Komisijos sprendimo santrauka

2016 m. spalio 4 d.

dėl koncentracijos paskelbimo suderinama su vidaus rinka ir EEE susitarimo veikimu

(Byla M.7801 – Wabtec / Faiveley Transport)

(pranešta dokumentu Nr. C(2016) 6325)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2018/C 113/07)

2016 m. spalio 4 d. Komisija, vadovaudamasi 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) [1], *ypač to reglamento 8 straipsnio 2 dalimi, priėmė sprendimą susijungimo byloje. Nekonfidencialus visas sprendimo tekstas, kuris gali būti negalutinis, anglų kalba skelbiamas Konkurencijos generalinio direktorato svetainėje šiuo adresu http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.*

I. ŠALYS

1. „Westinghouse Air Brake Technologies Corporation“ (toliau – „Wabtec“) yra JAV įsikūrusi tarptautinė įmonė, gaminanti ir tiekianti geležinkelių įrangą bei teikianti paslaugas geležinkelių sektoriuje. Ji yra rinkos lyderė Amerikos žemyne.

2. „Faiveley Transport S.A.“ (toliau – „Faiveley“) yra Prancūzijoje įsikūrusi įmonė, gaminanti ir tiekianti integruotas sistemas bei teikianti paslaugas geležinkelių sektoriuje. Ji vykdo veiklą daugiausia Europos rinkoje.

3. Įmonė „Wabtec“ toliau vadinama pranešančiąja šalimi, o įmonės „Wabtec“ ir „Faiveley“ kartu vadinamos šalimis.

II. SANDORIS

4. Sudarydama sandorį, įmonė „Wabtec“ pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, netiesioginę išskirtinę visos įmonės „Faiveley“ kontrolę (toliau – sandoris).

III. SĄJUNGOS MASTAS

5. Šalių bendra pasaulinė apyvarta – daugiau nei 2 500 mln. EUR [2] („Wabtec“ – 2 292 mln. EUR, „Faiveley“ – 1 048 mln. EUR). Vokietijoje, Prancūzijoje, Italijoje ir Jungtinėje Karalystėje nagrinėjamų įmonių bendra apyvarta sudaro daugiau nei 100 mln. EUR, o kiekvienos jų bendra apyvarta atskirai – daugiau nei 25 mln. EUR. Kiekvienos nagrinėjamos įmonės apyvarta Sąjungoje viršija 100 mln. EUR („Wabtec“ – […] mln. EUR, „Faiveley“ – […] mln. EUR), tačiau apyvarta vienoje ir toje pačioje valstybėje narėje nesudaro daugiau nei dviejų trečdalių bendros apyvartos Sąjungoje.

6. Todėl koncentracija pagal Susijungimų reglamento 1 straipsnio 3 dalį yra Sąjungos masto.

IV. PROCEDŪRA

7. 2016 m. balandžio 4 d. Komisija gavo pranešimą byloje.

8. 2016 m. gegužės 12 d. Komisija priėmė sprendimą pradėti procedūrą pagal Susijungimų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punktą.

9. 2016 m. birželio 17 d. Komisija priėmė sprendimą pagal Susijungimų reglamento 10 straipsnio 3 dalį, kuriuo, pranešančiajai šaliai sutikus, galutinio sprendimo priėmimo terminas pratęstas 20 dienų.

[1] OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

[2] Apyvarta skaičiuojama vadovaujantis Susijungimų reglamento 5 straipsniu ir Komisijos suvestiniu pranešimu dėl jurisdikcijos (OL C 95, 2008 4 16, p. 1).

10. 2016 m. liepos 8 d. galutinio sprendimo priėmimo terminas buvo sustabdytas pagal Susijungimų reglamento 10 straipsnio 4 dalį ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 802/2004 ([1]), įgyvendinančio Susijungimų reglamentą, 9 straipsnį. Sustabdymo laikotarpis baigėsi 2016 m. liepos 13 d.

11. 2016 m. liepos 25 d. pranešančioji šalis pateikė Komisijai įsipareigojimus (toliau – pirmieji įsipareigojimai).

12. 2016 m. liepos 25 d. Komisija pradėjo rinkos tyrimą, norėdama įvertinti, ar pirmieji įsipareigojimai tinkami, kad būtų išspręstos Komisijos nustatytos konkurencijos problemos.

