**Povzetek Sklepa Komisije**

**z dne 4. oktobra 2016**

**o združljivosti koncentracije z notranjim trgom in delovanjem Sporazuma EGP**

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

*(notificirano pod dokumentarno številko C(2016) 6325)*

**(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)**

**(Besedilo velja za EGP)**

(2018/C 113/07)

*Komisija je 4. oktobra 2016 na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij ([1]) in zlasti člena 8(2) navedene uredbe sprejela sklep glede združitve. Nezaupna različica celotnega besedila sklepa (po potrebi morda v začasni različici) je na voljo v angleškem jeziku na spletišču Generalnega direktorata za konkurenco na spletnem naslovu: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.*

## I. **POGODBENICI**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation („Wabtec“) je mednarodno podjetje s sedežem v ZDA, dejavno na področju proizvodnje in dobave železniške opreme ter zagotavljanja storitev v železniškem sektorju. Je vodilno podjetje na trgu na ameriški celini.

2. Faiveley Transport S.A. („Faiveley“) je podjetje s sedežem v Franciji, dejavno na področju proizvodnje in dobave integriranih sistemov in storitev za železniški sektor. Njegove dejavnosti se osredotočajo na evropski trg.

3. Podjetje Wabtec je v nadaljnjem besedilu imenovano „priglasitelj“, podjetji Wabtec in Faiveley skupaj pa „pogodbenici“.

## II. **TRANSAKCIJA**

4. Transakcija zajema pridobitev posrednega izključnega nadzora podjetja Wabtec nad podjetjem Faiveley z nakupom delnic („transakcija“) v smislu člena 3(1)(b) uredbe o združitvah.

## III. **RAZSEŽNOST UNIJE**

5. Pogodbenici na svetovnem trgu skupno ustvarita več kot 2 500 milijonov EUR ([2]) prometa (Wabtec 2 292 milijonov EUR, Faiveley 1 048 milijonov EUR). Zadevni podjetji skupno ustvarita več kot 100 milijonov EUR prometa, skupni promet vsakega od njiju pa presega 25 milijonov EUR v Nemčiji, Franciji, Italiji in Združenem kraljestvu. Promet vsakega od zadevnih podjetij na trgu Unije presega 100 milijonov EUR (Wabtec […] milijonov EUR, Faiveley […] milijonov EUR), vendar ne ustvarita več kot dve tretjini skupnega prometa na trgu Unije v eni in isti državi članici.

6. Koncentracija ima zato razsežnost Unije v smislu člena 1(3) uredbe o združitvah.

## IV. **POSTOPEK**

7. Komisija je priglasitev v zadevi prejela 4. aprila 2016.

8. Komisija je 12. maja 2016 sprejela sklep v skladu s členom 6(1)(c) uredbe o združitvah, s katerim je začela postopek.

9. Komisija je 17. junija 2016 na podlagi člena 10(3) uredbe o združitvah sprejela sklep, s katerim je rok za sprejetje končnega sklepa s privolitvijo priglasitelja podaljšala za 20 dni.

([1]) UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

([2]) Promet, izračunan v skladu s členom 5 uredbe o združitvah in prečiščenim obvestilom Komisije o pravni pristojnosti (UL C 95, 16.4.2008, str. 1).

10. Rok za sprejetje končnega sklepa je bil 8. julija 2016 zadržan v skladu s členom 10(4) uredbe o združitvah in členom 9 Uredbe Komisije (ES) št. 802/2004 ([1]) o izvajanju uredbe o združitvah. Zadržanje se je končalo 13. julija 2016.

11. Priglasitelj je 25. julija 2016 Komisiji predložil zaveze („prve zaveze“).

12. Komisija je 25. julija 2016 začela preskus trga, da bi ocenila, ali so prve zaveze primerne za odpravo njenih pomislekov glede konkurence.

