

**Streszczenie decyzji Komisji****z dnia 4 października 2016 r.****uznającej koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa M.7801 – Wabtec/Faiveley Transport)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 6325)

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2018/C 113/07)

W dniu 4 października 2016 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw)<sup>(1)</sup>, w szczególności art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia. Nieopatrzoną klauzulą poufności wersję pełnego tekstu decyzji, podobnie jak wersję wstępną, można znaleźć w języku angielskim na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji, pod następującym adresem: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html).

**I. STRONY**

1. Westinghouse Air Brake Technologies Corporation („Wabtec”) jest przedsiębiorstwem międzynarodowym z siedzibą w Stanach Zjednoczonych zajmującym się produkcją i dostawą sprzętu kolejowego i świadczeniem usług w sektorze kolejowym. Jest liderem rynku na kontynencie amerykańskim.
2. Faiveley Transport S.A. („Faiveley”) jest przedsiębiorstwem z siedzibą we Francji zajmującym się produkcją i dostawą zintegrowanych systemów i usług w sektorze kolejowym. Jego działalność jest ukierunkowana na rynek europejski.
3. Przedsiębiorstwo Wabtec zwane jest dalej „stroną zgłaszającą”, a przedsiębiorstwa Wabtec i Faiveley zwane są wspólnie „stronami”.

**II. TRANSAKCJA**

4. Transakcja polega na przejściu przez przedsiębiorstwo Wabtec, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wyłącznej kontroli nad całym przedsiębiorstwem Faiveley w drodze zakupu akcji („transakcja”).

**III. WYMIAR UNIJNY**

5. Strony osiągają razem łączny obrót światowy w wysokości ponad 2 500 mln EUR<sup>(2)</sup> (Wabtec – 2 292 mln EUR; Faiveley – 1 048 mln EUR). Zarówno w Niemczech, Francji, Włoszech, jak i w Zjednoczonym Królestwie, łączny obrót zainteresowanych przedsiębiorstw przekracza 100 mln EUR, a łączny obrót każdego z nich przekracza 25 mln EUR. Obrót każdego z zainteresowanych przedsiębiorstw w skali Unii przekracza 100 mln EUR (Wabtec – [...] mln EUR; Faiveley – [...] mln EUR), jednak w żadnym z poszczególnych państw członkowskich nie osiągają one więcej niż dwie trzecie swoich łącznych obrotów na terenie Unii.
6. W związku z tym koncentracja ma wymiar unijny na podstawie art. 1 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

**IV. PROCEDURA**

7. W dniu 4 kwietnia 2016 r. Komisja otrzymała zgłoszenie w przedmiotowej sprawie.
8. W dniu 12 maja 2016 r. Komisja przyjęła decyzję o wszczęciu postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
9. W dniu 17 czerwca 2016 r., na podstawie art. 10 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, Komisja przyjęła decyzję przedłużającą termin przyjęcia ostatecznej decyzji o 20 dni za zgodą strony zgłaszającej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Obrót obliczony zgodnie z art. 5 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz skonsolidowanym obwieszczeniem Komisji dotyczącym kwestii jurysdykcyjnych (Dz.U. C 95 z 16.4.2008, s. 1).

10. W dniu 8 lipca 2016 r. termin podjęcia ostatecznej decyzji został zawieszony zgodnie z art. 10 ust. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 9 rozporządzenia Komisji (WE) nr 802/2004<sup>(1)</sup> w sprawie wykonania rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Okres zawieszenia zakończył się dnia 13 lipca 2016 r.
11. W dniu 25 lipca 2016 r. strona zgłaszająca przekazała Komisji zobowiązania („pierwszy zestaw zobowiązań”).
12. W dniu 25 lipca 2016 r. Komisja rozpoczęła test rynku w celu dokonania oceny, czy pierwszy zestaw zobowiązań umożliwił wyeliminowanie zidentyfikowanego przez Komisję zagrożenia dla konkurencji.
13. W dniu 16 sierpnia 2016 r. strona zgłaszająca przekazała Komisji zmienione zobowiązania („zestaw zobowiązań ostatecznych”).

