Zhrnutie rozhodnutia Komisie

zo 4. októbra 2016,

ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom a fungovaním Dohody o EHP

(Vec M.7801 – Wabtec/Faiveley Transport)

[oznámené pod číslom C(2016) 6325]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2018/C 113/07)

Komisia prijala 4. októbra 2016 rozhodnutie týkajúce sa prípadu fúzie podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi ([1]), *a najmä podľa článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia. Úplné znenie tohto rozhodnutia, ktoré nemá dôverný charakter, prípadne v podobe predbežného znenia, je k dispozícii v anglickom jazyku na webovom sídle Generálneho riaditeľstva pre hospodársku súťaž: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html*

I. **STRANY**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation (ďalej len „Wabtec“) je medzinárodný podnik so sídlom v USA pôsobiaci v oblasti výroby a v dodávok železničného vybavenia a v poskytovaní služieb v železničnom sektore. Na americkom kontinente je lídrom na trhu.

2. Faiveley Transport S.A. (ďalej len „Faiveley“) je podnik so sídlom vo Francúzsku pôsobiaci v oblasti výroby a v dodávok integrovaných systémov a služieb pre železničný sektor. Jeho činnosti sa zameriavajú na európsky trh.

3. Wabtec sa ďalej označuje ako „oznamujúca strana“ a spoločne sa Wabtec a Faiveley označujú pojmom „strany“.

II. **TRANSAKCIA**

4. Transakcia spočíva v tom, že Wabtec nadobudne v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia o fúziách celý podnik Faiveley prostredníctvom kúpy akcií (ďalej len „transakcia“).

III. **VÝZNAM PRE ÚNIU**

5. Strany majú spoločný celkový celosvetový obrat viac ako 2 500 miliónov EUR ([2]) (Wabtec 2 292 miliónov EUR; Faiveley 1 048 miliónov EUR). Spoločný celkový obrat dotknutých podnikov je viac ako 100 miliónov EUR a celkový obrat každého z nich je viac ako 25 miliónov EUR v každej z týchto krajín – Nemecko, Francúzsko, Taliansko a Spojené kráľovstvo. Každý z dotknutých podnikov má obrat v Únii viac ako 100 miliónov EUR (Wabtec […] miliónov EUR; Faiveley […] miliónov EUR), v jednom jedinom členskom štáte však nedosahujú viac ako dve tretiny celkových obratov v Únii.

6. Koncentrácia má preto význam pre celú Úniu podľa článku 1 ods. 3 nariadenia o fúziách.

IV. **POSTUP**

7. Komisia prijala 4. apríla 2016 oznámenie v tejto veci.

8. Komisia prijala 12. mája 2016 rozhodnutie v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. c) nariadenia o fúziách, ktorým začala konanie.

9. Komisia prijala 17. júna 2016 so súhlasom oznamujúcej strany rozhodnutie podľa článku 10 ods. 3 nariadenia o fúziách, ktorým predĺžila lehotu na prijatie konečného rozhodnutia o 20 dní.

([1]) Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

([2]) Obrat je vypočítaný v súlade s článkom 5 nariadenia o fúziách a v súlade s konsolidovaným oznámením Komisie o právomoci (Ú. v. EÚ C 95, 16.4.2008, s. 1).

10. Dňa 8. júla 2016 bola lehota na prijatie konečného rozhodnutia prerušená v súlade s článkom 10 ods. 4 nariadenia o fúziách a článkom 9 nariadenia Komisie (ES) č. 802/2004 ([1]), ktorým sa vykonáva nariadenie o fúziách. Prerušenie sa skončilo 13. júla 2016.

11. Oznamujúca strana predložila Komisii 25. júla 2016 záväzky (ďalej len „prvé záväzky“).

12. Komisia začala 25. júla 2016 test trhu s cieľom posúdiť, či sú prvé záväzky vhodné na riešenie obáv, ktoré Komisia identifikovala v súvislosti s hospodárskou súťažou.