13. Priglasitelj je 16. avgusta 2016 Komisiji predložil spremenjene zaveze („končne zaveze“).

## V. **UPOŠTEVNI PROIZVODNI TRGI** ([2])

### a. **Trg originalne opreme in neodvisni poprodajni trg**

14. V železniški industriji trgovina običajno poteka na dveh ravneh: (i) prodaja proizvajalcem originalne opreme, vključno s proizvajalci tirnih vozil in proizvajalci podsistemov, ter (ii) prodaja železniškim prevoznikom na neodvisnem poprodajnem trgu.

15. Komisija je v skladu z ugotovitvami v prejšnji zadevi ([3]) sklenila, da neodvisni poprodajni trg večinoma sledi trgu proizvajalcev originalne opreme in odraža stanje na njem, zato je ustrezno oceniti trge za sisteme in podsisteme vlaka na ravni trga proizvajalcev originalne opreme. Za sestavne dele, ki med življenjsko dobo vlaka potrebujejo redno nadomeščanje (npr. zavorne obloge in zavorni koluti), je Komisija raven neodvisnega poprodajnega trga ocenila ločeno.

### b. **Pnevmatski torni zavorni sistemi in njihovi podsistemi**

16. Za upočasnitev ali zaustavitev vlaka obstajajo številne različne tehnične rešitve, kot so torne, magnetne in dinamične zavore. Za presojo transakcije so pomembne le torne zavore.

17. Komisija je v skladu z ugotovitvami v prejšnji zadevi ([4]) sklenila, da sta proizvodnja in dobava celotnih tornih zavornih sistemov za tirna vozila ločen trg (v nasprotju z drugimi vrstami zavor) ter da je mogoče razlikovati med pnevmatskimi in hidravlični sistemi.

18. Komisija je nadalje ugotovila, da se trg za celotne torne zavorne sisteme verjetno ločuje vsaj na elektronsko krmiljene („elektropnevmatične“) in neelektronsko krmiljene sisteme ter da ni mogoče izključiti možnosti nadaljnje ločitve glede na vrsto zadevnega tirnega vozila (za hitri, regionalni, podzemni vlak itd.). Sklepa o tem vprašanju sicer ni sprejela, saj je bil rezultat presoje konkurenčnosti pri vseh možnostih enak.

19. Komisija je poleg tega ugotovila, da obstajajo ločeni trgi za podsisteme pnevmatskih tornih zavornih sistemov: (i) zavore podstavnih vozičkov, (ii) upravljala zavor (iii) enote za dovod zraka. Nadalje je opozorila še, da za upravljala zavor veljajo podobni pomisleki glede elektronskih in neelektronskih upravljal zavor kot za celotne pnevmatske torne zavorne sisteme. Kar zadeva zavore podstavnih vozičkov, kolutne zavore ([5]) in zavore z zavornjaki ([6]) verjetno pomenijo ločena trga. Vendar Komisija proizvodnega trga ni natančno opredelila, saj je bil rezultat presoje konkurenčnosti pri vseh možnostih enak.

([1]) Uredba Komisije (ES) št. 802/2004 z dne 7. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 o nadzoru koncentracij podjetij (UL L 133, 30.4.2004, str. 1).

([2]) Dejavnosti pogodbenic se prekrivajo na trgih, opisanih v tem oddelku, poleg tega pa še v zvezi z (i) vrati vagona, (ii) števci energije in (iii) zapisovalniki dogodkov. Vendar bosta skupna tržna deleža pogodbenic v segmentih vrat vlakov in števcev energije v EGP ostala manjša od 20 % in tako ne bosta ogrožala trgov. Skupni tržni delež pogodbenic v segmentu zapisovalnikov dogodkov bo v skladu z eno od možnosti razmejitev trga dosegel [20–30] %, vendar se bo tržni delež povečal le za [0–5] odstotnih točk. Zato navedeni trgi v tem obvestilu ne bodo dodatno obravnavani.

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

([4]) M.7538 – *Knorr-Bremse/Vossloh*, točka 48. V sklepu je to vprašanje na koncu ostalo odprto.