## V. WŁAŚCIWE RYNKI PRODUKTOWE<sup>(2)</sup>

### a. Rynek oryginalnego sprzętu („OEM”) i niezależny rynek wtórny („IAM”)

14. W przemyśle kolejowym wymiana handlowa odbywa się generalnie na dwóch poziomach: (i) sprzedaż na rzecz producentów oryginalnego sprzętu (OEM), w tym zarówno producentów taboru kolejowego, jak i producentów podsystemów, oraz (ii) sprzedaż na rzecz operatorów pociągów na niezależnym rynku wtórnym (IAM).
15. Zgodnie z ustaleniami przedstawionymi we wcześniejszej sprawie<sup>(3)</sup> Komisja stwierdziła, że wystarczy przeprowadzić oceny rynków systemów i podsystemów kolejowych na poziomie OEM, ponieważ sytuacja na rynku IAM wynika z sytuacji na rynku OEM i stanowi jej odzwierciedlenie. W przypadku elementów, które muszą być regularnie wymieniane w okresie użytkowania pociągu (na przykład materiały cierne i tarcze hamulcowe) Komisja przeprowadziła jednak oddzielną ocenę poziomu IAM.

### b. Układy pneumatycznych hamulców ciernych i ich podsystemy

16. Istnieje szereg różnych rozwiązań technicznych umożliwiających spowolnienie lub zatrzymanie pociągu, takie jak hamulce cierne, hamulce magnetyczne i hamulce dynamiczne. Znaczenie dla oceny transakcji mają tylko hamulce cierne.
17. Zgodnie z ustaleniami przedstawionymi we wcześniejszej sprawie<sup>(4)</sup> Komisja stwierdziła, że produkcja i dostawa kompletnych układów hamulców ciernych do pojazdów szynowych stanowi odrębny rynek (w przeciwieństwie do innych rodzajów hamulców) i że można rozróżnić systemy pneumatyczne i hydrauliczne.
18. Komisja stwierdziła także, że rynek kompletnych układów hamulców ciernych dzieli się prawdopodobnie co najmniej na rynek układów sterowanych elektronicznie („elektropneumatyczne”) i rynek układów sterowanych nieelektronicznie i że nie można wykluczyć możliwości dalszego podziału według danego rodzaju taboru kolejowego (np. koleje dużych prędkości, regionalne, podziemne itp.). Komisja nie wyraziła jednak opinii w tej sprawie, ponieważ wynik oceny wpływu na konkurencję był jednakowy we wszystkich wariantach.
19. Ponadto Komisja stwierdziła, w odniesieniu do podsystemów układów pneumatycznych układów hamulców ciernych istnieją osobne rynki: (i) hamulców do wózków kolejowych; (ii) modułów sterujących; i (iii) modułów zasilania powietrzem. Komisja zauważyła ponadto, że w przypadku modułów sterujących układem hamulcowym miałyby zastosowanie podobne ustalenia wyodrębniające elektroniczne i nieelektroniczne moduły sterujące układem hamulcowym, jak w przypadku kompletnych układów pneumatycznych hamulców ciernych. W przypadku hamulców do wózków kolejowych istnieją prawdopodobnie odrębne rynki hamulców tarczowych<sup>(5)</sup> i hamulców ciernych<sup>(6)</sup>. Komisja nie określiła jednak precyzyjnych definicji rynków produktowych, ponieważ wynik oceny wpływu na konkurencję był jednakowy we wszystkich wariantach.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 802/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. L 133 z 30.4.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> Oprócz rynków opisanych w niniejszej sekcji działalność stron pokrywa się w odniesieniu do (i) drzwi pociągów; (ii) liczników energii; i (iii) rejestratorów zdarzeń. Połączone udziały stron w rynku drzwi pociągów i liczników energii na obszarze EOG będą utrzymywać się jednak poniżej 20 % i w związku z tym nie będą miały wpływu na te rynki. W odniesieniu do rejestratorów zdarzeń zgodnie z alternatywą wyznaczenia jednego rynku połączone udziały stron w rynku osiągną poziom [20–30] %, ale wzrost udziału w rynku wyniesie jedynie [0–5] punktów procentowych. W związku z tym przedmiotowe rynki nie będą dalej omawiane w niniejszej nocie.

<sup>(3)</sup> M.7538 – Knorr-Bremse/Vossloh, pkt 36.

<sup>(4)</sup> M.7538 – Knorr-Bremse/Vossloh, pkt 48. Ostatecznie w decyzji pozostawiono tę kwestię otwartą.

