

DECYZJA KOMISJI**z dnia 18 sierpnia 2006 r.****uznająca koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa nr: COMP/M.3848 – Sea-Invest/EMO-EKOM)***(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 3710)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2007/687/WE)

W dniu 18 sierpnia 2006 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 w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) ⁽¹⁾, a w szczególności art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji, w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w oryginalnym języku postępowania znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem: http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. STRESZCZENIE

- (1) Sea-Invest N.V. („Sea-Invest”) jest prywatnym przedsiębiorstwem świadczącym usługi terminalowe w wielu portach w Belgii, Francji, Niemczech i Republice Południowej Afryki. Podstawową gałęzią działalności Sea-Invest jest obsługa przeładunku suchych ładunków masowych oraz ładunków nieskonteneryzowanych. Sea-Invest kontroluje między innymi następujące terminale przeładunkowe węgla, rudy żelaza oraz innych suchych ładunków masowych: ABT w Antwerpii, GCT i CBM w Gandawie oraz Sea-Bulk w Dunkierce.
- (2) Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. i Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. („EMO-EKOM”) świadczą usługi terminalowe w zakresie węgla i rud żelaza w Rotterdamie. EMO zajmuje się obsługą terminalu, podczas gdy EKOM jest właścicielem wyposażenia portu. Obecnymi udziałowcami w EMO-EKOM są ThyssenKrupp Veerhaven B.V. („TKV”), RAG Logistic GmbH („RAG”), H.E.S. Beheer N.V. („HES”) i Manufrance B.V. („Manufrance”).
- (3) TKV jest spedytorem morskim należącym do ThyssenKrupp Steel, obsługującym porty w Amsterdamie, Rotterdamie i Antwerpii. TKV prowadzi działalność w zakresie obsługi pchaczy i barek na rzece Ren, kursujących pomiędzy obsługiwanymi portami a Duisburgiem, gdzie znajdują się wielkie piece należące do grupy. TKV obsługuje również terminal węgla oraz rud żelaza w porcie w Rotterdamie, przeznaczony w całości dla grupy ThyssenKrupp.
- (4) Poza udziałami w przedsiębiorstwie EMO-EKOM, HES posiada także udziały w innych spółkach, które zajmują się przeładunkiem suchego ładunku masowego w portach w Rotterdamie, Amsterdamie i Zelandii. EBS, spółka zależna HES, zajmuje się przeładunkiem węgla, rud żelaza oraz suchego ładunku masowego w Rotterdamie. Utrzymuje również wspólną kontrolę

nad RBT – terminalem przeładunku węgla, rud żelaza oraz suchego ładunku masowego w Rotterdamie oraz OBA – terminalem obsługującym przeładunek węgla i innych suchych ładunków masowych w Amsterdamie. Ponadto posiada niekontrolne udziały w terminalu OVET obsługującym przeładunek węgla, rudy żelaza i innych suchych ładunków masowych w Zelandii.

- (5) Manufrance posiada, oprócz udziałów w EMO-EKOM, pakiet kontrolny w terminalach OVET i OBA. Jest spółką zależną ATIC Services, wspólnego przedsiębiorstwa grup: Total, EDF oraz Arcelor (jednak żaden z tych udziałowców nie ma pakietu kontrolnego w ATIC Services). ATIC Services posiada udziały w przedsiębiorstwach świadczących usługi związane z handlem węglem, logistyką żegluga śródlądowej, transportem morskim oraz kontrolą jakości ładunków węgla oraz rudy żelaza.
- (6) Zgodnie z planowaną koncentracją Sea-Invest przejmuje wspólną kontrolę nad EMO-EKOM w drodze zakupu udziałów w spółce holdingowej SNV od obecnego udziałowca, przedsiębiorstwa RAG. Po przeprowadzeniu koncentracji EMO-EKOM będzie wspólnie kontrolowane przez Sea-Invest, TKV, HES oraz Manufrance.
- (7) Badanie rynku przeprowadzone przez Komisję wykazało, że planowana koncentracja nie budzi żadnego rodzaju obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji, w których wyniku skuteczna konkurencja zostałaby poważnie zakłócona w ramach wspólnego rynku lub na znacznej jego części.