([5]) Kolutno zavoro sestavljajo zavorni kolut in zavorna čeljust, ki običajno združuje zavorni valj, zavorno drogovje in regulator zavornega vzvodja. Kolutna zavora povzroči zaviranje s pritiskanjem tornega materiala (imenovanega zavorna ploščica) na zavorni kolut, ki je nameščen na osi podstavnega vozička ali kolesu.

([6]) Zavoro z zavornjaki običajno sestavljajo zavorni valj, zavorno drogovje, regulator zavornega vzvodja in nosilec zavorne čeljusti. Zavora z zavornjaki povzroči zaviranje s pritiskanjem tornega materiala (imenovanega čeljust ali zavornjak) neposredno na tekalno površino koles.

c. **Odjemniki toka in kontaktne gibljive vezi**

20. Odjemnik toka je oprema, ki se uporablja za prenos električnega toka iz nadzemnih vodov (vozne mreže) na železniško vozilo ([1]). Na vrhu glave odjemnika toka je nameščena kontaktna gibljiva vez za dejanski stik z vozno mrežo.

21. Komisija je ugotovila, da bi moral biti upoštevni trg bodisi proizvodnja in dobava odjemnikov toka za vse vrste tirnih vozil bodisi bi bilo treba trg segmentirati glede na vrsto zadevnih tirnih vozil. Preiskava trga je pokazala, da lahko zlasti odjemniki toka za hitre vlake pomenijo ločen trg (v nasprotju z na primer odjemniki toka za električne motorne vlake za glavne prometne povezave in regionalne električne motorne vlake). Komisija sklepa o tem vprašanju sicer ni sprejela, saj je bil rezultat presoje konkurenčnosti pri vseh možnostih enak.

22. Komisija je poleg tega ugotovila, da obstaja ločen trg za kontaktne gibljive vezi.

d. **Zavorne obloge**

23. Sistemi tornih zavor s pretvorbo kinetične energije v toploto povzročijo, da se vlak upočasni ali ustavi. Zavorne obloge so bistveni deli takega zavornega sistema. Ko so pritisnjene ob zavorni kolut ali tekalno površino kolesa, zagotovijo potrebno trenje za pretvorbo oblike energije.

24. Zavorne obloge, ki se uporabljajo v vlakih, so lahko iz dveh različnih sestav: lahko so organske in sintrane ([2]). Delijo se lahko tudi glede na dve glavni obliki: zavorne ploščice za kolutne zavore (pritisnjene ob zavorni kolut) in zavorne čeljusti / zavornjaki (pritisnjene neposredno ob tekalno površino kolesa).

25. Komisija je ugotovila, da obstajajo ločeni proizvodni trgi za (i) organske ploščice, (ii) sintrane ploščice, (iii) organske zavornjake in (iv) sintrane zavornjake. Vsakega od teh trgov bi bilo treba segmentirati tudi glede na prodajo na trgu proizvajalcev originalne opreme in neodvisnem poprodajnem trgu. Komisija je pustila odprto tudi vprašanje, ali bi bilo treba trg za sintrane ploščice dodatno segmentirati glede na toge in prožne ploščice ter glede na druge obloge in ploščice.

e. **Zavorni koluti**

26. Zavorni koluti so sestavni deli mehanske zavore podstavnih vozičkov. Zavorne ploščice se pritisnejo ob zavorne kolute, zaradi česar se kinetična energija pretvori v toploto, vlak pa se upočasni ali zaustavi.

27. Komisija je ugotovila, da zavorni koluti pomenijo ločen trg. Trg bi bilo treba segmentirati tudi glede na prodajo na trgu proizvajalcev originalne opreme in neodvisnem poprodajnem trgu.

## VI. **UPOŠTEVNI GEOGRAFSKI TRGI**

28. Komisija je ugotovila, da so upoštevni geografski trgi za vse izdelke, na katere se nanaša transakcija, EGP.

## VII. **PRESOJA**

a. **Bistveno oviranje učinkovite konkurence**

29. Komisija je ugotovila, da bi transakcija bistveno ovirala učinkovito konkurenco na trgu za:

(i) sintrane zavorne ploščice na neodvisnem poprodajnem trgu,

(ii) sintrane zavornjake na neodvisnem poprodajnem trgu.