<sup>(5)</sup> Hamulec tarczowy składa się z tarczy hamulcowej i zespołu zacisku hamulca, w którego skład wchodzi z reguły cylinder hamulca, osprzęt hamulca oraz regulator luzu. Hamulec tarczowy wywołuje hamowanie w wyniku dociśnięcia materiału cierneho (zwanego „okładziną hamulcową”) do tarczy hamulcowej, która jest zamontowana albo na osi wózka, albo na kole.

<sup>(6)</sup> Hamulec cierny składa się z reguły z cylindra hamulca, osprzętu hamulca, regulatora luzu i obsady klocka hamulcowego. Hamulec cierny wywołuje hamowanie w wyniku dociśnięcia materiału cierneho (zwanego „klockiem hamulcowym”) bezpośrednio do powierzchni tocznej koła.

**c. Pantografy i nakładki stykowe**

20. Pantograf to urządzenie wykorzystywane do przekazywania prądu z sieci trakcyjnej do pojazdu szynowego<sup>(1)</sup>. Na końcu pantografu umieszczona jest nakładka stykowa, która stanowi punkt styku z siecią trakcyjną.
21. Komisja stwierdziła, że rynkiem właściwym powinna być albo produkcja i dostawa pantografów dla wszystkich rodzajów taboru kolejowego, albo należy dokonać segmentacji rynku według rodzajów taboru kolejowego. W ramach badania rynku stwierdzono, że odrębnym rynkiem mogą być w szczególności pantografy przeznaczone dla pociągów dużych prędkości (w odróżnieniu, na przykład, od pantografów dla elektrycznych zespołów trakcyjnych na trasach głównych i regionalnych). Komisja nie wyraziła jednak opinii w tej sprawie, ponieważ wynik oceny wpływu na konkurencję był jednakowy we wszystkich wariantach.
22. Ponadto Komisja stwierdziła, że nakładki stykowe stanowią odrębny rynek.

**d. Materiały cierne**

23. Układy hamulców ciernych spowalniają lub zatrzymują pociąg dzięki przekształcaniu energii kinetycznej w ciepło. Niezbędnymi elementami takiego układu hamulcowego są materiały cierne, które po dociśnięciu do tarczy hamulcowej lub powierzchni tocznej koła zapewniają tarcie potrzebne do przekształcenia jednej energii w drugą.
24. Materiały cierne stosowane w pociągach występują w dwóch różnych postaciach: organicznej i spiekanej<sup>(2)</sup>. Przyjmują też dwa podstawowe kształty: okładzin hamulcowych w hamulcach tarczowych (dociskanych do tarczy hamulcowej) i klocków hamulcowych w hamulcach ciernych (dociskanych bezpośrednio do powierzchni tocznej koła).
25. Komisja stwierdziła, że istnieją osobne rynki w przypadku (i) okładzin organicznych; (ii) okładzin spiekanych; (iii) klocków organicznych oraz (iv) klocków spiekanych. Każdy z tych rynków powinien również zostać podzielony na segmenty sprzedaży poziomie OEM i IAM. Komisja nie rozstrzygnęła kwestii, czy rynek okładzin spiekanych powinien zostać poddany dalszej segmentacji na rynki okładzin sztywnych i elastycznych oraz rynki krążków i okładzin.

**e. Tarcze hamulcowe**

26. Tarcze hamulcowe są elementami składowymi mechanicznych hamulców wózków kolejowych. Okładzina hamulcowa jest dociskana do tarczy hamulcowej, co powoduje przekształcanie energii kinetycznej w ciepło w celu spowolnienia lub zatrzymania pociągu.
27. Komisja stwierdziła, że tarcze hamulcowe stanowią odrębny rynek. Rynek ten powinien również zostać poddany segmentacji według sprzedaży na poziomie OEM i IAM.

**VI. WŁAŚCIWE RYNKI GEOGRAFICZNE**

28. Komisja stwierdziła, że właściwe rynki geograficzne dla wszystkich produktów, których dotyczy transakcja, obejmują cały EOG.

