Rezumatul Deciziei Comisiei

din 4 octombrie 2016

de declarare a compatibilității unei concentrări cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE

(Cazul M.7801 – Wabtec/Faiveley Transport)

[notificat cu numărul C(2016) 6325]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2018/C 113/07)

La 4 octombrie 2016, Comisia a adoptat o decizie într-un caz privind o concentrare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (Regulamentul privind concentrările economice) [1]*, în special al articolului 8 alineatul (2) din regulament. O versiune neconfidențială a textului integral al deciziei, după caz sub forma unei versiuni provizorii, este disponibilă în limba engleză pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html*

I. PĂRȚILE

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation („Wabtec") este o întreprindere internațională cu sediul în SUA, care produce și furnizează echipamente feroviare și prestează servicii în sectorul feroviar. Aceasta este liderul de piață de pe continentul american.

2. Faiveley Transport S.A. („Faiveley") este o întreprindere cu sediul în Franța, care produce și furnizează sisteme și servicii integrate pentru sectorul feroviar. Activitățile sale se axează pe piața europeană.

3. Wabtec este denumită în continuare „partea care a efectuat notificarea", iar Wabtec și Faiveley sunt denumite împreună „părțile".

II. TRANZACȚIA

4. Tranzacția constă în dobândirea de către întreprinderea Wabtec, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, a controlului unic indirect asupra întregii întreprinderi Faiveley, prin achiziționare de acțiuni („tranzacția").

III. DIMENSIUNEA EUROPEANĂ

5. Părțile au o cifră de afaceri combinată la nivel mondial de peste 2 500 de milioane EUR [2] (Wabtec: 2 292 de milioane EUR; Faiveley: 1 048 de milioane EUR). Cifra de afaceri agregată combinată a întreprinderilor în cauză depășește 100 de milioane EUR, iar cifra de afaceri agregată a fiecăreia depășește 25 de milioane EUR în fiecare dintre următoarele țări: Germania, Franța, Italia și Regatul Unit. Fiecare dintre întreprinderile în cauză are o cifră de afaceri la nivelul Uniunii de peste 100 de milioane EUR (Wabtec: […] milioane EUR; Faiveley: […] milioane EUR), dar nu realizează mai mult de două treimi din cifra lor de afaceri agregată la nivelul Uniuni în unul și același stat membru.

6. Prin urmare, concentrarea are o dimensiune europeană, în temeiul articolului 1 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice.

IV. PROCEDURA

7. La 4 aprilie 2016, Comisia a primit notificarea privind acest caz.

8. La 12 mai 2016, Comisia a adoptat, în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice, o decizie de deschidere a procedurii.

9. La 17 iunie 2016, Comisia a adoptat, în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, o decizie prin care a prelungit termenul de adoptare a deciziei finale cu 20 zile, cu acordul părții care a efectuat notificarea.

---

[1] JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

[2] Cifra de afaceri a fost calculată în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul privind concentrările economice și cu Comunicarea jurisdicțională consolidată a Comisiei (JO C 95, 16.4.2008, p. 1).

10. La 8 iulie 2016, termenul de adoptare a deciziei finale a fost suspendat în conformitate cu articolul 10 alineatul (4) din Regulamentul privind concentrările economice și cu articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 802/2004 al Comisiei ([1]) de punere în aplicare a Regulamentului privind concentrările economice. Suspendarea s-a încheiat la 13 iulie 2016.

11. La 25 iulie 2016, partea care a efectuat notificarea a prezentat Comisiei o serie de angajamente („angajamentele inițiale").

12. La 25 iulie 2016, Comisia a lansat un test de piață prin care să evalueze dacă primele angajamente erau adecvate pentru a răspunde preocupărilor în materie de concurență identificate de Comisie.

13. La 16 august 2016, partea care a efectuat notificarea a prezentat Comisiei angajamente revizuite („angajamentele finale").

