezultātus, ko Komisija veica, novērtējot pirmās saistības.

65. Galīgajās saistībās paziņojošā puse piedāvā nodalīt par labu piemērotam pircējam visu ar berzes elementiem saistīto *Faiveley* darījumdarbību, t. i., uzņēmumu *Faiveley Transport Gennevilliers* ("*FTG*") ("nodalāmais uzņēmums"). *FTG* ir bijušais uzņēmums *Carbon Lorraine*, ko *Faiveley* iegādājās 2008. gadā.

66. Nodalāmajā uzņēmumā paliks visi *FTG* materiālie un nemateriālie aktīvi un visi darbinieki. Pārdošanas attiecības, kas pašlaik ir citu *Faiveley* meitasuzņēmumu pārziņā, tiks nodotas *FTG*, un pārejas posmā apvienotais uzņēmums nosūtīs nodalāmajam uzņēmumam klientu pieprasījumus pēc berzes elementiem, kurus pašlaik ražo *FTG*. Apvienotais uzņēmums ar nodalāmo uzņēmumu turklāt noslēgs apakšlīgumu par daļu no tā *TGV* bremžu uzliku piegādes apjoma, ko *Wabtec* piegādā *SNCF* pēc uzvaras pār *Faiveley* nesen notikušā piedāvājumu konkursā (ar *SNCF* piekrišanu).

67. Paziņojošā puse turklāt apņemas nodrošināt, ka i) pircējs pēc saviem ieskatiem par noteiktu maksimālo cenu varēs iegādāties grupas iekšējo *FTG* parādu, ii) pārdošanas un pirkšanas līgumā tiks iekļauta stimulu shēma, lai rosinātu pircēju veikt ieguldījumus nodalāmajā uzņēmumā, un iii) pircējam būs iespēja starptautiski tirgoties ar dzelzceļa nozares klientiem.

b) **Galīgo saistību novērtējums**

68. Komisija secināja, ka galīgās saistības ir atbilstošas un piemērotas, lai atrisinātu Komisijas konstatētās konkurences problēmas. Konkrēti, saistības novērsīs jebkuru pārklāšanos starp pusēm sinterētu bremžu uzliku un kluču/loku piegādes jomā.

69. Galīgajās saistībās ir iekļauti atbilstoši pasākumi, lai ņemtu vērā pēc pirmo saistību tirgus pārbaudes saņemto atgriezenisko saisti. Jo īpaši saistībās ir iekļauti pasākumi, lai i) uzlabotu nodalāmā uzņēmuma kapitāla struktūru, ar izdevīgiem noteikumiem nododot pircējam visus grupas iekšējos parādus, kas *FTG* pašlaik jāatmaksā *Faiveley*, ii) pareizi stimulētu pircēju veikt ieguldījumus nodalāmajā uzņēmumā un iii) pieprasītu, ka nodalāmais uzņēmums jāpārdod pircējam, kuram būs atbilstoša piekļuve starptautiskiem dzelzceļa klientiem.

70. Visbeidzot, Komisija atzīmēja, ka pirms vertikālās integrācijas ar *Faiveley* nodalāmais uzņēmums ir bijis dzīvotspējīgs konkurents sinterētu berzes elementu tirgū. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka nodalāmais uzņēmums var būt dzīvotspējīgs atsevišķs uzņēmums, nebūdams vertikāli integrēts, un ka pēc darījuma tas turpinās radīt tikpat lielu konkurences spiedienu uz sinterētu berzes elementu tirgu.

71. Tāpēc lēmuma projektā Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka ar paziņojošās puses iesniegtajām galīgajām saistībām grozītais darījums neradīs būtisku kaitējumu efektīvai konkurencei attiecībā uz sinterētu bremžu uzliku un kluču/loku ražošanu un piegādi.

IX. **SECINĀJUMS UN PRIEKŠLIKUMS**

72. Lēmuma projektā secināts, ka ar noteikumu, ka pilnīgi tiks ievērotas galīgās saistības, ierosinātā koncentrācija būtiski nekaitēs efektīvai konkurencei iekšējā tirgū vai nozīmīgā tā daļā. Tāpēc koncentrācija būtu jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu un EEZ līgumu saskaņā ar Apvienošanās regulas 2. panta 2. punktu un 8. panta 2. punktu un EEZ līguma 57. pantu.