13. Oznamujúca strana predložila Komisii 16. augusta 2016 zrevidované záväzky (ďalej len „konečné záväzky“).

V. **RELEVANTNÉ TRHY S VÝROBKAMI** ([2])

a) **Trh s pôvodným zariadením a nezávislý trh náhradných dielov**

14. V železničnom priemysle sa obchoduje zvyčajne na dvoch úrovniach: i) predaj výrobcom pôvodného zariadenia vrátane výrobcov (ďalej len „VPZ“) železničných koľajových vozidiel a výrobcov podsystémov a ii) predaj na nezávislom trhu náhradných dielov prevádzkovateľom vlakom.

15. Komisia v súlade so zisteniami v predchádzajúcej veci ([3]) skonštatovala, že keďže nezávislý trh náhradných dielov z veľkej časti sleduje a odráža situáciu na trhu VPZ, je vhodné posúdiť trhy s vlakovými systémami a podsystémami na úrovni VPZ. Pokiaľ však ide o prvky, ktoré si vyžadujú pravidelnú výmenu v priebehu životnosti vlaku (napríklad trecie materiály a brzdové kotúče), Komisia posúdila úroveň nezávislého trhu náhradných dielov samostatne.

b) **Pneumatické trecie brzdové systémy a ich podsystémy**

16. Existujú viaceré rôzne technické riešenia na spomalenie alebo zastavenie vlaku, ako sú trecie brzdy, magnetické brzdy a dynamické brzdy. Na posúdenie tejto transakcie sú významné len trecie brzdy.

17. Komisia v súlade so zisteniami v predchádzajúcej veci ([4]) skonštatovala, že výroba a dodávky kompletných trecích brzdových systémov pre železničné vozidlá predstavujú samostatný trh (na rozdiel od iných druhov bŕzd) a že možno rozlišovať medzi pneumatickými a hydraulickými systémami.

18. Komisia ďalej skonštatovala, že trh s kompletnými trecími brzdovými systémami sa pravdepodobne rozlišuje minimálne na elektronicky ovládané (elektropneumatické) a neelektronicky ovládané systémy a že nemožno vylúčiť, že je možné ďalšie rozlíšenie podľa druhu týchto železničných koľajových vozidiel (napr. vysokorýchlostné, regionálne, podzemné atď.). Komisia však nevyvodila záver o tejto otázke, lebo výsledok posúdenia z hľadiska hospodárskej súťaže bol rovnaký v prípade všetkých alternatív.

19. Komisia ďalej vyvodila záver, že existujú samostatné trhy pre podsystémy pneumatických trecích brzdových systémov: i) podvozkové brzdy; ii) ovládače bŕzd a iii) vzduchové sústavy. Komisia ďalej poznamenáva, že na ovládače bŕzd sa uplatňujú podobné úvahy, pokiaľ ide o elektronické a neelektronické ovládače bŕzd, ako na kompletné pneumatické trecie brzdové systémy. Pokiaľ ide o podvozkové brzdy, brzdové kotúče ([5]) a klátikové brzdy ([6]) predstavujú pravdepodobne samostatné trhy. Komisia však nevyvodila záver o presných vymedzeniach trhu s výrobkami, lebo výsledok posúdenia z hľadiska hospodárskej súťaže bol rovnaký v prípade všetkých alternatív.

([1]) Nariadenie Komisie (ES) č. 802/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. EÚ L 133, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Okrem trhov opísaných v tomto oddiele sa činnosti strán prelínajú, pokiaľ ide o i) dvere vlakov; ii) merače spotreby energie a iii) zapisovače údajov. Spoločné trhové podiely strán v segmentoch dverí vlakov a meračov spotreby energie v EHP budú však naďalej menšie ako 20 %, takže neovplyvnia trhy. Pokiaľ ide o zapisovače údajov, spoločný trhový podiel strán dosiahne pri jednej alternatíve vymedzenia trhu [20 – 30] %, nárast trhového podielu však bude len [0 – 5] percentuálnych bodov. Tieto trhy sa v tomto oznámení preto ďalej neanalyzujú.

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

([4]) M.7538 – Knorr-Bremse/Vossloh, bod 48. Otázka bola napokon v rozhodnutí ponechaná otvorená.