V. **PIEȚELE RELEVANTE ALE PRODUSULUI** ([2])

(a) **Piața de echipamente originale și piața independentă post-vânzare**

14. În industria feroviară, schimburile comerciale au loc în general la două niveluri: (i) vânzările către producătorii de echipamente originale (*original equipment manufacturers* – OEM), care includ atât producătorii de material rulant, cât și producătorii de subsisteme; (ii) vânzările de pe piața independentă post-vânzare (*independent aftermarket* – IAM) către operatorii feroviari.

15. În conformitate cu constatările dintr-un caz anterior ([3]), Comisia a concluzionat că, întrucât IAM urmează și reflectă în mare măsură situația de pe piața OEM, este adecvat ca pieţele sistemelor și subsistemelor feroviare să fie evaluate la nivelul OEM. Pe de altă parte, pentru componentele care necesită o înlocuire regulată pe durata de viață a unui tren (de exemplu materialele de fricțiune și discurile de frână), Comisia a evaluat nivelul IAM în mod separat.

(b) **Sistemele de frânare cu fricțiune pneumatice și subsistemele acestora**

16. Există diferite soluții tehnice pentru încetinirea sau oprirea unui tren, de exemplu frânele cu fricțiune, frânele magnetice și frânele dinamice. Numai frânele cu fricțiune sunt relevante pentru evaluarea tranzacției.

17. În conformitate cu constatările dintr-un caz anterior ([4]), Comisia a concluzionat că fabricarea și furnizarea de sisteme complete de frânare cu fricțiune pentru vehiculele feroviare constituie o piață distinctă (față de alte tipuri de frâne) și că se poate face o distincție între sisteme pneumatice și sisteme hidraulice.

18. Comisia a concluzionat, de asemenea, că piața sistemelor complete de frânare cu fricțiune este probabil diferențiată cel puțin între sisteme controlate electronic („electropneumatice") și sisteme care nu sunt controlate electronic, precum și că nu se poate exclude posibilitatea unei diferențieri suplimentare în funcție de tipul de material rulant (de mare viteză, regional, subteran etc.). Comisia nu a formulat însă o concluzie în această privință, întrucât rezultatul evaluării din punctul de vedere al concurenței a rămas același pentru toate alternativele.

19. În plus, Comisia a ajuns la concluzia că există piețe separate pentru subsistemele sistemelor de frânare cu fricțiune pneumatice: (i) frânele de boghiu; (ii) comenzile de frână; și (iii) unitățile de alimentare cu aer. Comisia a observat de asemenea că, pentru comenzile de frână, ar fi aplicabile considerații similare cu cele din cazul sistemelor complete de frânare cu fricțiune pneumatice, făcându-se distincție între comenzi de frână electronice și neelectronice. În ceea ce privește frânele de boghiu, frânele cu disc ([5]) și frânele cu saboți ([6]) constituie probabil piețe separate. Comisia nu s-a pronunțat însă cu privire la definiția exactă a pieţelor produselor, întrucât rezultatul evaluării din punctul de vedere al concurenței a rămas același pentru toate alternativele.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 802/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 133, 30.4.2004, p. 1).

([2]) În plus față de pieţele descrise în prezenta secțiune, activitățile părților se suprapun în ceea ce privește (i) ușile de tren; (ii) contoarele de energie; și (iii) înregistratoarele de bord. Cu toate acestea, cotele de piață combinate ale părților pentru ușile de tren și contoarele de energie în SEE vor rămâne sub 20 % și, prin urmare, nu vor afecta pieţele. Pentru înregistratoarele de bord, conform unei variante de delimitare a pieței, cota de piață combinată a părților va atinge [20-30] %, dar creșterea cotei de piață va fi de numai [0-5] puncte procentuale. Prin urmare, aceste piețe nu sunt analizate suplimentar în prezenta notă.