30. Transakcija bi bistveno ovirala učinkovito konkurenco na zadevnih trgih iz naslednjih glavnih razlogov.

31. Prvič, skupna tržna deleža pogodbenic bi bila velika: [60–70]-odstoten na trgu za sintrane zavorne ploščice, s povečanjem za [10–20] odstotnih točk, in [90-100]-odstoten na trgu za zavornjake, s povečanjem za [0–5] odstotnih točk. Preostalih konkurentov bi bilo le nekaj – pravzaprav le podjetji Federal Mogul in Knorr-Bremse – ter bi bili precej manjši. Poleg tega prodaja podjetja Knorr-Bremse delno izhaja iz prodaje sintranih oblog podjetja Wabtec podjetju Knorr-Bremse.

([1]) Pri nekaterih uporabah, običajno pri podzemnih vlakih, se lahko uporabijo različne tehnične rešitve, kot so tretje čeljusti tokovnega odjemnika. Transakcija se nanaša le na vozne odjemnike toka.

([2]) Včasih se je veliko uporabljalo tudi lito železo, ki pa ga na primer zaradi predpisov o hrupu nadomeščajo sintrane in organske obloge.

32. Drugič, pogodbenici sta tesni konkurentki. Pogosto sta odobrena dobavitelja za iste železniške vozne parke in vneto tekmujeta za večje projekte. Pogodbenici sta na primer pred kratkim v več krogih ponujali vse nižje cene, ko sta druga drugo poskušali premagati na razpisu, ki ga je francoski železniški prevoznik SNCF organiziral za dobavo sintranih zavornih ploščic za svoj vozni park hitrih vlakov TGV.

33. Tretjič, dobavitelji organskih zavornih oblog dobaviteljev sintranih oblog bistveno ne ovirajo. Prehod s sintranih na organske zavorne obloge je redek in tehnično zahteven.

34. Četrtič, ovire za vstop na trg so velike. Razvijanje sintranih zavornih oblog zahteva znatne naložbe. Ker so izdelki ključni varnostni sestavni deli vlaka, zanje veljajo stroge regulativne zahteve. Vstop novih konkurentov po transakciji se zdi malo verjeten.

35. Petič, več udeležencev na trgu je izrazilo pomisleke, med drugim železniški prevozniki, proizvajalci tirnih vozil, konkurenti na trgu zavornih oblog in konkurent na trgu zavornih sistemov. Menijo, da bi se zaradi transakcije na teh trgih zmanjšala konkurenca in zvišale cene.

b. **Brez bistvenega oviranja učinkovite konkurence**

*Celotni torni zavorni sistemi*

36. Dejavnosti pogodbenic na trgu celotnih tornih zavornih sistemov se prekrivajo le, če presoja zajema morebitni segment tovornih vagonov / (neelektričnih) pnevmatskih tornih sistemov. Vendar skupni tržni delež ostaja manjši od 20 % in ne ogroža nobenega trga.

37. Kar zadeva uporabo za potniški promet, povpraševanje v EGP zajema elektropnevmatične zavorne sisteme, ki so postali dejanski standard v vseh novih projektih potniških tirnih vozil. Dejavnosti pogodbenic v zvezi s takimi zavornimi sistemi v EGP se ne prekrivajo, saj podjetje Wabtec nima tiste vrste elektronskih upravljal zavor, kot se zahteva v EGP, zato jih ne more ponujati ([1]).

38. Komisija je imela po prvi fazi preiskave kljub temu pomisleke, da bi lahko bilo podjetje Wabtec morebitni novi udeleženec na trgu za celotne (elektro-)pnevmatične torne zavorne sisteme, na katerem je podjetje Knorr-Bremse trenutno nedvomno vodilno na trgu (obvladuje vsaj [70–80] % trga), podjetje Faiveley pa je edini konkurent. Podjetje Wabtec je razvijalo dva sistema elektronskih upravljal zavor, […] in […], ter jih v skladu z dokazi nameravalo uvesti na trg v EGP. Vendar je Komisija po drugi fazi preiskave ugotovila, da njeni pomisleki niso popolnoma utemeljeni in da glede na zahtevani pravni standard bistvenega oviranja učinkovite konkurence ni bilo mogoče ugotoviti. Razlogi za to so bili zlasti naslednji.