13. 2016 m. rugpjūčio 16 d. pranešančioji šalis pateikė Komisijai patikslintus įsipareigojimus (toliau – galutiniai įsipareigojimai).

V. **ATITINKAMOS PRODUKTO RINKOS** ([2])

a. **Pirminės įrangos rinka (PĮR) ir antrinė rinka (AR)**

14. Traukinių sektoriuje prekyba paprastai vyksta dviem lygmenimis: i) pardavimo pirminės įrangos gamintojams, įskaitant riedmenų ir posistemių gamintojus, ir ii) pardavimo traukinių operatoriams antrinėje rinkoje.

15. Kaip ir ankstesnėje byloje ([3]), Komisija padarė išvadą, kad traukinių sistemų ir posistemių rinkas tikslinga vertinti pirminės įrangos gamintojų lygmeniu, nes antrinė rinka iš esmės atitinka ir atspindi padėtį pirminės įrangos rinkoje. Tačiau komponentų, kuriuos reikia reguliariai keisti traukinio eksploatavimo laikotarpiu (pavyzdžiui, frikcinių medžiagų ir stabdžių diskų), atžvilgiu Komisija atliko atskirą vertinimą antrinės rinkos lygmeniu.

b. **Pneumatinės trintinių stabdžių sistemos ir jų posistemės**

16. Traukiniui sulėtinti arba sustabdyti galima rinktis įvairius skirtingus techninius sprendimus, pavyzdžiui, trintinius stabdžius, magnetinius stabdžius ir dinaminius stabdžius. Vertinant sandorį yra svarbūs tik trintiniai stabdžiai.

17. Kaip ir ankstesnėje byloje ([4]), Komisija padarė išvadą, kad bėginėms transporto priemonėms skirtų visuminių trintinių stabdžių sistemų gamyba ir tiekimas sudaro atskirą rinką (kitaip nei kitų stabdžių rūšių) ir galima atskirti pneumatines ir hidraulines sistemas.

18. Be to, Komisija padarė išvadą, kad visuminių trintinių stabdžių sistemų rinka gali būti skirstoma bent jau į elektroninio valdymo (toliau – elektropneumatines) ir neelektroninio valdymo sistemų rinkas, taip pat negalima atmesti tolesnio diferencijavimo pagal atitinkamas riedmenų (pvz., greitaeigių, regioninių, metro ir pan.) rūšis galimybės. Tačiau Komisija nepadarė išvados šiuo klausimu, nes konkurencijos vertinimo rezultatas pagal visas alternatyvas buvo toks pats.

19. Be to, Komisija padarė išvadą, kad yra šios atskiros pneumatinių trintinių stabdžių sistemų posistemių rinkos: i) vežimėlių stabdžių, ii) stabdžių sistemos valdiklių ir iii) oro tiekimo elementų. Komisija taip pat pažymėjo, kad stabdžių sistemos valdikliams, kaip ir visuminėms pneumatinėms trintinių stabdžių sistemoms, būtų taikomi panašūs argumentai dėl elektroninių ir neelektroninių stabdžių sistemų. Todėl tikėtina, kad vežimėlių stabdžiai, diskiniai stabdžiai ([5]) ir trinkeliniai stabdžiai ([6]) sudaro atskiras rinkas. Tačiau Komisija nepadarė išvados dėl tikslių produktų rinkų apibrėžčių, nes konkurencijos vertinimo rezultatas pagal visas alternatyvas buvo toks pats.

([1]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 802/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 133, 2004 4 30, p. 1).

([2]) Be šiame skirsnyje apibūdintų rinkų šalių veikla sutampa i) traukinių durų, ii) energijos skaitiklių ir iii) įvykių rašytuvų rinkose. Tačiau bendros šalių traukinių durų ir energijos skaitiklių rinkos dalys EEE ir toliau sudarys mažiau nei 20 %, todėl paveiktų rinkų nebus. Pagal vieną galimą rinkos apibrėžtį bendra šalių įvykių rašytuvų rinkos dalis pasieks [20–30] proc., tačiau rinkos dalies padidėjimas ir toliau bus tik [0–5] procentiniai punktai. Todėl šios rinkos nėra išsamiau aptariamos šiame dokumente.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, 48 punktas. Į klausimą sprendime atsakyta nebuvo.