**VII. OCENA****a. Znaczące zakłócenie efektywnej konkurencji**

29. Komisja doszła do wniosku, że proponowana transakcja znacząco zakłóciłaby efektywną konkurencję na następujących rynkach:
- (i) spiekanych okładzin hamulcowych na poziomie IAM;
  - (ii) spiekanych klocków hamulcowych na poziomie IAM.
30. Efektywna konkurencja na tych rynkach zostałaby przez transakcję znacząco zakłócona z następujących głównych powodów.
31. Po pierwsze, łączny udział stron w rynku byłby wysoki: [60–70] % rynku okładzin spiekanych, wzrost o [10–20] punktów procentowych, i [90–100] % rynku klocków, wzrost o [0–5] punktów procentowych. Na rynku pozostałoby niewielu konkurentów – w praktyce tylko Federal Mogul i Knorr-Bremse – a ich udział byłby dużo mniejszy. Co więcej, sprzedaż Knorr-Bremse jest częściowo wynikiem sprzedaży przez Wabtec materiałów spiekanych na rzecz Knorr-Bremse.

<sup>(1)</sup> W niektórych zastosowaniach, jak np. zazwyczaj w pociągach metra, mogą być wykorzystywane inne rozwiązania techniczne, takie jak odbieraki łyżwowe. Transakcja dotyczy jedynie pantografów odbierających prąd z napowietrznej sieci trakcyjnej.

<sup>(2)</sup> Dawniej używano powszechnie żeliwa, ale stopniowo zastępuje się je materiałami spiekаныmi i organicznymi, między innymi ze względu na przepisy dotyczące hałasu.

32. Po drugie, strony są ścisłymi konkurentami. Często są zatwierdzonymi dostawcami dla tych samych flot taboru kolejowego i zaciekle konkurują o duże projekty. Na przykład ostatnio strony wielokrotnie przebijały się nawzajem coraz niższymi ofertami cenowymi podczas przetargu na dostawę spiekanych okładzin hamulcowych dla floty TGV ogłoszonego przez francuskiego operatora pociągów SNCF.
33. Po trzecie, dostawcy organicznych materiałów ciernych nie stanowią znaczącej przeszkody dla dostawców materiałów spiekanych. Wymiana spiekanych materiałów ciernych na organiczne i odwrotnie stanowi rzadkość i jest technicznie kłopotliwa.
34. Po czwarte, bariery wejścia są wysokie. Rozwijanie produkcji spiekanych materiałów ciernych wymaga znacznych inwestycji, a ponieważ produkty te są kluczowymi elementami bezpieczeństwa pociągu, muszą spełniać surowe wymogi regulacyjne. Wejście na rynek nowych konkurentów po dokonaniu transakcji jest mało prawdopodobne.
35. Po piąte, obawy wyraziło wielu uczestników rynku – w tym operatorzy pociągów, producenci taboru kolejowego, konkurenci na rynku materiałów ciernych i konkurent na rynku układów hamulcowych. Stwierdzili oni, że w wyniku transakcji zmalałaby konkurencja i nastąpiłby wzrost cen na tych rynkach.