39. Prvič, izdelek […] podjetja Wabtec bi bil tehnično in komercialno neprimeren za EGP. Izdelek je bil razvit kot projekt, ki so ga vodile ZDA, pri čemer se niso upoštevale tehnične zahteve trga EGP, prav tako pa je bil preveč […] v primerjavi z izdelki konkurentov. Interni dokumenti podjetja Wabtec so poleg tega pokazali, da izdelek interno ni bil deležen zaupanja.

40. Drugič, […] bi bil verjetno tehnično in komercialno enakovrednejši izdelkom, ki jih konkurenti trenutno prodajajo v EGP, vendar je še vedno v zgodnjih fazah razvoja in bodo za njegovo dokončanje potrebna precejšnja prizadevanja za načrtovanje.

41. Tretjič, tehnične inovacije na trgu so v nasprotju z ugotovitvami Komisije iz prve faze dinamične, ne le postopne. Podjetje Faiveley je Komisiji med drugo fazo preiskave razkrilo, da bo leta 2016 na trg uvedlo nov izdelek za upravljanje zavor. Izdelek je tehnično in komercialno precej naprednejši od trenutnih izdelkov podjetja Faiveley. Komisija je ugotovila, da bi tak razvoj še dodatno otežil vstop podjetju Wabtec, saj bi moral doseči ne le sedanjo raven na trgu, temveč tudi iti v korak z novostmi v razvoju obstoječih konkurentov. Postalo je verjetno, da bi bil na primer […] zastarel in bi ga bilo treba pomembno preoblikovati, zaradi česar bi bil vstop podjetja Wabtec manj gotov in vsekakor poznejši, kot je bilo pričakovano.

([1]) Podjetje Wabtec ponuja elektronska upravljala zavor zunaj EGP, na primer v ZDA. Vendar so regulativne zahteve v EGP strožje, pričakovanja strank pa bistveno drugačna.

42. Četrtič, dobavitelji podsistemov izvajajo konkurenčni pritisk. Čeprav ti dobavitelji ne morejo ponuditi celotnih tornih zavornih sistemov, imajo številni proizvajalci tirnih vozil zmožnost integriranja podsistemov v celotne torne zavorne sisteme in so jo v preteklosti uporabljali kot pogajalsko orodje.

43. Petič, nekateri udeleženci na trgu so izrazili nekatere pomisleke glede celotnih tornih zavornih sistemov, drugi pa so menili, da bi lahko bila transakcija pozitivna, saj bi podjetju Faiveley omogočila, da bi odločneje konkuriralo nedvomno vodilnemu na trgu, podjetju Knorr-Bremse.

*Torni zavorni podsistemi*

44. Komisija je ugotovila, da transakcija v zvezi s tornimi zavornimi podsistemi ne bi povzročila pomislekov glede konkurence.

45. Kar zadeva mehanske zavore podstavnih vozičkov, se dejavnosti pogodbenic prekrivajo pri dobavi kolutnih zavor, kjer dosegata približno [30–40]-odstotni skupni tržni delež. Vendar druga glavna konkurenta, podjetji Knorr-Bremse in Dako, ostajata močna. Večina proizvajalcev tirnih vozil je menila tudi, da bodo tudi po transakciji imeli na voljo dovolj drugih možnosti.

46. Kar zadeva upravljala zavor, je Komisija ugotovila, da veljajo enaki pomisleki kot za celotne (elektro-)pnevmatične torne zavorne sisteme.

47. Kar zadeva sisteme za dovod zraka, se dejavnosti pogodbenic v EGP ne prekrivajo, saj podjetje Wabtec takih sistemov trenutno ne ponuja. Komisija tudi ni našla dokazov o tem, da bi bilo podjetje Wabtec morebitni novi udeleženec na tem trgu.