([5]) Diskinį stabdį sudaro stabdžių diskas ir stabdžių apkaba, kurią paprastai sudaro stabdžių cilindras, stabdžių svirtys ir stabdžių įtempiklis. Stabdymas diskiniu stabdžiu vyksta frikcinei medžiagai (kuri vadinama „stabdžių trinkele (diskine)“) spaudžiant stabdžių diską, sumontuotą ant vežimėlio ašies arba ant rato.

([6]) Trinkelinį stabdį paprastai sudaro stabdžių cilindras, stabdžių svirtys, stabdžių įtempiklis ir stabdžių trinkelių (būgninių) laikiklis. Stabdymas trinkeliniu stabdžiu vyksta frikcinei medžiagai (kuri vadinama „stabdžių trinkele (būgnine)“) tiesiogiai spaudžiant rato riedėjimo paviršių.

c. **Pantografai ir kontaktiniai intarpai**

20. Pantografas – tai įtaisas, kuriuo elektros srovė iš orinių kontaktinių linijų (kontaktinio tinklo) perduodama bėginio transporto priemonei ([1]). Pantografo vežimėlio viršuje sumontuojamas kontaktinis intarpas, kuris faktiškai sukimba su kontaktiniu tinklu.

21. Komisija padarė išvadą, kad atitinkama rinka turėtų būti visų rūšių riedmenims skirtų pantografų gamyba ir tiekimas arba rinką reikėtų suskirstyti į segmentus pagal atitinkamas riedmenų rūšis. Atliekant rinkos tyrimą nustatyta, kad, visų pirma, greitiesiems traukiniams skirti pantografai gali sudaryti atskirą rinką (kitaip nei, pavyzdžiui, pagrindinių linijų ir regioninių elektrinių traukinių pantografai). Tačiau Komisija nepadarė išvados šiuo klausimu, nes konkurencijos vertinimo rezultatas pagal visas alternatyvas buvo toks pats.

22. Be to, Komisija padarė išvadą, kad kontaktiniai intarpai sudaro atskirą rinką.

d. **Frikcinės medžiagos**

23. Naudojant trintinių stabdžių sistemas, traukinys lėtinamas arba stabdomas kinetinę energiją paverčiant šilumos energija. Frikcinės medžiagos yra esminės tokios stabdžių sistemos dalys, nes jos, spausdamos stabdžių diską arba rato riedėjimo paviršių, užtikrina trintį, kuri reikalinga energijos formai keisti.

24. Traukiniams skirtos frikcinės medžiagos daugiausia būna dviejų skirtingų sudėčių: organinės ir sukepinto metalo ([2]). Jos taip pat yra dviejų pagrindinių formų: diskiniams stabdžiams skirtos stabdžių trinkelės (kuriomis spaudžiamas stabdžių diskas) ir trinkeliniams stabdžiams skirtos stabdžių trinkelės (kuriomis tiesiogiai spaudžiamas rato riedėjimo paviršius).

25. Komisija padarė išvadą, kad egzistuoja atskiros i) organinių stabdžių trinkelių (diskinių), ii) sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių), iii) organinių stabdžių trinkelių (būgninių) ir iv) sukepinto metalo stabdžių trinkelių (būgninių) produkto rinkos. Kiekvieną šių rinkų taip pat reikėtų suskirstyti į pardavimo pirminės įrangos rinkoje ir antrinėje rinkoje segmentus. Komisija nesprendė, ar sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių) rinką reikėtų toliau skaidyti į kietų ir lanksčių trinkelių segmentus, taip pat stabdžių skritulių ir trinkelių segmentus.

e. **Stabdžių diskai**

26. Stabdžių diskai yra mechaninio vežimėlių stabdžio komponentai. Stabdžių trinkelės (diskinės) suspaudžia stabdžių diskus, kinetinę energiją paversdamos šilumos energija, kad traukinys pradėtų lėtėti arba sustotų.

27. Komisija nusprendė, kad stabdžių diskai sudaro atskirą rinką. Be to, rinką reikėtų suskirstyti į pardavimo pirminės įrangos rinkoje ir antrinėje rinkoje segmentus.

VI. **ATITINKAMOS GEOGRAFINĖS RINKOS**

28. Komisija padarė išvadą, kad visų produktų, susijusių su sandoriu, atitinkamos geografinės rinkos yra EEE masto.

VII. **VERTINIMAS**

a. **Didelis veiksmingos konkurencijos ribojimas**

29. Komisija padarė išvadą, kad sandoriu būtų labai apribota veiksminga konkurencija

i) sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių) antrinėje rinkoje;

ii) sukepinto metalo stabdžių trinkelių (būgninių) antrinėje rinkoje.