([5]) Kotúčovú brzdu tvorí brzdový kotúč a brzdový strmeň, ktorý zvyčajne kombinuje brzdový valec, brzdové sútyčie a nastavovač odľahlosti zdrží. Pritlačením trecieho materiálu (nazývaného „brzdová doštička“) na brzdový kotúč, ktorý je namontovaný na osi podvozku alebo na kolese, začne kotúčová brzda brzdiť.

([6]) Klátikovú brzdu tvorí zvyčajne brzdový valec, brzdové sútyčie, nastavovač odľahlosti zdrží a držiak brzdových klátikov. Klátiková brzda spôsobuje brzdenie pritlačením trecieho materiálu (nazývaného „brzdový klátik“ alebo „brzdová čeľusť“) priamo na jazdnú plochu kolesa.

c) **Zberače a klzné lišty**

20. Zberač je zariadenie používané na prenos elektrického prúdu z nadzemného vedenia (trakčné vedenie) do železničného vozidla ([1]). Na vrchu hlavy zberača sa nachádzajú klzné lišty na samotný styk s vedením.

21. Komisia skonštatovala, že významný trh by mali byť buď výroba a dodávky zberačov pre všetky druhy železničných koľajových vozidiel, alebo že trh by mal byť segmentovaný podľa druhu predmetného železničného koľajového vozidla. Z preskúmania trhu konkrétne vyplynulo, že zberače pre vysokorýchlostné vlaky môžu predstavovať samostatný trh (na rozdiel napríklad od zberačov pre hlavné a regionálne elektrické motorové jednotky). Komisia však nevyvodila záver o tejto otázke, lebo výsledok posúdenia z hľadiska hospodárskej súťaže bol rovnaký v prípade všetkých alternatív.

22. Komisia ďalej skonštatovala, že existuje samostatný trh s klznými lištami.

d) **Trecie materiály**

23. Trecie brzdové systémy spôsobujú spomalenie alebo zastavenie vlaku premenou kinetickej energie na teplo. Trecie materiály sú nevyhnutnou súčasťou takéhoto brzdového systému, ktoré pri pritlačení na brzdový kotúč alebo jazdnú plochu kolesa zabezpečia trenie potrebné na premenu formy energie.

24. Trecie materiály na použitie vo vlakoch sa vyskytujú najmä v dvoch rôznych zloženiach: organické a spekané ([2]). Sú aj v dvoch hlavných tvaroch: brzdové doštičky pre kotúčové brzdy (pritláčané na brzdový kotúč) a brzdové čeľuste/klátiky pre klátikové brzdy (pritláčané priamo na jazdnú plochu kolesa).

25. Komisia vyvodila záver, že existujú samostatné trhy s výrobkami pre: i) organické doštičky; ii) spekané doštičky; iii) organické brzdové klátiky a iv) spekané brzdové klátiky. Každý z týchto trhov by mal byť segmentovaný na predaj pre VPZ a na predaj na nezávislom trhu náhradných dielov. Komisia ponechala otvorené, či by sa trh so spekanými doštičkami mal ďalej segmentovať na pevné a flexibilné doštičky, ako aj na doštičky oblého a iného tvaru.

e) **Brzdové kotúče**

26. Brzdové kotúče sú diely mechanickej podvozkovej brzdy. Brzdové doštičky sú pritláčané na brzdové kotúče, čo spôsobuje premenu kinetickej energie na teplo s cieľom spomaliť alebo zastaviť vlak.

27. Komisia vyvodila záver, že brzdové kotúče predstavujú samostatný trh. Trh by mal byť segmentovaný aj na predaj pre VPZ a na predaj na nezávislom trhu náhradných dielov.

VI. GEOGRAFICKY VÝZNAMNÉ TRHY

28. Komisia skonštatovala, že geograficky významné trhy pre všetky výrobky dotknuté transakciou sú v celom EHP.

VII. POSÚDENIE

a) **Značné narušenie efektívnej hospodárskej súťaže**

29. Komisia dospela k záveru, že transakcia by značne narušila efektívnu hospodársku súťaž na trhoch s týmito výrobkami:

i) nezávislý trh s náhradnými spekanými brzdovými doštičkami;

ii) nezávislý trh s náhradnými spekanými brzdovými klátikmi.