*Odjemniki toka in kontaktne gibljive vezi*

48. V segmentu odjemnikov toka tržna deleža pogodbenic skupaj dosegata [30–40] %, če se upoštevajo vse vrste tirnih vozil. V nekaterih morebitnih podsegmentih bi bil tržni delež večji, na primer [40–50] % za hitre vlake in [60–70] % za lokomotive. Kljub temu je Komisija iz naslednjih glavnih razlogov ugotovila, da transakcija v zvezi z odjemniki toka ne povzroča pomislekov glede konkurence.

49. Prvič, Komisija je ugotovila, da sami tržni deleži ne prikažejo popolnoma položajev udeležencev na trgu. Tako je na primer zaradi majhnega števila razpisov na leto (zlasti pri hitrih vlakih) in posledične spremenljivosti tržnih deležev. Poleg tega obseg prodaje in s tem tržni deleži niso toliko odvisni od proizvajalca odjemnika toka, ampak predvsem od uspeha platforme vlaka (standardizirani vlaki, ki se prodajajo serijsko, kar je na primer značilno za lokomotive), na katerih so nameščeni odjemniki toka.

50. Drugič, zdi se, da pogodbenici nista zelo tesna konkurenta in se na večini razpisov ne srečata. Očitno sta močni v segmentih odjemnikov toka za različne vrste tirnih vozil, in sicer se podjetje Faiveley osredotoča na visoke hitrosti, podjetje Wabtec pa je na primer močnejše na področju glavnih prometnih povezav.

51. Tretjič, ostali bodo številni konkurenti (kot so podjetja Schunk, Contact, Richard, EC Engineering in Sécheron). Tudi manjši konkurenti se zdijo motivirani in sposobni nadalje razvijati svoje izdelke ter s tem povečevati svojo prisotnost v različnih morebitnih segmentih.

52. Četrtič, proizvajalci tirnih vozil imajo očitno pomembno vlogo v segmentu odjemnikov toka: v preteklosti so sodelovali z dobavitelji odjemnikov toka, da bi razvili odjemnike toka za nove vlake, in številni so navedli, da bi lahko po potrebi začeli notranjo proizvodnjo ali sponzorirali dobavitelje odjemnikov toka. Na splošno se zdi, da imajo proizvajalci tirnih vozil kupno moč.

53. Komisija nazadnje ugotavlja, da v segmentu kontaktnih gibljivih vezi horizontalnih prekrivanj ne bi bilo, saj jih podjetje Faiveley ne proizvaja. Komisija je nadalje ugotovila, da transakcija ne bi povzročala pomislekov glede vertikalnih prekrivanj. Razlog za to je zlasti, da (i) tržni delež podjetja Wabtec v segmentu kontaktnih gibljivih vezi ostaja majhen in znaša manj kot [10–20] %, pri čemer nič ne kaže na zmožnost izključitve pri surovinah, in da (ii) podjetje Wabtec že pokriva [50–60] % povpraševanja pogodbenic po kontaktnih gibljivih vezeh. Na trgu bi ostalo več pomembnih dobaviteljev, vključno s podjetjem Schunk in vrsto drugih neodvisnih dobaviteljev, ki nimajo lastne proizvodnje odjemnikov toka (kot sta podjetji Morgan in Mersen).

*Vertikalne povezave, ustvarjene v segmentu zavornih oblog*

54. S transakcijo nastanejo vertikalne povezave med (i) dobavo zavornih oblog na začetku dobavne verige (proizvajalci originalne opreme) in (ii) dobavo zavornih sistemov (in zavor podstavnih vozičkov) na koncu dobavne verige. Komisija je iz naslednjih glavnih razlogov sklenila, da zadevne vertikalne povezave učinkovite konkurence bistveno ne ovirajo.

55. Kar zadeva izključitev pri surovinah, je Komisija ugotovila, da združeni subjekt ne bi imel niti sposobnosti niti spodbude za izključevanje in da izključitev pri surovinah verjetno ne bi bistveno škodila konkurenci na koncu dobavne verige.