30. Įvykdžius sandorį veiksminga konkurencija šiose rinkose būtų labai apribota dėl toliau nurodytų pagrindinių priežasčių.

31. Pirma, bendros šalių rinkos dalys būtų didelės: [60–70] proc. sukepinto metalo trinkelių (diskinių) rinkos dalis, kuri padidėtų [10–20] procentinių punktų, ir [90–100] proc. trinkelių (būgninių) rinkos dalis, kuri padidėtų [0–5] procentiniais punktais. Kitų konkurentų būtų mažai – praktiškai tik bendrovės „Federal Mogul“ ir „Knorr-Bremse“ – ir jie būtų gerokai mažesni. Be to, bendrovės „Knorr-Bremse“ apyvartą iš dalies sudaro sukepinto metalo medžiagų, kurias ji įsigyja iš bendrovės „Wabtec“, pardavimas.

([1]) Tam tikrais atvejais, kaip antai paprastai metro traukiniuose, gali būti pasirenkami kitokie techniniai sprendimai, pavyzdžiui, trečiojo bėgio rinktuvo trinkelės (būgninės). Sandoris susijęs tik su oriniais pantografais.

([2]) Anksčiau intensyviai buvo naudojamas ir ketus, tačiau jis keičiamas sukepintomis ir organinėmis medžiagomis dėl, pavyzdžiui, triukšmo mažinimo reikalavimų.

32. Antra, šalys yra artimos konkurentės. Jos dažnai yra patvirtintos tų pačių riedmenų parkų tiekėjos ir įnirtingai konkuruoja dėl didelių projektų. Pavyzdžiui, šalys konkuravo neseniai Prancūzijos traukinių operatoriaus SNCF vykdytame greitųjų traukinių sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių) tiekimo konkurse teikdamos nuolat mažėjančių kainų pasiūlymus.

33. Trečia, organinių frikcinių medžiagų tiekėjai nedaro didelio spaudimo sukepinto metalo medžiagų tiekėjams. Sukepinto metalo medžiagos pakeitimas organine frikcine medžiaga yra retas ir techniškai sudėtingas.

34. Ketvirta, kliūtys patekti į rinką yra didelės. Sukepinto metalo frikcinėms medžiagoms kurti reikia didelių investicijų ir šioms medžiagoms taikomi griežti reguliavimo reikalavimai, nes jos yra pagrindiniai traukinio saugos elementai. Tikimybė, kad po sandorio atsiras naujų konkurentų, yra maža.

35. Penkta, susirūpinimą išreiškė keli rinkos dalyviai, įskaitant traukinių operatorius, riedmenų gamintojus, frikcinių medžiagų konkurentus ir stabdžių sistemų konkurentą. Jie nurodė, kad dėl sandorio šiose rinkose sumažės konkurencija ir padidės kainos.

b. **Nėra didelio veiksmingos konkurencijos ribojimo**

Visuminės trintinių stabdžių sistemos

36. Šalių veikla visuminių trintinių stabdžių sistemų rinkose sutampa tik tuo atveju, jeigu vertinamas galimas krovininių vagonų/(neelektrinių) pneumatinių trintinių sistemų segmentas. Tačiau bendra rinkos dalis lieka mažesnė nei 20 %, todėl paveiktų rinkų nėra.

37. Keleivinių riedmenų srityje paklausą EEE sudaro elektropneumatinės stabdžių sistemos, kurios tapo faktiniu visų naujų keleivinių riedmenų projektų standartu. Šalių veikla, susijusi su šiomis stabdžių sistemomis, EEE nesutampa, nes bendrovė „Wabtec“ neturi elektroninių stabdžių sistemos valdiklių, kurie turi būti naudojami EEE, todėl negali jų siūlyti ([1]).