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

([4]) M.7538 – Knorr-Bremse/Vossloh, punctul 48. În cele din urmă, chestiunea a fost lăsată deschisă în decizie.

([5]) O frână cu disc este alcătuită dintr-un disc de frână și o unitate de etrier de frână, care combină de obicei un cilindru de frână, o pârghie de frână și un dispozitiv de reglare a jocului. O frână cu disc acționează frânarea prin apăsarea unui material de fricțiune („plăcuță de frână") pe discul de frână montat fie pe o osie a boghiului, fie pe o roată.

([6]) O frână cu saboți este alcătuită în general dintr-un cilindru de frână, o pârghie de frână, un dispozitiv de reglare a jocului și un suport al sabotului de frână. O frână cu saboți acționează frânarea prin apăsarea unui material de fricțiune („sabot de frână") direct pe suprafața de rulare a roții.

(c) **Pantografele și patinele de contact**

20. Pantograful este echipamentul utilizat pentru a transfera curentul electric de la liniile aeriene (cu suspensie catenară) către un vehicul care circulă pe șine ([1]). În partea superioară a armăturii pantografului este plasată o patină de contact care asigură contactul efectiv cu linia catenară.

21. Comisia a concluzionat că fie piața relevantă ar trebui să fie constituită din fabricarea și furnizarea de pantografe pentru toate tipurile de material rulant, fie să se realizeze o segmentare a pieței în funcție de tipul de material rulant. Ancheta de piață a indicat că în special pantografele pentru trenurile de mare viteză ar putea constitui o piață distinctă (de exemplu, față de pantografele pentru ramele electrice care circulă pe linii principale sau regionale). Comisia nu a formulat însă o concluzie în această privință, întrucât rezultatul evaluării din punctul de vedere al concurenței a rămas același pentru toate alternativele.

22. De asemenea, Comisia a concluzionat că există o piață distinctă pentru patinele de contact.

(d) **Materialele de fricțiune**

23. Sistemele de frânare cu fricțiune determină încetinirea sau oprirea unui tren prin conversia energiei cinetice în energie termică. Materialele de fricțiune sunt componente esențiale ale acestor sisteme de frânare, care sunt apăsate pe discul de frână sau pe suprafața de rulare a roții și asigură astfel fricțiunea necesară pentru conversia energiei.

24. Există două categorii principale de materiale de fricțiune pentru trenuri, în funcție de compoziție: organice și sinterizate ([2]). De asemenea, acestea pot avea două forme principale: plăcuțe de frână pentru frânele cu disc (apăsate pe discul de frână) și saboți de frână pentru frânele cu saboți (apăsați direct pe suprafața de rulare a roții).

25. Comisia a concluzionat că există piețe separate de produse pentru: (i) plăcuțele de frână organice; (ii) plăcuțele de frână sinterizate; (iii) saboții de frână organici; și (iv) saboții de frână sinterizați. Fiecare dintre aceste piețe ar trebui segmentată, la rândul ei, între vânzările OEM și IAM. Comisia nu a stabilit dacă piața plăcuțelor sinterizate ar trebui segmentată la rândul ei între plăcuțe rigide și plăcuțe flexibile, precum și între pucuri și plăcuțe.

(e) **Discurile de frână**

26. Discurile de frână sunt componente ale frânelor de boghiu mecanice. Plăcuțele de frână sunt apăsate pe discurile de frână și determină conversia energiei cinetice în energie termică pentru a încetini sau a opri trenul.

27. Comisia a concluzionat că discurile de frână constituie o piață distinctă. Piața ar trebui, de asemenea, segmentată între vânzările OEM și IAM.

VI. PIEȚELE GEOGRAFICE RELEVANTE

28. Comisia a concluzionat că piețele geografice relevante pentru toate produsele vizate de tranzacție cuprind întregul SEE.