30. Efektívna hospodárska súťaž na týchto trhoch by bola značne narušená transakciou z hlavných dôvodov uvedených ďalej.

31. Po prvé, spoločné trhové podiely strán by boli vysoké: [60 – 70] % v prípade spekaných doštičiek so zvýšením o [10 – 20] percentuálnych bodov a [90 – 100] % v prípade klátikov so zvýšením o [0 – 5] percentuálnych bodov. Zvyšných konkurentov by bolo málo – v praxi len Federal Mogul a Knorr-Bremse – a tí by boli výrazne menší. Predaj spoločnosti Knorr-Bremse navyše čiastočne pochádza z predaja spekaných materiálov od podniku Wabtec pre spoločnosť Knorr-Bremse.

([1]) V niektorých aplikáciách, typicky v prípade podzemných vlakov, sa môžu používať iné technické riešenia, ako sú napríklad zberač z tretej koľajnice. Táto transakcia sa týka len nadzemných zberačov.

([2]) Kedysi sa často používala železná liatina, v súčasnosti sa však nahrádza spekanými a organickými materiálmi z dôvodov napríklad predpisov týkajúcich sa hluku.

32. Po druhé, strany sú blízkymi konkurentmi. Často sú schválenými dodávateľmi pre rovnaké parky železničných koľajových vozidiel a intenzívne súťažia o veľké projekty. Strany napríklad nedávno predložili viaceré kolá stále klesajúcich cien, keď predkladali ponuky proti sebe v obstarávaní, ktoré organizoval francúzsky prevádzkovateľ vlakov SNCF na dodávku spekaných brzdových doštičiek pre svoj park TGV.

33. Po tretie, dodávatelia organických trecích materiálov významne neobmedzujú dodávateľov spekaných materiálov. Prechod medzi spekanými a organickými trecími materiálmi je zriedkavý a technicky náročný.

34. Po štvrté, prekážky vstupu sú vysoké. Vývoj spekaných trecích materiálov si vyžaduje značné investície a, pretože výrobky sú hlavnými bezpečnostnými komponentmi vlakov, vzťahujú sa na ne prísne regulačné požiadavky. Vstup nových konkurentov na trh po transakcii vyzerá nepravdepodobne.

35. Po piate, viacerí účastníci trhu – vrátane prevádzkovateľov vlakov, výrobcov železničných koľajových vozidiel, konkurentov v segmente trecích materiálov a konkurenta v segmente brzdového systému – vyjadrili obavy. Uviedli, že transakcia by viedla k oslabeniu hospodárskej súťaže a k zvýšeným cenám na týchto trhoch.

b) **Žiadne značné narušenie efektívnej hospodárskej súťaže**

Kompletné trecie brzdové systémy

36. Činnosti strán v segmente kompletných trecích brzdových systémov sa prelínajú, len ak sa posudzuje možný segment nákladných vozňov/(neelektrických) pneumatických trecích systémov. Spoločný trhový podiel je však naďalej menší ako 20 %, takže nie sú ovplyvnené žiadne trhy.

37. Pokiaľ ide o osobné vozne, dopyt v EHP tvoria elektropneumatické brzdové systémy, ktoré sa stali v podstate štandardom vo všetkých projektoch nových osobných železničných koľajových vozidiel. Činnosti strán sa neprelínajú, pokiaľ ide o takéto brzdové systémy v EHP, lebo podnik Wabtec nemá typ elektronického ovládača bŕzd požadovaného v EHP, takže ho nemôže ponúkať ([1]).

38. Komisia mala však po prvej fáze vyšetrovania aj tak obavy, že Wabtec by mohol vstúpiť na trh s kompletnými (elektro)pneumatickými trecími brzdovými systémami, kde je v súčasnosti spoločnosť Knorr-Brems jasným lídrom trhu (s najmenej [70 – 80] % trhu) a podnik Faiveley je jediný konkurent. Wabtec vyvíja dva systémy elektronických ovládačov bŕzd, […] a […], a existujú dôkazy, že Wabtec mal v úmysle uviesť ich v EHP na trh. Komisia však po druhej fáze vyšetrovania vyvodila záver, že jej obavy neboli plne podložené a že podľa požadovanej právnej normy nebolo možné určiť značné narušenie efektívnej hospodárskej súťaže. Bolo to najmä z dôvodov uvedených ďalej.