38. Vis dėlto pasibaigus I tyrimo etapui Komisija abejojo, ar bendrovė „Wabtec“ galėtų būti potenciali nauja visuminių (elektro)pneumatinių trintinių standžių sistemų rinkos, kurioje šiuo metu aiškiai pirmauja bendrovė „Knorr-Bremse“ (jos rinkos dalis sudaro ne mažiau kaip [70–80] proc.) ir yra vienintelė konkuruojanti bendrovė „Faiveley“, dalyvė. Bendrovė „Wabtec“ kūrė dvi elektronines stabdžių valdymo sistemas – […] ir […] – ir buvo įrodymų, kad ketino jas pristatyti EEE. Tačiau pasibaigus II tyrimo etapui Komisija padarė išvadą, kad jos abejonės nebuvo visiškai pagrįstos ir kad pagal reikalaujamą teisinį standartą didelis veiksmingos konkurencijos apribojimas negalėjo būti nustatytas. Tai iš esmės lėmė toliau nurodytos priežastys.

39. Pirma, bendrovės „Wabtec“ produktas […] būtų techniškai ir komerciškai netinkamas EEE. Produktas buvo kuriamas įgyvendinant JAV skirtą projektą ir neatsižvelgiant į EEE rinkos techninius reikalavimus, jis taip pat buvo […], palyginti su konkurentų produktais. Iš bendrovės „Wabtec“ vidinių dokumentų buvo matyti, kad pati bendrovė netikėjo produkto sėkme.

40. Antra, nors tikėtina, kad […] techniniu ir komerciniu atžvilgiu labiau prilygtų produktams, kuriuos konkurentai šiuo metu parduoda EEE, jo kūrimas vis dar yra ankstyvame etape ir jam užbaigti reikės didelių kūrybinių pastangų.

41. Trečia, kitaip nei Komisija nustatė I etape, techninės naujovės rinkoje diegiamos ne tik palaipsniui, bet ir dinamiškai. Per II tyrimo etapą bendrovė „Faiveley“ informavo Komisiją, kad 2016 m. pristatys naują stabdžių valdymo produktą, kuris yra techniniu ir komerciniu atžvilgiu gerokai pranašesnis už dabartinius bendrovės „Faiveley“ produktus. Komisija padarė išvadą, kad dėl to bendrovei „Wabtec“ būtų dar sudėtingiau patekti į rinką, nes ji turėtų ne tik pasiekti dabartinį lygmenį rinkoje, bet ir prilygti esamų konkurentų padarytai pažangai. Tapo tikėtina, kad, pavyzdžiui, […] būtų pasenęs ir jį reikėtų iš esmės perprojektuoti, todėl bendrovės patekimas į rinką būtų labiau abejotinas ir bet kuriuo atveju įvyktų vėliau, nei tikėtasi.

([1]) Bendrovė „Wabtec“ elektroninius stabdžių sistemos valdiklius siūlo už EEE ribų, pavyzdžiui, JAV. Tačiau EEE reguliavimo reikalavimai ir klientų lūkesčiai gerokai skiriasi ir yra griežtesni.

42. Ketvirta, posistemių tiekėjai daro konkurencinį spaudimą. Nors šie tiekėjai negali pasiūlyti visuminių trintinių stabdžių sistemų, daugelis riedmenų gamintojų turi pajėgumų posistemes integruoti į visumines trintinių stabdžių sistemas ir šiuo pajėgumu yra pasinaudoję kaip priemone derybose.

43. Penkta, nors vieni rinkos dalyviai išreiškė tam tikrų abejonių dėl visuminių trintinių stabdžių sistemų, kiti manė, kad sandoris galėtų turėti teigiamą poveikį ir sudaryti sąlygas bendrovei „Faiveley“ įnirtingiau konkuruoti su aiškiu rinkos lyderiu – bendrove „Knorr-Bremse“.

Trintinių stabdžių sistemos

44. Komisija padarė išvadą, kad sandoris nekels konkurencijos problemų trintinių stabdžių posistemių rinkoje.

45. Šalių veikla, susijusi su mechaniniais vežimėlių stabdžiais, sutampa diskinių stabdžių tiekimo rinkoje, kurioje joms tenka bendra maždaug [30–40] proc. dalis. Tačiau kiti pagrindiniai konkurentai, t. y. bendrovės „Knorr-Bremse“ ir „Dako“, yra stiprūs. Dauguma riedmenų gamintojų taip pat manė, kad net ir po sandorio turės tinkamų alternatyvų.

46. Komisija padarė išvadą, kad stabdžių sistemos valdikliams taikomi panašūs argumentai, kaip ir visuminėms (elektro)pneumatinėms trintinių stabdžių sistemoms.