VII. EVALUARE

(a) **Obstacol semnificativ în calea concurenței efective**

29. Comisia a ajuns la concluzia că tranzacția ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe următoarele piețe:

(i) piața independentă post-vânzare (IAM) a plăcuțelor de frână sinterizate;

(ii) piața independentă post-vânzare (IAM) a saboților de frână sinterizați.

30. Concurența efectivă de pe piețele respective ar fi împiedicată în mod semnificativ de tranzacție din următoarele motive principale.

31. În primul rând, cotele de piață combinate ale părților ar fi ridicate: [60-70] % pentru plăcuțele sinterizate, cu o creștere de [10-20] puncte procentuale, și [90-100] % pentru saboți, cu o creștere de [0-5] puncte procentuale. Concurenții rămași pe piață ar fi puțini – în practică doar Federal Mogul și Knorr-Bremse – și semnificativ mai mici. În plus, vânzările întreprinderii Knorr-Bremse provin parțial din materiale sinterizate achiziționate de aceasta de la întreprinderea Wabtec.

([1]) În unele aplicații, cum ar fi metrourile, pot fi utilizate alte soluții tehnice, precum captatorii în contact cu o a treia șină. Tranzacția se referă numai la pantografele aeriene.

([2]) În trecut se utiliza pe scară largă și fonta, care este însă înlocuită de materiale sinterizate și materiale organice, printre altele din cauza reglementărilor privind zgomotul.

32. În al doilea rând, părțile sunt concurenți apropiați. Acestea sunt adesea furnizori autorizați pentru aceleași flote de material rulant și se află în concurență strânsă pentru proiecte majore. De exemplu, părțile au prezentat recent numeroase serii de prețuri din ce în ce mai scăzute una împotriva celeilalte, în cadrul unei licitații organizate de operatorul feroviar francez SNCF pentru furnizarea de plăcuțe de frână sinterizate pentru flota sa de trenuri de mare viteză (TGV).

33. În al treilea rând, furnizorii de materiale de fricțiune organice nu exercită o presiune importantă asupra furnizorilor de materiale sinterizate. Trecerea de la materiale sinterizate la materiale organice sau invers este rară și problematică din punct de vedere tehnic.

34. În al patrulea rând, barierele la intrarea pe piață sunt ridicate. Dezvoltarea de materiale de fricțiune sinterizate necesită investiții semnificative și, întrucât produsele reprezintă componente de siguranță esențiale ale trenurilor, acestea fac obiectul unor cerințe stricte de reglementare. Intrarea pe piață a unor noi concurenți ulterior tranzacției pare puțin probabilă.

35. În al cincilea rând, mai mulți participanți pe piață – inclusiv operatori feroviari, producători de material rulant, concurenți din sectorul materialelor de fricțiune și un concurent din sectorul sistemelor de frânare – și-au exprimat preocuparea. Aceștia au susținut că tranzacția ar determina reducerea concurenței și creșterea prețurilor pe aceste piețe.

(b) **Niciun obstacol semnificativ în calea concurenței efective**

Sistemele complete de frânare cu fricțiune

36. Activitățile părților în sectorul sistemelor complete de frânare cu fricțiune se suprapun numai dacă se evaluează potențialul segment al vagoanelor de marfă/sistemelor de frânare cu fricțiune pneumatice (neelectrice). Cu toate acestea, cota de piață combinată rămâne sub 20 % și, prin urmare, piețele nu ar fi afectate.

37. În ceea ce privește aplicațiile destinate transportului de călători, cererea din SEE se referă la sistemele de frânare electropneumatice, care au devenit standardul *de facto* pentru toate proiectele noi de material rulant destinat transportului de călători. Activitățile părților nu se suprapun în privința acestor sisteme de frânare în SEE, întrucât Wabtec nu dispune de tipul de comandă de frână electronică cerut pe piața din SEE și, prin urmare, nu poate oferi astfel de sisteme ([1]).