39. Po prvé, výrobok podniku Wabtec […] by bol technicky a komerčne nevhodný pre EHP. Výrobok bol vyvinutý ako projekt vedený USA bez zohľadnenia technických požiadaviek trhu EHP a bol takisto príliš […] v porovnaní s výrobkami konkurentov. Interné dokumenty podniku Wabtec ďalej preukázali, že samotná spoločnosť Wabtec výrobku neverila.

40. Po druhé, hoci výrobok […] by bol pravdepodobne technicky a komerčne vyrovnanejší výrobkom, ktoré konkurenti v súčasnosti predávajú v EHP, ešte je v skorých fázach vývoja a jeho dokončenie si bude vyžadovať ďalšie značné konštrukčné úsilie.

41. Po tretie, v rozpore so závermi Komisie v prvej fáze sú technické inovácie na trhu dynamické a nielen prírastkové. Faiveley počas druhej fázy vyšetrovania Komisii oznámil, že v roku 2016 uvádza nový výrobok ovládača bŕzd. Výrobok je technicky a komerčne výrazne modernejší ako súčasné výrobky podniku Faiveley. Komisia skonštatovala, že takýto vývoj ešte viac sťažuje vstup podniku Wabtec na trh, lebo by musel dosiahnuť nielen súčasnú úroveň na trhu, ale musel by vyrovnať aj nový vývoj existujúcich konkurentov. Napríklad je pravdepodobné, že výrobok […] by bol zastaraný a vyžadoval by si výrazne nový dizajn, čo znižuje pravdepodobnosť vstupu podniku Wabtec na trh a v každom prípade ho posúva na neskoršie obdobie, ako sa očakávalo.

([1]) Wabtec ponúka elektronické ovládače bŕzd mimo EHP, napríklad v USA. Regulačné požiadavky a očakávania zákazníkov sú však v EHP výrazne odlišné a prísnejšie.

42. Po štvrté, dodávatelia podsystémov vyvíjajú konkurenčný tlak. Hoci títo dodávatelia nevedia ponúknuť kompletné trecie brzdové systémy, mnohí výrobcovia železničných koľajových vozidiel vedia integrovať podsystémy do kompletných trecích brzdových systémov, a túto skutočnosť v minulosti využili ako nástroj vyjednávania.

43. Po piate, hoci niektorí účastníci trhu vyjadrili určité obavy týkajúce sa kompletných trecích brzdových systémov, iní sa skôr domnievajú, že transakcia by mohla byť pozitívna, lebo podniku Faiveley by umožnila silnejšie konkurovať jasnému lídrovi na trhu, spoločnosti Knorr-Bremse.

Trecie brzdové podsystémy

44. Komisia skonštatovala, že transakcia nespôsobuje obavy týkajúce sa hospodárskej súťaže v súvislosti s trecími brzdovými podsystémami.

45. Pokiaľ ide o mechanické podvozkové brzdy, činnosti strán sa prelínajú v oblasti dodávok kotúčových bŕzd, kde dosahujú spoločný trhový podiel vo výške približne [30 – 40] %. Iní hlavní konkurenti, Knorr-Bremse a Dako, však zostávajú silní. Väčšina výrobcov železničných koľajových vozidiel sa takisto domnieva, že by mali dostatočné alternatívy aj po transakcii.

46. Pokiaľ ide o ovládače bŕzd, Komisia vyvodila záver, že platia rovnaké úvahy ako pre kompletné (elektro)pneumatické trecie brzdové systémy.

47. Pokiaľ ide o vzduchové systémy, činnosti strán sa v EHP neprelínajú, lebo Wabtec v súčasnosti takéto systémy neponúka. Komisia nenašla ani dôkazy, že by Wabtec mohol vstúpiť na tento trh.