#### **b. Brak znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji**

##### *Kompletne układy hamulców ciernych*

36. Działalność stron na rynku kompletnych układów hamulców ciernych pokrywa się tylko w przypadku oceny potencjalnego segmentu rynku wagonów towarowych/(nieelektro-) pneumatycznych układów ciernych. Łączny udział w rynku wynosi jednak poniżej 20 % i w związku z tym transakcja nie wpływa na żadne rynki.
37. W odniesieniu do pociągów pasażerskich w EOG istnieje popyt głównie na elektropneumatyczne układy hamulcowe, które stały się faktycznie standardem w przypadku wszystkich nowych projektów pasażerskiego taboru kolejowego. Działalność stron związana z takimi układami hamulcowymi nie pokrywa się w EOG, ponieważ Wabtec nie produkuje takich elektronicznych modułów sterujących, jakich wymaga się w EOG, a zatem nie może ich oferować<sup>(1)</sup>.
38. Po pierwszym etapie postępowania wyjaśniającego Komisja obawiała się jednak, że przedsiębiorstwo Wabtec mogłoby wejść na rynek kompletnych (elektro-) pneumatycznych układów hamulców ciernych, na którym zdecydowanym liderem jest obecnie Knorr-Bremse (z udziałem co najmniej [70–80] % w tym rynku), a jedynym konkurentem jest Faiveley. Wabtec było w trakcie opracowywania dwóch elektronicznych modułów sterujących układem hamulcowym, [...] i [...], i istniały dowody, że zamierzało wprowadzić je na rynek w EOG. Jednak po drugim etapie postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdziła, że jej obawy nie były w pełni uzasadnione i nie można było ustalić wystąpienia znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji zgodnie z wymaganą normą prawną. Wynikało to głównie z poniższych powodów.
39. Po pierwsze, produkt Wabtec, określony jako [...], nie nadawałby się do stosowania na obszarze EOG ani pod względem technicznym, ani handlowym. Omawiany produkt opracowano w ramach projektu prowadzonego w Stanach Zjednoczonych bez uwzględnienia wymogów technicznych rynku EOG i był on również zbyt [...] w porównaniu z produktami konkurentów. Na podstawie wewnętrznych dokumentów Wabtec wykazano ponadto, że przedsiębiorstwo to samo nie wierzyło w ten produkt.
40. Po drugie, chociaż [...] byłby pod względem technicznym i handlowym bardziej zbliżony do produktów, które konkurenci sprzedają obecnie w EOG, jest on wciąż na wczesnych etapach rozwoju i jego ukończenie będzie wymagało znaczącego nakładu dalszych prac projektowych.
41. Po trzecie, wbrew temu, co Komisja ustaliła na pierwszym etapie, innowacja techniczna na omawianym rynku ma charakter nie tylko przyrostowy, ale także dynamiczny. W trakcie drugiego etapu postępowania wyjaśniającego przedsiębiorstwo Faiveley zgłosiło Komisji, że zamierza w 2016 r. wprowadzić na rynek nowy produkt należący do kategorii modułów sterujących. Produkt ten jest dużo bardziej zaawansowany technicznie i atrakcyjny rynkowo niż obecne produkty Faiveley. Komisja stwierdziła, że taki zwrot sytuacji jeszcze bardziej utrudniłby Wabtec wejście na rynek, ponieważ przedsiębiorstwo to nie tylko musiałoby osiągnąć obecny poziom udziału w rynku, lecz także uwzględnić nowe rozwiązania obecnych konkurentów. Zaistniało prawdopodobieństwo, że na przykład produkt [...] okaże się nieaktualny i będzie wymagał znacznego przeprojektowania, co zmniejszyłoby jego szanse na wejście na rynek, a w każdym razie wejście nastąpiłoby później niż przewidziano.

<sup>(1)</sup> Wabtec oferuje elektroniczne moduły sterujące poza EOG, na przykład w Stanach Zjednoczonych. Wymogi regulacyjne i oczekiwania klientów w EOG są jednak w znacznie inne i bardziej rygorystyczne.

42. Po czwarte, dostawcy podsystemów wywierają presję konkurencyjną. Chociaż nie mogą oni zaoferować kompletnych układów hamulców ciernych, wielu producentów taboru kolejowego posiada zdolność wbudowywania podsystemów w kompletne układy hamulców ciernych i w przeszłości wykorzystywało ten fakt jako argument negocjacyjny.
43. Po piąte, chociaż niektórzy uczestnicy rynku zgłosili pewne obawy w kwestii kompletnych układów hamulców ciernych, inni byli zdania, że transakcja może mieć pozytywny efekt, ponieważ pozwoli Faiveley lepiej konkurować z Knorr-Bremse, które jest zdecydowanym liderem rynku.

#### *Podsystemy układów hamulców ciernych*

44. Komisja stwierdziła, że w odniesieniu do podsystemów układów hamulców ciernych transakcja nie spowoduje zagrożenia dla konkurencji.
45. W odniesieniu do mechanicznych hamulców do wózków kolejowych działalność stron pokrywa się w dziedzinie dostaw hamulców tarczowych, w której osiągają one łączny udział w rynku wynoszący około [30–40] %. Pozycja pozostałych głównych konkurentów, Knorr-Bremse i Dako, jest jednak nadal silna. Większość producentów taboru kolejowego uważała także, że będzie miała odpowiednie alternatywne rozwiązania nawet po zawarciu transakcji.
46. W odniesieniu do modułów sterujących Komisja stwierdziła, że zastosowanie mają takie same ustalenia jak w przypadku kompletnych układów (elektro-) pneumatycznych hamulców ciernych.
47. W odniesieniu do układów zasilania powietrzem działalność stron nie pokrywa się w EOG, ponieważ Wabtec nie oferuje obecnie takich układów. Komisja nie znalazła również żadnych dowodów na to, by Wabtec był potencjalnym nowym podmiotem na tym rynku.