38. După prima etapă a anchetei, Comisia și-a exprimat preocupările referitoare la posibilitatea ca Wabtec să devină un nou actor pe piața sistemelor complete de frânare cu fricțiune (electro)pneumatice, piață al cărei lider clar este în prezent Knorr-Bremse (cu cel puțin [70-80] % din piață), Faiveley fiind unicul concurent. Wabtec dezvoltase două sisteme electronice de comandă a frânei, […] și […], existând dovezi că intenționa să le lanseze în SEE. Cu toate acestea, în urma celei de a doua etape a anchetei, Comisia a concluzionat că aceste preocupări nu erau pe deplin justificate și că existența unui obstacol semnificativ în calea concurenței efective nu a putut fi demonstrată corespunzător cerințelor legale. Principalele motive ale acestor concluzii sunt expuse în continuare.

39. În primul rând, produsul […] al Wabtec ar fi neadecvat din punct de vedere tehnic și comercial pentru SEE. Produsul a fost dezvoltat în cadrul unui proiect desfășurat în SUA, fără a ține seama de cerințele tehnice de pe piața SEE, și era, de asemenea, prea […] în raport cu produsele concurenților. Mai mult, documentele interne ale Wabtec au arătat că întreprinderea nu credea în acest produs.

40. În al doilea rând, deși […] ar fi probabil mai apropiat din punct de vedere tehnic și comercial de produsele vândute în prezent de concurenții produsului în SEE, acesta se află încă în etapele inițiale de dezvoltare și va necesita eforturi de concepție suplimentare considerabile pentru a fi finalizat.

41. În al treilea rând, contrar constatărilor Comisiei din prima etapă, inovarea tehnică de pe piață este dinamică, și nu marginală. În a doua etapă a anchetei, Faiveley a comunicat Comisiei că urma să lanseze un nou produs de comandă de frână în 2016. Produsul este mult mai avansat din punct de vedere tehnic și comercial față de actualele produse ale Faiveley. Comisia a concluzionat că o astfel de evoluție ar face și mai dificilă intrarea pe piață a Wabtec, întrucât aceasta ar trebui nu numai să se conformeze actualului nivel de pe piață, ci și să atingă nivelul inovațiilor lansate de concurenții actuali. A devenit probabil ca, de exemplu, […] să devină depășit și să necesite o reproiectare semnificativă, motiv pentru care intrarea pe piață ar fi mai incertă și în orice caz s-ar produce mai târziu decât se preconizase.

([1]) Wabtec oferă comenzi de frână electronice în afara SEE, de exemplu în SUA. Cu toate acestea, cerințele de reglementare și așteptările clienților sunt foarte diferite și mai stricte în SEE.

42. În al patrulea rând, furnizorii de subsisteme exercită o presiune concurențială. Deși acești furnizori nu pot oferi sisteme complete de frânare cu fricțiune, numeroși producători de material rulant au capacitatea de a integra subsisteme în sistemele complete de frânare cu fricțiune și au utilizat deja această capacitate ca instrument de negociere.

43. În al cincilea rând, în timp ce unii participanți pe piață au exprimat preocupări în ceea ce privește sistemele complete de frânare cu fricțiune, alți participanți au considerat mai degrabă că tranzacția ar putea avea efecte pozitive, permițând Faiveley să facă o concurență mai puternică liderului clar de piață, Knorr-Bremse.

Subsistemele frânelor cu fricțiune

44. Comisia a concluzionat că tranzacția nu ar da naștere unor probleme de concurență legate de subsistemele frânelor cu fricțiune.

45. În ceea ce privește frânele mecanice de boghiu, activitățile părților se suprapun în domeniul aprovizionării cu frâne cu disc, în care dețin o cotă de piață cumulată de aproximativ [30-40] %. Totuși, poziția principalilor concurenți, Knorr-Bremse și Dako, rămâne puternică. Majoritatea producătorilor de material rulant au considerat, de asemenea, că ar avea alternative adecvate și după încheierea tranzacției.