Zberače a klzné lišty

48. V segmente zberačov dosahujú spoločné trhové podiely strán [30 – 40] %, ak sa zoberú do úvahy spolu všetky typy železničných koľajových vozidiel. Pre niektoré možné podsegmenty by bol trhový podiel vyšší, napríklad [40 – 50] % v podsegmente vysokorýchlostných vlakov a [60 – 70] % v podsegmente lokomotív. Komisia z hlavných dôvodov uvedených ďalej skonštatovala, že transakcia nespôsobuje obavy týkajúce sa hospodárskej súťaže v súvislosti so zberačmi.

49. Po prvé, Komisia skonštatovala, že samotné trhové podiely úplne nevystihujú pozície účastníkov trhu. Dôvodom je napríklad nízky počet verejných obstarávaní za rok (najmä v prípade vysokorýchlostných vlakov) a z toho vyplývajúca nestálosť trhových podielov. Navyše objem predaja, a teda trhové podiely vo veľkej miere závisia nie od výrobcu zberača, ale od úspechu vlakových platforiem (štandardizované vlaky predávané v súpravách, typické napríklad pre lokomotívy), na ktorých sú zberače namontované.

50. Po druhé, nezdá sa, že by strany boli veľmi blízkymi konkurentmi a vo väčšine verejných obstarávaní sa nestretávajú. Zdá sa, že sú silné v segmente zberačov pre odlišné druhy železničných koľajových vozidiel, pričom podnik Faiveley sa zameriava na vysokorýchlostné vlaky a podnik Wabtec je silnejší napríklad v segmente vlakov určených na prevádzku na hlavných trasách.

51. Po tretie, zopár konkurentov na trhu zostane (ako sú Schunk, Contact, Richard, EC Engineering a Sécheron). Aj menší konkurenti sa zdajú byť motivovaní a schopní ďalej vyvíjať svoje výrobky, a tak zvýšiť mieru svojej činnosti v rôznych možných segmentoch.

52. Po štvrté, vyzerá to, že výrobcovia železničných koľajových vozidiel zohrávajú významnú úlohu v segmente zberačov: V minulosti spolupracovali s dodávateľmi zberačov na vývoji zberačov pre nové vlaky a mnohí z nich uviedli, že v prípade potreby by mohli začať vlastnú výrobu alebo by mohli financovať dodávateľov zberačov. Vo všeobecnosti sa zdá, že výrobcovia železničných koľajových vozidiel majú kúpnu silu.

53. Napokon, Komisia poznamenáva, že klzné lišty by nespôsobili nárast horizontálnych prelínaní, lebo Faiveley ich nevyrába. Ďalej skonštatovala, že transakcia nespôsobuje vertikálne obavy. Dôvodom je najmä skutočnosť, že i) trhový podiel podniku Wabtec na trhu s klznými lištami zostáva menší ako [10 – 20] %, z čoho nevyplýva schopnosť obmedzovania prístupu k vstupom, a ii) strany už odoberajú [50 – 60] % svojho dopytu po klzných lištách od podniku Wabtec. Viacerí významní dodávatelia zostanú na trhu vrátane spoločnosti Schunk, ako aj viacerí nezávislí dodávatelia bez vlastnej výroby zberačov (ako napríklad Morgan a Mersen).

Vertikálne prepojenia vytvorené trecími materiálmi

54. Transakcia spôsobuje vertikálne prepojenia medzi i) dodávkami trecích materiálov na hornom trhu (VPZ) a ii) dodávkami brzdových systémov (a aj podvozkových bŕzd) na dolnom trhu. Komisia z týchto dôvodov vyvodila záver, že tieto vertikálne prepojenia nespôsobujú značné obmedzenie efektívnej hospodárskej súťaže.

55. Pokiaľ ide o obmedzovanie prístupu k vstupom, Komisia vyvodila záver, že zlúčený subjekt nebude mať schopnosť ani motiváciu obmedzovať prístup k vstupom a že obmedzovanie prístupu k vstupom by nemalo značný negatívny vplyv na hospodársku súťaž na dolnom trhu.