47. Šalių veikla, susijusi su oro tiekimo sistemomis, EEE nesutampa, nes šiuo metu bendrovė „Wabtec“ tokių sistemų nesiūlo. Be to, Komisija taip pat nenustatė įrodymų, kad bendrovė „Wabtec“ būtų potenciali nauja šios rinkos dalyvė.

Pantografai ir kontaktiniai intarpai

48. Bendra šalių pantografų rinkos dalis siekia [30–40] proc., jeigu vertinama atsižvelgiant į visų rūšių riedmenis. Kai kurių galimų segmentų rinkos dalis būtų didesnė, pavyzdžiui, [40–50] proc. greitųjų traukinių ir [60–70] proc. lokomotyvų segmentuose. Vis dėlto Komisija dėl toliau išvardytų pagrindinių priežasčių padarė išvadą, kad sandoris nekelia konkurencijos problemų pantografų rinkoje.

49. Pirma, Komisija padarė išvadą, kad vien rinkos dalys nevisiškai apibūdina rinkos dalyvių padėtį. Taip yra, pavyzdžiui, dėl mažo konkursų skaičiaus per metus (ypač susijusių su greitaisiais traukiniais), kuris lemia rinkos dalių svyravimą. Be to, pardavimo apimtis ir rinkos dalys iš esmės priklauso ne nuo pantografų gamintojo, o nuo traukinių platformos (standartizuotų traukinių, kurie parduodami serijomis, kaip būdinga, pavyzdžiui, lokomotyvams), kurioje įdiegti pantografai, sėkmingumo.

50. Antra, neatrodo, kad šalys būtų ypač artimos konkurentės, o daugumoje konkursų jos nekonkuruoja. Jos turi tvirtą padėtį skirtingų rūšių riedmenų rinkose: bendrovė „Faiveley“ – greitųjų traukinių, „Wabtec“ – pagrindinių linijų.

51. Trečia, rinkoje bus daug konkurentų (pavyzdžiui, bendrovės „Schunk“, „Contact“, „Richard“, „EC Engineering“ ir „Sécheron“). NET ir mažesni konkurentai turi motyvacijos ir pajėgumų toliau plėtoti savo produktus ir taip stiprinti savo padėtį skirtinguose galimuose segmentuose.

52. Ketvirta, riedmenų gamintojams tenka svarbus vaidmuo pantografų rinkoje: jie jau yra bendradarbiavę su pantografų tiekėjais, kuriančiais pantografus naujiems traukiniams, ir daugelis riedmenų gamintojų nurodė, kad prireikus galėtų patys pradėti gamybą arba remti pantografų tiekėjus. Apskritai atrodo, kad riedmenų gamintojai turi perkamąją galią.

53. Galiausiai Komisija pažymi, kad horizontaliojo sutapimo dėl kontaktinių intarpų nebūtų, nes bendrovė „Faiveley“ jų negamina. Komisija taip pat padarė išvadą, kad dėl sandorio neatsirastų vertikaliųjų apribojimų. Taip yra daugiausia todėl, kad i) bendrovės „Wabtec“ kontaktinių intarpų rinkos dalis lieka maža ir sudaro mažiau nei [10–20] proc., todėl ji negali riboti išteklių, ir ii) bendrovė „Wabtec“ jau dabar tenkina [50–60] proc. šalių kontaktinių intarpų paklausos. Rinkoje liktų daug svarbių tiekėjų, įskaitant bendrovę „Schunk“, taip pat nepriklausomų tiekėjų, kurie patys pantografų negamina (pavyzdžiui, „Morgan“ ir „Mersen“).

Frikcinių medžiagų sukuriamos vertikaliosios sąsajos

54. Sandoriu sukuriamos vertikaliosios sąsajos tarp i) frikcinių medžiagų tiekimo pradinės grandies (PĮR) ir ii) stabdžių sistemų tiekimo (taip pat vežimėlių stabdžių) galutinės grandies. Dėl šių priežasčių Komisija padarė išvadą, kad šiomis vertikaliosiomis sąsajomis veiksminga konkurencija nebus labai apribota.

55. Dėl išteklių ribojimo Komisija padarė išvadą, kad susijungęs subjektas neturėtų nei pajėgumo, nei akstino riboti išteklius ir kad išteklių ribojimas neturėtų didelio neigiamo poveikio konkurencijai galutinės grandies rinkoje.