46. În privința comenzilor de frână, Comisia a concluzionat că se aplică aceleași considerații ca pentru sistemele complete de frânare cu fricțiune (electro)pneumatice.

47. În ceea ce privește sistemele de alimentare cu aer, activitățile părților nu se suprapun în SEE, întrucât Wabtec nu oferă în prezent astfel de sisteme. De asemenea, Comisia nu a găsit dovezi care să indice că întreprinderea Wabtec ar putea intra pe această piață.

Pantografele și patinele de contact

48. Pentru pantografe, cotele de piață combinate ale părților ating [30-40] % dacă se analizează împreună toate tipurile de material rulant. Cota de piață ar fi mai mare pentru unele subsegmente potențiale, de exemplu [40-50] % pentru trenurile de mare viteză și [60-70] % pentru locomotive. Cu toate acestea, Comisia a concluzionat că tranzacția nu ridică probleme de concurență în privința pantografelor, din motivele principale expuse în continuare.

49. În primul rând, Comisia a concluzionat că doar cotele de piață analizate în mod separat nu oferă o imagine completă a pozițiilor participanților pe piață. Acest lucru se întâmplă, de exemplu, din cauza numărului scăzut de licitații pe an (în special pentru trenurile de mare viteză), care determină volatilitatea cotelor de piață. În plus, volumul de vânzări și, prin urmare, cotele de piață depind în mare măsură nu de producătorul pantografelor, ci de succesul platformelor (trenuri standardizate vândute în serie, cum este de obicei cazul locomotivelor) pe care sunt instalate pantografele.

50. În al doilea rând, părțile nu par să fie concurenți foarte apropiați și cel mai adesea nu participă la aceleași licitații. Acestea par să aibă poziții puternice în privința pantografelor pentru categorii diferite de material rulant, Faiveley concentrându-se asupra trenurilor de mare viteză, în timp ce Wabtec este mai puternic, de exemplu, în sectorul liniilor principale.

51. În al treilea rând, vor rămâne mai mulți concurenți (de exemplu Schunk, Contact, Richard, EC Engineering și Sécheron). Chiar și concurenții mai mici par să fie motivați și capabili să își dezvolte în continuare produsele și, prin urmare, să își consolideze prezența în cadrul diferitelor segmente potențiale.

52. În al patrulea rând, producătorii de material rulant par să aibă un rol semnificativ în ceea ce privește pantografele: aceștia au colaborat deja cu furnizorii de pantografe pentru a dezvolta pantografe pentru noi trenuri, iar mulți dintre aceștia au indicat că ar putea să înceapă producția internă sau să sponsorizeze furnizorii de pantografe, dacă va fi necesar. În general, producătorii de material rulant par să aibă putere de cumpărare.

53. În cele din urmă, Comisia observă că patinele de contact nu ar determina suprapuneri orizontale, întrucât Faiveley nu le produce. De asemenea, Comisia a concluzionat că tranzacția nu ar da naștere unor probleme verticale, din următoarele motive principale: (i) cota de piață a Wabtec pentru patinele de contact rămâne scăzută, și anume sub [10-20] %, indicând absența capacității de a bloca accesul la aprovizionare; și (ii) părțile acoperă deja [50-60] % din cererea lor de patine de contact prin achiziții de la Wabtec. Pe piață ar rămâne mai mulți furnizori semnificativi, inclusiv Schunk, precum și mai mulți furnizori independenți fără producție proprie de pantografe (precum Morgan și Mersen).

Legăturile verticale create de operarea pe piața materialelor de fricțiune

54. Tranzacția determină apariția unor legături verticale între: (i) furnizarea în amonte de materiale de fricțiune (OEM); și (ii) furnizarea în aval de sisteme de frânare (precum și de frâne de boghiu). Comisia a concluzionat că aceste legături verticale nu împiedică în mod semnificativ concurența efectivă, din motivele expuse în continuare.