56. Zlúčenému subjektu bude najmä chýbať schopnosť obmedzovať svojich konkurentov na dolnom trhu, lebo hlavný konkurent – a jediný takýto konkurent, ktorý by sa mohol obávať obmedzenia prístupu k vstupom – Knorr-Bremse má kapacitu na výrobu trecích materiálov (prostredníctvom svojho spoločného podniku ICER) a mohol by zvýšiť výrobu. Komisia takisto poznamenáva, že spoločnosť Knorr-Bremse uzavrela dohodu s podnikom Wabtec, podľa ktorej […], čo spoločnosti Knorr-Bremse poskytuje čas na vývoj vlastnej výroby.

57. Komisia ďalej skonštatovala, že zlúčený subjekt by nemal dôvod na obmedzovanie prístupu k vstupom, lebo je nepravdepodobné, že by bol schopný zvýšiť svoj predaj na dolnom trhu v dostatočnej výške na vynahradenie ušlých ziskov na hornom trhu.

58. Napokon, konečné záväzky – zamerané na rozptýlenie obáv týkajúcich sa horizontálnej hospodárskej súťaže v segmente spekaných trecích materiálov – zabezpečia možný alternatívny zdroj pre konkurentov na dolnom trhu.

59. Pokiaľ ide o obmedzovanie prístupu zákazníkov, ktoré by sa týkalo hlavne organických trecích materiálov, Komisia vyvodila záver, že zlúčený subjekt nebude mať schopnosť ani dôvod obmedzovať prístup zákazníkov, a že obmedzovanie prístupu zákazníkov by pravdepodobne nemalo značný negatívny vplyv na hospodársku súťaž na dolnom trhu.

60. Zlúčený subjekt nebude schopný obmedzovať zákazníkov, lebo strany nie sú najdôležitejšími zákazníkmi dodávateľov trecích materiálov VPZ (celkovo najdôležitejším zákazníkom je spoločnosť Knorr-Bremse s približne [70 – 80] % na dolnom trhu). Navyše až 95 % trecích materiálov sa predáva na nezávislom trhu náhradných dielov, a nie na trhu VPZ. Keďže sa zdá, že predaj na nezávislom trhu náhradných dielov nie je úplne závislý od predaja VPZ, dodávatelia zlúčeného subjektu, ako je spoločnosť Federal Mogul, by mohli naďalej predávať na nezávislom trhu náhradných dielov, ktorý predstavuje drvivú väčšinu celkového trhu. V prípade organických materiálov sa častejšie vyskytuje odber z dvoch zdrojov a je aj ľahší ako v prípade spekaných materiálov. Zákazníci by preto mohli prípadnú stratégiu obmedzovania neutralizovať odoberaním z dvoch zdrojov.

61. Komisia ďalej vyvodzuje záver, že zlúčený subjekt nebude mať dôvod obmedzovať prístup zákazníkov, lebo pravdepodobne nebude schopný významne ťažiť z takéhoto správania na hornom trhu (z dôvodu silného postavenia spoločnosti Federal Mogul a prítomnosti iných dodávateľov organického trecieho materiálu) alebo na dolných trhoch (okrem iného z dôvodov silného postavenia spoločnosti Knorr-Bremse).

Brzdové kotúče

62. Činnosti strán sa prelínajú v oblasti dodávok brzdových kotúčov na nezávislom trhu náhradných dielov v EHP. Komisia vyvodila záver, že prelínanie nespôsobuje značné obmedzenie efektívnej hospodárskej súťaže.

63. Konkrétne zostáva spoločný trhový podiel strán nízky ([30 – 40] %) a na trhu zostanú viacerí alternatívni konkurenti, ako sú Ibre a Kovis. Väčšina prevádzkovateľov vlakov uviedla, že po transakcii budú mať naďalej vhodných alternatívnych dodávateľov.

VIII. **ZÁVÄZKY**

a) **Opis konečných záväzkov**

64. V záujme vyriešenia uvedených obáv týkajúcich sa hospodárskej súťaže na trhoch so spekanými trecími doštičkami a klátikmi/čeľusťami v EHP predložila oznamujúca strana 16. augusta 2016 konečné záväzky. Konečné záväzky zahŕňali úpravy na zohľadnenie výsledkov testu trhu, ktorý Komisia vykonala pre prvé záväzky.