#### *Pantografy i nakładki stykowe*

48. W przypadku pantografów łączny udział stron w rynku wynosi [30–40] %, jeżeli uwzględnia się wszystkie rodzaje taboru kolejowego łącznie. W niektórych potencjalnych podsegmentach udział w rynku byłby wyższy, na przykład na poziomie [40–50] % w przypadku pociągów dużych prędkości i [60–70] % w przypadku lokomotyw. Niemniej jednak Komisja stwierdziła, głównie z opisanych poniżej powodów, że transakcja nie spowoduje zagrożenia dla konkurencji w odniesieniu do pantografów.
49. Po pierwsze, Komisja stwierdziła, że poziomy udział w rynku same w sobie nie dają pełnego obrazu pozycji uczestników rynku. Wynika to na przykład z niewielkiej liczby przetargów w ciągu roku (szczególnie dotyczących pociągów dużych prędkości) i związanej z tym zmienności udziałów w rynku. Ponadto wielkość sprzedaży, a więc udziału w rynku zależy w dużej mierze nie od producenta pantografów, lecz od popularności typu pociągu (znormalizowanych pociągów sprzedawanych seryjnie, na przykład typowych ze względu na lokomotywy), na którym pantografy są zainstalowane.
50. Po drugie, nie wydaje się, by strony ze sobą ściśle konkurowały, i w większości przypadków strony nie biorą udziału w tych samych przetargach. Wydaje się, że mają one silne pozycje na rynku pantografów przeznaczonych dla różnych rodzajów taboru kolejowego – Faiveley skupia się na pociągach dużych prędkości, natomiast Wabtec ma na przykład lepszą pozycję na rynku pociągów na trasach głównych.
51. Po trzecie, na rynku utrzyma się szereg konkurentów (np. Schunk, Contact, Richard, EC Engineering i Sécheron). Wydaje się, że nawet mniejsi konkurenci mają motywację i zdolność do dalszego rozwijania swoich produktów, a więc do zwiększania swojej obecności w różnych potencjalnych segmentach.
52. Po czwarte, wydaje się, że producenci taboru kolejowego odgrywają znaczącą rolę na rynku pantografów. W przeszłości współpracowali z dostawcami pantografów w opracowywaniu pantografów dla nowych pociągów i wielu z nich stwierdziło, że są w stanie rozpocząć produkcję wewnętrzną lub zapewnić dostawcom pantografów finansowanie, jeśli zajdzie taka potrzeba. Ogólnie rzecz biorąc, wydaje się, że producenci taboru kolejowego dysponują siłą nabywczą.
53. Ponadto Komisja zauważa, że w kwestii nakładek stykowych nie doszłoby do horyzontalnego pokrycia się działalności, ponieważ Faiveley ich nie produkuje. Komisja ponadto stwierdziła, że transakcja nie spowoduje problemów w zakresie koncentracji pionowej. Wynika to głównie stąd, że (i) udział Wabtec w rynku nakładek stykowych utrzymuje się na poziomie poniżej [10–20] %, co wskazuje na brak zdolności do zamknięcia dostępu do czynników produkcji; oraz (ii) strony i tak już pozyskują [50–60] % potrzebnych im nakładek stykowych z Wabtec. Na rynku utrzymałoby się wielu znaczących dostawców, w tym Schunk, a także wielu niezależnych dostawców, którzy sami nie zajmują się produkcją pantografów (takich jak Morgan i Mersen).