56. Susijungusiam subjektui visų pirma trūktų pajėgumo riboti konkurentų galutinės grandies rinkoje išteklius, nes jos pagrindinė konkurentė – ir vienintelė konkurentė, kurios ištekliai galėtų būti ribojami – bendrovė „Knorr Bremse“ turi frikcinių medžiagų gamybos pajėgumų (per bendrąją įmonę ICER) ir galėtų padidinti gamybą. Be to, Komisija pažymėjo, kad bendrovė „Knorr-Bremse“ yra sudariusi susitarimą su bendrove „Wabtec“, pagal kurį […], todėl „Knorr-Bremse“ turi laiko savo gamybai plėtoti.

57. Komisija taip pat padarė išvadą, kad susijungęs subjektas nebūtų suinteresuotas riboti išteklių, nes mažai tikėtina, kad jam pavyktų pakankamai padidinti pardavimą galutinės grandies rinkoje ir taip kompensuoti negautą pelną pradinės grandies rinkoje.

58. Galiausiai galutiniai įsipareigojimai, kurie skirti horizontaliosioms konkurencijos problemoms spręsti sukepinto metalo frikcinių medžiagų rinkoje, taip pat turėtų užtikrinti galimą alternatyvų tiekimo šaltinį galutinės grandies rinkos konkurentams.

59. Dėl klientų ribojimo, kuris daugiausia būtų susijęs su organinėmis frikcinėmis medžiagomis, Komisija padarė išvadą, kad susijungęs subjektas neturėtų nei pajėgumo, nei akstino riboti klientų ir kad klientų ribojimas neturėtų didelio neigiamo poveikio konkurencijai galutinės grandies rinkoje.

60. Susijungusiam subjektui visų pirma trūktų pajėgumo riboti klientus, nes šalys nėra svarbiausi PĮR frikcinių medžiagų tiekėjų klientai (svarbiausias klientas yra bendrovė „Knorr-Bremse“, kuri užima maždaug [70–80] proc. galutinės grandies rinkos). Be to, iki 95 % frikcinių medžiagų parduodama ne pirminės įrangos, o antrinėje rinkoje. Kadangi pardavimas antrinėje rinkoje nėra visiškai priklausomas nuo pardavimo PĮR, susijungusio subjekto tiekėjai, pavyzdžiui, „Federal Mogul“, galėtų ir toliau pardavinėti antrinėje rinkoje, kuri sudaro didžiąją visos rinkos dalį. Organinės medžiagos taip pat dažniau įsigyjamos iš dviejų šaltinių ir tai daryti lengviau nei sukepinto metalo medžiagų atveju. Todėl klientai bet kokią ribojimo strategiją galėtų kompensuoti medžiagas įsigydami iš dviejų šaltinių.

61. Komisija taip pat padarė išvadą, kad susijungęs subjektas nebūtų suinteresuotas riboti klientų, nes jis tikriausiai negautų daug naudos iš tokio elgesio pradinės grandies (dėl bendrovės „Federal Mogul“ tvirtos padėties ir kitų organinių frikcinių medžiagų tiekėjų buvimo) arba galutinės grandies rinkose (dėl, be kita ko, bendrovės „Knorr-Bremse“ tvirtos padėties).

Stabdžių diskai

62. Šalių veikla EEE stabdžių diskų tiekimo antrinėje rinkoje sutampa. Vis dėlto Komisija padarė išvadą, kad dėl šio sutapimo veiksminga konkurencija nebus labai apribota.

63. Visų pirma, šalių bendra rinkos dalis lieka nedidelė ([30–40] proc.), o rinkoje bus alternatyvių konkurentų, kaip antai bendrovės „Ibre“ ir „Kovis“. Be to, dauguma traukinių operatorių nurodė po sandorio turėsiantys tinkamų alternatyvių tiekėjų.

VIII. **ĮSIPAREIGOJIMAI**

a. **Galutinių įsipareigojimų apibūdinimas**

64. Siekdama išspręsti pirmiau minėtas konkurencijos sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių arba būgninių) rinkose EEE problemas, pranešančioji šalis 2016 m. rugpjūčio 16 d. pateikė galutinius įsipareigojimus. Į juos įtraukti pakeitimai, kuriais atsižvelgta į Komisijos rinkos tyrimo, atlikto pateikus pirmuosius įsipareigojimus, rezultatus.