65. V konečných záväzkoch oznamujúca strana navrhuje predať celú časť organizácie podniku Faiveley pôsobiacu v segmente trecích materiálov, spoločnosť Faiveley Transport Gennevilliers (ďalej len „FTG“), vhodnému kupujúcemu (ďalej len „odpredávaný podnik“). Spoločnosť FTG je bývalý podnik spoločnosti Carbon Lorraine, ktorý Faiveley nadobudol v roku 2008.

66. Odpredávaný podnik bude zahŕňať všetky hmotné a nehmotné aktíva FTG a celý jeho personál. Predajné vzťahy, ktoré sa v súčasnosti vybavujú cez iné dcérske spoločnosti podniku Faiveley, budú prevedené na FTG a zlúčený subjekt bude v prechodnom období odpredávanému podniku postupovať požiadavky zákazníkov na trecie materiály, ktoré v súčasnosti vyrába FTG. Zlúčený subjekt bude od odpredávaného podniku subdodávateľsky zabezpečovať aj časť objemu dodávok brzdových doštičiek TGV, ktoré podnik Wabtec dodáva spoločnosti SNCF, po tom, ako nedávno vyhral verejné obstarávanie proti podniku Faiveley (podlieha súhlasu SNCF).

67. Oznamujúca strana sa ďalej zaväzuje zabezpečiť, aby: i) kupujúci mal možnosť získať vnútroskupinový dlh FTG za maximálnu stanovenú cenu; ii) kúpno-predajná dohoda obsahovala systém podnetov na motivovanie kupujúceho, aby investoval do odpredávaného podniku, a iii) kupujúci mohol predávať na medzinárodnej úrovni zákazníkom železničného priemyslu.

b) **Posúdenie konečných záväzkov**

68. Komisia skonštatovala, že konečné záväzky sú primerané a vhodné na odstránenie obáv týkajúcich sa hospodárskej súťaže, ktoré určila Komisia. Záväzkami sa najmä odstránia všetky prelínania medzi stranami v segmente dodávok spekaných brzdových doštičiek a klátikov/čeľustí.

69. Konečné záväzky obsahujú vhodné opatrenia na zohľadnenie spätnej väzby prijatej v teste trhu pre prvé záväzky. Zvlášť sa začlenili opatrenia na i) zlepšenie kapitálovej štruktúry odpredávaného podniku prevedením celého vnútroskupinového dlhu, ktorý v súčasnosti FTG dlhuje podniku Faiveley, kupujúcemu za výhodných podmienok; ii) primerané motivovanie kupujúceho investovať do odpredávaného podniku a iii) vyžadovanie, aby odpredávaný podnik kúpil niekto, kto bude mať vhodný prístup k medzinárodným železničným zákazníkom.

70. Napokon, Komisia poznamenáva, že odpredávaný podnik bol pred svojou vertikálnou integráciou s podnikom Faiveley životaschopný konkurent na trhu so spekanými trecími materiálmi. Komisia sa preto domnieva, že odpredávaný podnik môže byť životaschopným samostatným podnikom bez vertikálnej integrácie, ktorý bude po transakcii naďalej vyvíjať rovnakú úroveň konkurenčného tlaku na trhu so spekanými trecími materiálmi.

71. Komisia vo svojom návrhu rozhodnutia preto vyvodila záver, že transakcia upravená konečnými záväzkami, ktoré predložila oznamujúca strana, nepovedie k značnému narušeniu efektívnej hospodárskej súťaže, pokiaľ ide o výrobu a dodávky spekaných brzdových doštičiek alebo klátikov/čeľustí.

IX. **ZÁVER A NÁVRH**

72. V návrhu rozhodnutia sa dospelo k záveru, že ak strany plne dodržia konečné záväzky, navrhovaná koncentrácia značne nenaruší hospodársku súťaž na vnútornom trhu ani jeho podstatnú časť. Koncentrácia by preto mala byť vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom a s uplatňovaním Dohody o EHP v súlade s článkom 2 ods. 2 a článkom 8 ods. 2 nariadenia o fúziách a článkom 57 Dohody o EHP.