56. Združeni subjekt zlasti ne bi mogel izključiti svojih konkurentov na koncu dobavne verige, saj ima glavni konkurent – in edini tak konkurent, na katerega bi izključitev vplivala –, podjetje Knorr-Bremse, zmogljivost za proizvodnjo zavornih oblog (prek svojega konzorcija ICER) in bi lahko povečal proizvodnjo. Komisija je ugotovila tudi, da je podjetje Knorr-Bremse sklenilo dogovor s podjetjem Wabtec, v skladu s katerim […], kar podjetju Knorr-Bremse omogoča dovolj časa, da razvije lastno proizvodnjo.

57. Komisija je ugotovila še, da združeni subjekt ne bi imel spodbude za izključevanje pri surovinah, saj svoje prodaje na koncu prodajne verige verjetno ne bi mogel dovolj povečati, da bi si povrnil izgubljeni dobiček na začetku dobavne verige.

58. Tudi končne zaveze – namenjene odpravi pomislekov glede horizontalne konkurence v segmentu sintranih zavornih oblog – bi zagotovile morebitni alternativni vir oskrbe konkurentov na koncu dobavne verige.

59. Kar zadeva izključitev pri strankah, ki bi bila povezana zlasti z organskimi zavornimi oblogami, je Komisija ugotovila, da združeni subjekt ne bi imel niti sposobnosti niti spodbude za izključevanje in da izključitev pri strankah verjetno ne bi bistveno škodila konkurenci na koncu dobavne verige.

60. Združeni subjekt zlasti ne bi bil zmožen izključevanja pri strankah, saj pogodbenici nista najpomembnejši stranki dobaviteljev zavornih oblog na trgu proizvajalcev originalne opreme (najpomembnejša stranka na splošno je podjetje Knorr-Bremse, ki obvladuje približno [70–80] % podrejenega trga). Poleg tega se do 95 % zavornih oblog proda na neodvisnem poprodajnem trgu, ne na trgu proizvajalcev originalne opreme. Ker prodaja na neodvisnem poprodajnem trgu očitno ni popolnoma odvisna od prodaje na trgu proizvajalcev originalne opreme, bi lahko dobavitelji združenega subjekta, kot je podjetje Federal Mogul, še naprej prodajali na neodvisnem poprodajnem trgu, ki predstavlja veliko večino celotnega trga. Pri organskih oblogah je uporaba dveh virov dobave pogostejša in lažja kot pri sintranih oblogah. Zato bi lahko stranke vsako strategijo izključevanja izničile z uporabo dveh virov dobave.

61. Komisija je nadalje ugotovila, da združeni subjekt ne bi imel spodbude za izključitev pri strankah, saj verjetno ne bi imel večje koristi od takega ravnanja na predhodnem (zaradi trdnega položaja podjetja Federal Mogul in prisotnosti drugih dobaviteljev organskih zavornih oblog) ali podrejenem trgu (med drugim zaradi trdnega položaja podjetja Knorr-Bremse).

*Zavorni koluti*

62. Dejavnosti pogodbenic se prekrivajo pri dobavi zavornih kolutov na neodvisnem poprodajnem trgu v EGP. Komisija je kljub temu ugotovila, da ta prekrivanja učinkovite konkurence bistveno ne ovirajo.

63. Skupni tržni delež pogodbenic namreč ostaja skromen ([30–40]-odstoten), na trgu pa bodo ostali številni drugi konkurenti, kot sta podjetji Ibre in Kovis. Večina železniških prevoznikov je navedla tudi, da bi imeli po transakciji še vedno dovolj drugih dobaviteljev.

## VIII. **ZAVEZE**

### a. **Opis končnih zavez**

64. Da bi priglasitelj odpravil navedene pomisleke glede konkurence na trgih za sintrane zavorne ploščice in zavornjake/čeljusti v EGP, je 16. avgusta 2016 predložil končne zaveze. Vključevale so spremembe zaradi upoštevanja rezultatov preskusa trga, ki ga je Komisija opravila glede prvih zavez.