55. În ceea ce privește blocarea accesului la aprovizionare, Comisia a concluzionat că entitatea rezultată în urma concentrării nu ar avea nici capacitatea și nici motivația de a bloca accesul, precum și că blocarea accesului la aprovizionare probabil că nu ar avea efecte negative importante asupra concurenței în aval.

56. În special, entitatea rezultată în urma concentrării nu ar putea bloca accesul concurenților din aval, întrucât Knorr-Bremse, care este principalul concurent și singurul care ar fi vizat de blocare, are capacitatea de a produce materiale de fricțiune (prin întreprinderea sa comună ICER) și ar putea crește producția. Comisia observă, de asemenea, că Knorr-Bremse a încheiat un acord cu Wabtec prin care […], ceea ce îi lasă timp întreprinderii Knorr-Bremse să își dezvolte propria producție.

57. Comisia a concluzionat și că entitatea rezultată în urma concentrării nu ar avea motive să se angajeze în blocarea accesului la aprovizionare, deoarece probabil că nu ar fi în măsură să își mărească vânzările în aval într-o măsură suficientă pentru a recupera pierderile de profit din amonte.

58. În fine, angajamentele finale – care vizează înlăturarea problemelor de concurență orizontale în sectorul materialelor de fricțiune sinterizate – ar asigura, de asemenea, o potențială sursă alternativă de aprovizionare pentru concurenții din aval.

59. În ceea ce privește blocarea accesului la clienți, care ar viza în special materialele de fricțiune organice, Comisia a concluzionat că entitatea rezultată în urma concentrării nu ar avea nici capacitatea și nici motivația de a bloca accesul, precum și că blocarea accesului la clienți probabil că nu ar avea efecte negative importante asupra concurenței din aval.

60. În special, entitatea rezultată în urma concentrării nu ar avea capacitatea de a se angaja în blocarea accesului la clienți, deoarece părțile nu sunt cei mai importanți clienți ai furnizorilor OEM de materiale de fricțiune (cel mai important client fiind Knorr-Bremse, cu aproximativ [70-80] % din piața în aval). În plus, până la 95 % din materialele de fricțiune sunt vândute pe piața IAM, și nu pe piața OEM. Deoarece vânzările IAM par să nu fie total dependente de vânzările OEM, furnizorii entității rezultate în urma concentrării, cum ar fi Federal Mogul, ar putea continua să vândă pe piața IAM, care constituie cea mai mare parte a pieței totale. De asemenea, în cazul materialelor organice, aprovizionarea din două surse este o practică mai frecventă și mai ușor de aplicat decât pentru materialele sinterizate. Prin urmare, clienții ar putea contracara o eventuală strategie de blocare prin practica aprovizionării din două surse.

61. Comisia a concluzionat și că entitatea rezultată în urma concentrării nu ar avea niciun motiv să se angajeze în blocarea accesului la clienți, deoarece probabil că nu ar putea beneficia în mod semnificativ de pe urma unui astfel de comportament pe piața în amonte (din cauza poziției puternice a Federal Mogul și a prezenței altor furnizori de materiale de fricțiune organice) sau pe piața în aval (din cauza, printre altele, a poziției puternice a Knorr-Bremse).

Discurile de frână

62. Activitățile părților se suprapun în ceea ce privește aprovizionarea cu discuri de frână pe piața IAM din SEE. Comisia a concluzionat însă că această suprapunere nu provoacă o denaturare semnificativă a concurenței efective.

63. În special, cota de piață cumulată a părților va fi în continuare modestă, și anume [30-40] %, iar o serie de concurenți, precum Ibre și Kovis, vor rămâne pe piață. Majoritatea operatorilor feroviari au indicat, de asemenea, că vor continua să dispună de furnizori alternativi după tranzacție.