II. UZASADNIENIE**1. WŁAŚCIWE RYNKI PRODUKTOWE**

- (8) Komisja w przeszłości zasugerowała możliwość podzielenia rynku usług terminalowych (przeładunek i magazynowanie ładunków w portach) na trzy główne typy ładunków: (i) jednostki ładunkowe (zwłaszcza kontenery), (ii) suche ładunki masowe oraz (iii) płynne towary masowe. Poprzednia decyzja sugerowała również dalszy podział rynku usług terminalowych przeładunku suchych ładunków masowych zgodnie z rodzajem przeładowywanego towaru. Suche ładunki masowe są

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

zazwyczaj podzielone na kilka kategorii: węgiel i rudy żelaza, rolnicze ładunki masowe (np. ziarna lub zboża) oraz inne suche ładunki masowe⁽¹⁾. Ponieważ terminale obsługujące rolnicze ładunki masowe nie stanowią konkurencji, głównie ze względów bezpieczeństwa żywności, dla terminali obsługujących dwa pozostałe rodzaje suchych ładunków masowych, badanie rynku miało na celu w głównej mierze określenie, czy rynek przeładunku węgla oraz rud żelaza, jak również rynek przeładunku suchych ładunków masowych stanowią dwa odrębne rynki produktów.

- (9) Węgiel oraz rudy żelaza stanowią główne towary masowe przeładowywane w większych ilościach, dla których szybkość rozładunku ma kluczowe znaczenie, natomiast przeładunek lub magazynowanie nie wymagają szczególnej uwagi. Przedsiębiorstwa obsługujące terminale są w stanie przestawić swoją działalność z obsługi węgla na obsługę rud żelaza, a wiele z nich zajmuje się obsługą zarówno węgla, jak i rud żelaza przy pomocy tego samego wyposażenia. Zarówno rudy żelaza, jak i węgiel magazynowane są na otwartym powietrzu i praktycznie w bliskim sąsiedztwie, jedynie w oddzielnych hałdach. Ponadto odbiorcami usług przeładunku węgla i rud żelaza w obu przypadkach są zazwyczaj końcowi użytkownicy tych towarów, tj. duże koncerny stalowe lub spółki energetyczne. Oba te towary są transportowane na pokładach dużych statków pełnomorskich, natomiast preferowanym środkiem transportu śródlądowego są barki, a w mniejszym stopniu koleje.
- (10) Z drugiej jednak strony inne suche ładunki masowe wymagają innej obsługi z uwagi na fakt, że są one często bardziej delikatne niż węgiel czy rudy żelaza. Dlatego nie mogą być obsługiwane przez szybkie pasy transportowe używane do przeładunku węgla i rud żelaza, a niekiedy mogą wymagać zadaszonych miejsc magazynowania. Inne suche ładunki masowe są również transportowane i przeładowywane w znacznie mniejszych ilościach. Do obsługi suchych ładunków masowych innych niż węgiel czy rudy żelaza wykorzystywane są znacznie mniejsze statki pełnomorskie, które mogą wpływać do portów dostępnych dla jednostek o ograniczonym zanurzeniu. Ponieważ objętość wspomnianych suchych ładunków masowych jest mniejsza, transport śródlądowy jest w tym przypadku bardziej elastyczny. Inni są również odbiorcy innych suchych ładunków masowych, natomiast przedsiębiorstwa handlowe czy przedsiębiorstwa logistyczne odgrywają w tym wypadku większą rolę.
- (11) Pomimo że mniejsze terminale są w stanie przestawiać swoją działalność z obsługi węgla i rud żelaza na obsługę innych suchych ładunków masowych, istnieją znaczne różnice pomiędzy obsługą obydwu kategorii produktów, co w efekcie ogranicza efektywną i natychmiastową substytucję po stronie podaży. Liczący się odbiorcy węgla oraz rud żelaza potwierdzili, że nie biorą pod uwagę terminali do obsługi przeładunku innych suchych ładunków masowych jako realnej alternatywy z powodu braku urządzeń do składowania oraz braku możliwości szybkiego załadunku i rozładunku dużych objętościowo ładunków.