65. Pateikdama galutinius įsipareigojimus, pranešančioji šalis siūlo parduoti visą bendrovės „Faiveley“ frikcinių medžiagų įmonę „Faiveley Transport Gennevilliers“ (toliau – FTG) tinkamam pirkėjui (toliau – parduodama įmonė). FTG yra buvusi bendrovė „Carbon Lorraine“, kurią „Faiveley“ įsigijo 2008 m.

66. Parduodamą įmonę sudarys visas FTG materialusis ir nematerialusis turtas ir visi jos darbuotojai. Pardavimo veikla, kuri šiuo metu vykdoma per kitas bendrovės „Faiveley“ patronuojamąsias įmones, bus perkelta į FTG, o susijungęs subjektas pereinamuoju laikotarpiu klientų prašymus dėl frikcinių medžiagų, kurias šiuo metu gamina FTG, perduos parduodamai įmonei. Be to, susijungęs subjektas parduodamai įmonei subrangos pagrindu perleis greitųjų traukinių stabdžių trinkelių (diskinių), kurias bendrovė „Wabtec“, neseniai laimėjusi konkursą, kuriame varžėsi su „Faiveley“, tiekia bendrovei SNCF, tiekimo veiklos dalį (gavus SNCF sutikimą).

67. Pranešančioji šalis taip pat įsipareigoja užtikrinti, kad: i) pirkėjo pasirinkimu, pirkėjas galės už nustatytą didžiausią kainą įsigyti FTG skolą grupės įmonėms, ii) pirkimo-pardavimo sutartyje bus numatyta skatinimo sistema, kuri pirkėją skatintų investuoti į parduodamą įmonę, ir iii) pirkėjas turės galimybę parduoti tarptautinėje rinkoje geležinkelių sektoriaus klientams.

b. **Galutinių įsipareigojimų vertinimas**

68. Komisija padarė išvadą, kad galutiniai įsipareigojimai yra tinkami ir pakankami, kad būtų išspręstos Komisijos nustatytos konkurencijos problemos. Visų pirma, įvykdžius įsipareigojimus nebesutaps šalių sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių ir būgninių) tiekimo veikla.

69. Galutiniai įsipareigojimai sudaryti iš tinkamų priemonių, kuriomis atsižvelgiama į pirmųjų įsipareigojimų rinkos tyrimo grįžtamąją informaciją. Visų pirma, numatytos priemonės, kuriomis i) bus sustiprinta parduodamos įmonės kapitalo struktūra pirkėjui palankiomis sąlygomis perduodant visus dabartinius FTG įsiskolinimus bendrovei „Faiveley“, ii) pirkėjas bus tinkamai skatinamas investuoti į parduodamą įmonę ir iii) nustatomas reikalavimas parduodamą įmonę parduoti subjektui, turėsiančiam tinkamą prieigą prie tarptautinių geležinkelių klientų.

70. Galiausiai Komisija pažymėjo, kad iki vertikaliosios integracijos su bendrove „Faiveley“ parduodama įmonė buvo perspektyvi konkurentė sukepinto metalo frikcinių medžiagų rinkoje. Todėl Komisija manė, kad parduodama įmonė gali būti perspektyvi savarankiška įmonė, kuri nėra vertikaliai integruota, ir po sandorio sukepinto metalo frikcinių medžiagų rinkoje galės daryti tokį patį konkurencinį spaudimą.

71. Todėl sprendimo projekte Komisija padarė išvadą, kad sandoriu su pakeitimais, padarytais galutiniais pranešančiosios šalies pateiktais įsipareigojimais, nebūtų labai apribota veiksminga konkurencija sukepinto metalo stabdžių trinkelių (diskinių arba būgninių) gamybos ir tiekimo rinkoje.

IX. **IŠVADA IR PASIŪLYMAS**

72. Sprendimo projekte daroma išvada, kad, jeigu bus visiškai laikomasi galutinių įsipareigojimų, dėl siūlomos koncentracijos nebus labai apribota veiksminga konkurencija vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje. Todėl koncentracija turėtų būti paskelbta suderinama su vidaus rinka ir EEE susitarimu pagal Susijungimų reglamento 2 straipsnio 2 dalį bei 8 straipsnio 2 dalį ir EEE susitarimo 57 straipsnį.