*Pionowe powiązania w zakresie materiałów ciernych*

54. Transakcja sprzyja powstaniu pionowych powiązań pomiędzy (i) dostawami materiałów ciernych na rynku wyższego szczebla (OEM); i (ii) dostawami układów hamulcowych (a także hamulców do wózków kolejowych) na rynku niższego szczebla. Komisja stwierdziła, że te pionowe powiązania nie powodują znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji z następujących powodów.
55. W odniesieniu do utrudnienia dostępu do rynku Komisja stwierdziła, że podmiot powstały z połączenia nie miałby ani zdolności, ani motywacji do utrudniania dostępu do rynku i że takie utrudnienie prawdopodobnie nie miałoby znaczącego szkodliwego wpływu na konkurencję na rynku niższego szczebla.
56. W szczególności podmiot powstały w wyniku połączenia nie miałby zdolności do utrudnienia dostępu do rynku swoim konkurentom na rynku niższego szczebla, ponieważ główny konkurent – jednocześnie jedyny konkurent, którego utrudnienie mogłoby dotyczyć – Knorr Bremse, posiada zdolność produkcyjną w zakresie materiałów ciernych (poprzez swoją spółkę joint venture ICER) i jest w stanie zwiększyć produkcję. Komisja stwierdziła również, że Knorr-Bremse zawarło porozumienie z Wabtec, w ramach którego [...], co da Knorr-Bremse czas na rozwinięcie własnej produkcji.
57. Komisja stwierdziła dalej, że podmiot powstały z połączenia nie miałby motywacji do podejmowania działań związanych z zamknięciem dostępu do czynników produkcji, ponieważ prawdopodobnie nie byłby w stanie zwiększyć swojej sprzedaży na rynku niższego szczebla w stopniu wystarczającym do zrekompensowania zysku utraconego na rynku wyższego szczebla.
58. Ponadto zestaw zobowiązań ostatecznych, których celem jest wyeliminowanie zagrożenia dla konkurencji poziomej na rynku spiekanych materiałów ciernych, określałby również potencjalne alternatywne źródło dostaw dla konkurentów na rynku niższego szczebla.
59. W odniesieniu do utrudniania klientom dostępu do rynku, które dotyczyłoby głównie organicznych materiałów ciernych, Komisja stwierdziła, że podmiot powstały z połączenia nie miałby ani zdolności, ani motywacji do utrudniania klientom dostępu do rynku i że takie utrudnienie prawdopodobnie nie miałoby znaczącego szkodliwego wpływu na konkurencję na rynku niższego szczebla.
60. W szczególności podmiot powstały z połączenia nie miałby zdolności do podejmowania działań związanych z utrudnieniem klientom dostępu do rynku, ponieważ strony nie należą do najważniejszych klientów dostawców materiałów ciernych na poziomie OEM (najważniejszym klientem w ujęciu ogólnym jest Knorr-Bremse, którego udział w rynku niższego szczebla wynosi [70-80] %). Ponadto do 95 % materiałów ciernych jest sprzedawanych na poziomie IAM, a nie na poziomie OEM. Ponieważ nie wydaje się, aby sprzedaż na poziomie IAM była całkowicie zależna od sprzedaży na poziomie OEM, dostawcy podmiotu powstałego z połączenia, tacy jak Federal Mogul, mogliby dalej prowadzić sprzedaż na poziomie IAM stanowiącym bardzo dużą część całego rynku. W przypadku materiałów organicznych również coraz częściej stosuje się zaopatrzenie w dwóch źródłach i jest to łatwiejsze, niż w przypadku materiałów spiekanych. W związku z tym klienci mogliby przeciwdziałać wszelkim działaniom utrudniającym dostęp do rynku dzięki zaopatrywaniu się w dwóch źródłach.
61. Komisja ponadto stwierdziła, że podmiot powstały z połączenia nie miałby motywacji do podejmowania działań związanych z utrudnieniem klientom dostępu do rynku, ponieważ prawdopodobnie nie byłby w stanie znacząco skorzystać na takich działaniach ani na rynkach wyższego szczebla (z powodu silnej pozycji Federal Mogul i obecności na rynkach innych dostawców organicznych materiałów ciernych), ani na rynkach niższego szczebla (z powodu, między innymi, silnej pozycji Knorr-Bremse).

*Tarcze hamulcowe*

62. Działania stron pokrywają się w zakresie dostaw tarcz hamulcowych na rynku IAM w EOG. Niemniej jednak Komisja stwierdziła, że to pokrywanie się nie powoduje znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji.
63. W szczególności łączny udział stron w rynku jest wciąż niewielki ([30–40] %), a na rynku wciąż istnieje wielu innych konkurentów, takich jak Ibrę czy Kavis. Większość operatorów pociągów również stwierdziła, że wciąż będzie miała wystarczający wybór dostawców po dokonaniu transakcji.

**VIII. ZOBOWIĄZANIA****a. Opis zestawu zobowiązań ostatecznych**

64. Aby odnieść się do wspomnianych powyżej problemów w zakresie konkurencji na rynkach spiekanych okładzin i klocków ciernych w EOG, w dniu 16 sierpnia 2016 r. strona zgłaszająca przekazała zestaw zobowiązań ostatecznych. Zestaw zobowiązań ostatecznych obejmował zmiany mające na celu uwzględnienie wyników testu rynku, który Komisja przeprowadziła na podstawie pierwszego zestawu zobowiązań.