- (12) W związku z powyższym w decyzji uznano, że obsługa przeładunku węgla i rud żelaza stanowi oddzielny rynek od rynku obsługi przeładunku innych suchych ładunków masowych.
- (13) Ponadto w przeszłości Komisja rozróżniła rynek usług terminalowych dla transportu lądowego⁽²⁾ z jednej strony i transportu związanego z przeładunkiem⁽³⁾ z drugiej. To rozróżnienie potwierdza się również w tym przypadku. Tym samym w decyzji zdefiniowano omawiany rynek produktowy jako rynek usług terminalowych dla transportu lądowego węgla i rud żelaza, w odróżnieniu od rynku usług terminalowych przeładunku węgla i rud żelaza.

2. WŁAŚCIWE RYNKI GEOGRAFICZNE

- (14) W art. 6 ust. 1 lit. c) decyzji Komisja uznała, że właściwy rynek geograficzny mógłby albo obejmować wszystkie porty w ramach strefy ARA (tj. Antwerpii, Rotterdamu i Amsterdamu, w tym Zelandii) albo ograniczać się wyłącznie do portu w Antwerpii z jednej strony i portów holenderskich z drugiej (Rotterdam, Amsterdam, Zelandia). Szczegółowe badanie rynku koncentrowało się na zastępowalności pomiędzy należącym do Sea-Invest terminalem ABT w Antwerpii (jak również terminalami w Gandawie i Dunkierce) a terminalem należącym do EMO-EKOM oraz innymi terminalami w portach holenderskich.
- (15) Terminale węgla oraz rud żelaza mają trzy główne kategorie odbiorców: producentów stali, producentów energii elektrycznej oraz przedsiębiorstwa handlowe. Przy wyborze terminalu odbiorca musi wziąć pod uwagę cały łańcuch logistyczny w celu optymalizacji całkowitego kosztu logistycznego związanego z przywozem węgla i rud żelaza. Badanie rynku wykazało, że czynniki te pociągają za sobą znaczne ograniczenia przy ostatecznym wyborze konkretnego terminalu. Najważniejszymi składowymi kosztów łańcucha logistycznego, poza obsługą terminalu i magazynowaniem, są spedycja morska i transport lądowy. Obsługa terminalu oraz opłaty za magazynowanie stanowią jedynie ok. 10–15 % całkowitych kosztów logistycznych. Stosunkowo niskie koszty usług terminalowych sprawiają, że przestawienie działalności w sytuacji wzrostu o 10–15 % taryf usług terminalowych wydaje się mało prawdopodobne, z uwagi na fakt, że wybór portu oraz terminalu jest podyktowany innymi, znacznie istotniejszymi składowymi kosztów – takimi jak koszty spedycji morskiej i transportu lądowego – oraz innymi czynnikami uwzględniającymi specyfikę każdego odbiorcy.
- (16) W decyzji w pierwszym rzędzie przeanalizowano najważniejsze elementy całkowitych kosztów logistycznych w zakresie przywozu węgla i rud żelaza. Ponadto w decyzji podsumowano wyniki dogłębnej analizy dotyczącej możliwości zamiany terminali w Antwerpii (lub nawet w Gandawie lub Dunkierce) na terminale w Rotterdamie lub na inne porty holenderskie przez odbiorców indywidualnych Sea-Invest, EMO-EKOM oraz odbiorców innych terminali.

⁽¹⁾ Szeroka gama towarów, takich jak koncentraty cynku oraz inne koncentraty niezłazne, klinkier cementowy, surowka hutnicza, kaolin, fosforany i inne minerały, koks, koks naftowy, antracyty itp.

⁽²⁾ To jest transportu bezpośrednio pomiędzy jednostką dalekomorską a barką śródlądową, koleją lub transportem drogowym.

⁽³⁾ To jest transportu bezpośrednio pomiędzy statkiem dalekomorskim a jednostką pośrednicząco-zaopatrzeniową.