VIII. **ANGAJAMENTE**

(a) **Descrierea angajamentelor finale**

64. Pentru a răspunde preocupărilor menționate anterior cu privire la concurența de pe piețele de plăcuțe sinterizate și de saboți sinterizați pentru frânele cu fricțiune din SEE, partea care a efectuat notificarea a prezentat angajamentele finale la 16 august 2016. Angajamentele finale includ modificări pentru a ține seama de rezultatele testului de piață efectuat de Comisie cu privire la angajamentele inițiale.

65. În angajamentele finale, partea care a efectuat notificarea a propus cesionarea întregii activități a Faiveley din sectorul materialelor de fricțiune, Faiveley Transport Gennevilliers („FTG"), către un cumpărător adecvat („activitatea cesionată"). FTG este fosta întreprindere Carbon Lorraine, achiziționată de Faiveley în 2008.

66. Activitatea cesionată va include toate activele corporale și necorporale ale FTG și întregul său personal. Relațiile comerciale gestionate în prezent prin intermediul altor filiale ale Faiveley vor fi transferate FTG, iar entitatea rezultată în urma concentrării va transmite activității cesionate, pentru o perioadă de tranziție, cererile clienților referitoare la materiale de fricțiune care sunt în prezent produse de FTG. De asemenea, entitatea rezultată în urma concentrării va subcontracta activității cesionate o parte din furnizarea de plăcuțe de frână pentru TGV-uri pe care Wabtec le furnizează SNCF în urma câștigării unei licitații recente împotriva Faiveley (sub rezerva acordului SNCF).

67. De asemenea, partea care a efectuat notificarea se angajează să se asigure că: (i) la alegerea cumpărătorului, acesta va putea să dobândească datoria intragrup a FTG la un preț fix maxim; (ii) contractul de vânzare-cumpărare va include un sistem de stimulente care să încurajeze cumpărătorul să facă investiții în activitatea cesionată; (iii) cumpărătorul va avea capacitatea de a realiza vânzări la nivel internațional către clienți din industria feroviară.

(b) **Evaluarea angajamentelor finale**

68. Comisia a concluzionat că angajamentele finale sunt adecvate și corespunzătoare pentru a înlătura problemele de concurență identificate. În special, angajamentele vor înlătura orice suprapunere a părților în ceea ce privește furnizarea de plăcuțe de frână sinterizate și de saboți de frână sinterizați.

69. Angajamentele finale includ măsuri adecvate, luând în considerare feedbackul oferit de testul de piață privind angajamentele inițiale. În special, sunt incluse măsuri pentru: (i) a consolida structura de capital a activității cesionate prin transferul către cumpărător, în termeni avantajoși, al tuturor datoriilor intragrup actuale ale FTG în raport cu Faiveley; (ii) a oferi stimulente adecvate pentru a încuraja cumpărătorul să facă investiții în activitatea cesionată; (iii) a se asigura că activitatea cesionată este cumpărată de o entitate cu un acces adecvat la clienții internaționali de pe piața feroviară.

70. În fine, Comisia observă că activitatea cesionată era un concurent viabil pe piața materialelor de fricțiune sinterizate înainte de integrarea verticală cu Faiveley. Prin urmare, Comisia consideră că activitatea cesionată poate fi o întreprindere independentă viabilă fără a fi integrată vertical și că aceasta va continua să exercite același nivel de presiune concurențială pe piața materialelor de fricțiune sinterizate după tranzacție.

71. Prin urmare, Comisia a concluzionat, în proiectul de decizie, că tranzacția, așa cum a fost modificată prin angajamentele finale prezentate de partea care a efectuat notificarea, nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în ceea ce privește producția și furnizarea de plăcuțe de frână sinterizate și de saboți de frână sinterizați.

IX. **CONCLUZIE ȘI PROPUNERE**

72. Concluzia proiectului este că, sub rezerva respectării depline a angajamentelor finale, concentrarea propusă nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia. În consecință, concentrarea ar trebui declarată compatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) și cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice și cu articolul 57 din Acordul privind SEE.