65. Strona zgłaszająca proponuje w zestawie zobowiązań ostatecznych zbycie całej działalności Faiveley związanej z materiałami ciernymi, Faiveley Transport Gennevilliers („FTG”), na rzecz odpowiedniego nabywcy („zbywana działalność”). FTG działało jako przedsiębiorstwo Carbon Lorraine, zanim zostało nabyte przez Faiveley w 2008 r.
66. Zbywana działalność obejmie wszystkie aktywa trwałe oraz aktywa niematerialne i prawne należące do FTG oraz cały jego personel. Relacje handlowe, które są obecnie obsługiwane za pośrednictwem innych jednostek zależnych Faiveley, zostaną przeniesione do FTG, a podmiot powstały z połączenia będzie w okresie przejściowym kierował do zbywanej działalności zapytania klientów dotyczące materiałów ciernych obecnie produkowanych przez FTG. Podmiot powstały z połączenia będzie również zlecał zbywanej działalności część dostaw okładzin hamulcowych dla TGV, które Wabtec dostarcza SNCF po wygraniu przetargu z Faiveley (będzie to wymagać zgody SNCF).
67. Strona zgłaszająca zobowiązuje się ponadto do zapewnienia, aby: (i) na życzenie nabywcy nabywca miał możliwość przejścia wewnątrzgrupowego długu FTG po ustalonej cenie maksymalnej; (ii) umowa kupna-sprzedaży uwzględniała system zachęt mający na celu zachęcenie nabywcy do inwestowania w zbywaną działalność; oraz (iii) nabywca miał możliwość prowadzenia sprzedaży na rzecz klientów z przemysłu kolejowego na całym świecie.

#### **b. Ocena zestawu zobowiązań ostatecznych**

68. Komisja stwierdziła, że zestaw zobowiązań ostatecznych jest odpowiedni i wystarczający do wyeliminowania zagrożeń dla konkurencji wskazanych przez Komisję. Zobowiązania doprowadzą w szczególności do całkowitej likwidacji pokrywania się działalności stron w zakresie dostaw spiekanych okładzin i klocków hamulcowych.
69. Zestaw zobowiązań ostatecznych obejmuje odpowiednie działania mające na celu uwzględnienie informacji zwrotnych uzyskanych podczas testu rynku przeprowadzonego na podstawie pierwszych zobowiązań. W szczególności uwzględniono działania mające na celu (i) poprawę struktury kapitałowej zbywanej działalności poprzez przekazanie nabywcy na korzystnych warunkach całego wewnątrzgrupowego długu FTG wobec Faiveley; (ii) odpowiednie zachęcenie nabywcy do inwestowania w zbywaną działalność; oraz (iii) wymóg nabycia zbywanej działalności tylko przez podmiot posiadający odpowiedni dostęp do międzynarodowych klientów kolejowych.
70. Ponadto Komisja zauważyła, że zbywana działalność, zanim została zintegrowana pionowo z Faiveley, była rentownym konkurentem na rynku spiekanych materiałów ciernych. W związku z tym Komisja uznała, że zbywana działalność może stanowić rentowne samodzielne przedsiębiorstwo także w przypadku jego niezintegrowania pionowego i że po dokonaniu transakcji będzie ono nadal wywierało ten sam poziom presji konkurencyjnej na rynek spiekanych materiałów ciernych.
71. W projekcie decyzji Komisja doszła zatem do wniosku, że transakcja, po wprowadzeniu zmian zgodnie z zestawem zobowiązań ostatecznych przekazanych przez stronę zgłaszającą, nie spowodowałyby znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji w odniesieniu do produkcji i dostaw spiekanych okładzin i klocków hamulcowych.

### **IX. WNIOSEK I PROPOZYCJA**

72. W projekcie decyzji stwierdza się, że pod warunkiem pełnego przestrzegania zobowiązań ostatecznych planowana koncentracja nie spowoduje znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji na rynku wewnętrznym ani w znacznej jego części. W związku z tym, zgodnie z art. 2 ust. 2 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 Porozumienia EOG, należy stwierdzić zgodność koncentracji z rynkiem wewnętrznym oraz z Porozumieniem EOG.
-