65. Priglasitelj v končnih zavezah predlaga odprodajo celotnega podjetja Faiveley Transport Gennevilliers za proizvodnjo zavornih oblog, Faiveley Transport Gennevilliers („FTG“), primernemu kupcu („odprodana dejavnost“). FTG je nekdanja poslovna dejavnost podjetja Carbon Lorraine, ki jo je podjetje Faiveley pridobilo leta 2008.

66. Odprodana dejavnost bo vključevala vsa opredmetena in neopredmetena sredstva FTG in vse osebje. Prodaje, ki se trenutno vodijo prek drugih podružnic podjetja Faiveley, se bodo prenesle na FTG, združeni subjekt pa bo v vmesnem obdobju povpraševanja kupcev glede zavornih oblog, ki jih trenutno proizvaja FTG, usmerjal na odprodano dejavnost. Združeni subjekt bo odprodani dejavnosti oddal tudi del količine za dobavo zavornih ploščic za hitre vlake TGV, ki jih podjetje Wabtec dobavlja železniškemu prevozniku SNCF po nedavni zmagi na razpisu nad podjetjem Faiveley (v soglasju s SNCF).

67. Priglasitelj se zavezuje tudi, da bo zagotovil naslednje: (i) na željo kupca bo lahko kupec pridobil dolg dejavnosti FTG v skupini po določeni najvišji ceni; (ii) kupoprodajna pogodba bo vključevala shemo spodbud, s katero naj bi se kupca spodbudilo k vlaganju v odprodano dejavnost, in (iii) kupec bo lahko prodajal strankam iz železniške industrije na mednarodnem trgu.

b. **Presoja končnih zavez**

68. Komisija je ugotovila, da so končne zaveze zadostne in ustrezne za odpravo pomislekov glede konkurence, ki jih je opredelila Komisija. Zlasti bodo z zavezami odpravljena vsa prekrivanja med pogodbenicama pri dobavi sintranih zavornih ploščic in zavornjakov/čeljusti.

69. Končne zaveze vključujejo ustrezne ukrepe za upoštevanje povratnih informacij, prejetih pri preskusu trga glede prvih zavez. Zlasti so vključeni ukrepi, s katerimi se bo (i) okrepila kapitalska struktura odprodane dejavnosti s prenosom celotnega dolga dejavnosti FTG znotraj skupine po ugodnih pogojih na podjetje Faiveley, (ii) ustrezno spodbudilo kupca k vlaganju v odprodano dejavnost in (iii) zahtevalo, da odprodano dejavnost kupi kdo z ustreznim dostopom do mednarodnih strank v železniškem prometu.

70. Nazadnje, Komisija je ugotovila, da je bila odprodana dejavnost pred vertikalno integracijo z družbo Faiveley uspešen konkurent na trgu sintranih zavornih oblog. Zato je menila, da je odprodana dejavnost lahko uspešna samostojna dejavnost brez vertikalne integracije, in da bo tudi po transakciji na trgu sintranih zavornih oblog izvajala enako stopnjo konkurenčnega pritiska.

71. Komisija je zato v osnutku sklepa ugotovila, da transakcija, kot je spremenjena s končnimi zavezami, ki jih je predložil priglasitelj, ne bo bistveno ovirala učinkovite konkurence v zvezi s proizvodnjo in dobavo sintranih zavornih ploščic ali zavornjakov/čeljusti.

## IX. **SKLEPNA UGOTOVITEV IN PREDLOG**

72. S tem osnutkom se ugotavlja, da ob doslednem spoštovanju končnih zavez predlagana koncentracija ne bo bistveno ovirala učinkovite konkurence na notranjem trgu ali njegovem znatnem delu. Zato bi bilo treba koncentracijo razglasiti za združljivo z notranjim trgom in Sporazumom EGP v skladu s členom 2(2) in členom 8(2) uredbe o združitvah ter členom 57 Sporazuma EGP.