- (17) Koszty spedycji morskiej są dla większości odbiorców najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na wybór danego terminalu. Zasadniczo bardziej ekonomiczne jest użycie możliwie jak największych jednostek w transporcie morskim węgla, a w jeszcze większym stopniu w transporcie morskim rud żelaza. Jednak wybór statku o danym tonażu jest podyktowany w głównej mierze ograniczeniami narzuconymi przez porty w związku z zanurzeniem jednostki. Badanie rynku potwierdziło, że port w Antwerpii ma większe ograniczenia odnośnie do zanurzenia niż port w Rotterdamie lub inne porty w strefie ARA i że w związku z tym duże statki (o nośności ponad 140 000 t) nie mogą wpływać do portu w Antwerpii przy pełnym załadunku. Tymczasem właśnie te duże jednostki transportują 79 % węgla oraz do 93 % rud żelaza rozładowywanych w porcie w Rotterdamie. Analiza ilościowa kosztów transportu morskiego potwierdziła znaczenie zanurzenia oraz stosunkowo duże znaczenie wynikających z tego wyższych kosztów korzystania z terminalu ABT w porównaniu z terminalem EMO-EKOM. W przypadku węgla transportowanego z portów nie nakładających ograniczeń w zanurzeniu (stanowiącego ponad 70 % całego węgla rozładowywanego w strefie ARA) różnica w kosztach transportu morskiego pomiędzy portami w Antwerpii i Rotterdamie wynosi średnio ok. 50 % taryfy przeładunku. Sam ten czynnik sprawia, że zmiana jednego portu na inny w odpowiedzi na 10 % podwyżkę cen jest mało prawdopodobna.
- (18) Również koszty transportu śródlądowego mogą mieć znaczny wpływ na wybór konkretnego terminalu, w zależności od usytuowania zakładów odbiorcy. Porównanie średnich kosztów transportu śródlądowego z Antwerpii i Rotterdamu do różnych regionów pokazuje, że Antwerpia jest znacznie tańsza, zwłaszcza w odniesieniu do Belgii, oraz w pewnym stopniu w odniesieniu do północnej Francji. Rotterdam jest natomiast tańszy dla Niemiec – zagłębia Ruhry, Saary, południowych Niemiec oraz w pewnym stopniu w odniesieniu do Niderlandów. Różnica w kosztach pomiędzy Antwerpią a Rotterdamem w odniesieniu do tych regionów waha się od 20 % do 50 % średnich kosztów usług terminalowych. Ogranicza to ekonomiczną zachętę dla odbiorców do zamiany terminali w Antwerpii na terminale w Rotterdamie w odpowiedzi na wzrost o 10 % kosztów usług terminalowych. Jest to zgodne z oświadczeniem Sea-Invest oraz respondentów biorących udział w badaniu, że Antwerpia oraz Rotterdam obsługują w dużym stopniu różne zaplecza portowe, natomiast wybór terminalu jest w znacznym stopniu podyktowany usytuowaniem zakładów odbiorcy.
- (19) Ponadto w decyzji przeanalizowano opłaty za usługi terminalowe świadczone przez ABT oraz EMO-EKOM i uiszczane przez odbiorców mających siedziby na różnych obszarach geograficznych. Analiza wykazała, że zarówno w przypadku ABT, jak i EMO-EKOM nie ma takich konkretnych regionów, w których odbiorcy płaciliby znacznie wyższe lub znacznie niższe ceny w porównaniu z innymi regionami. Oznacza to, że nie ma takich regionów, w których presja konkurencyjna pomiędzy terminalami byłaby szczególnie silna. Analiza cen usług terminalowych wykazała, że ceny różnią się znacznie pomiędzy poszczególnymi odbiorcami, zarówno w przypadku ABT, jak i EMO-EKOM.
- (20) W odniesieniu do konkretnych sytuacji poszczególnych grup odbiorców wyszczególnionych powyżej, w decyzji przedstawiono skrótowo, z usług których terminali korzystają poszczególne grupy odbiorców mających siedziby na różnych obszarach, oraz jakie są ich faktyczne możliwości zamiany jednego terminalu na inny. Analiza ta oparta jest na informacjach udzielonych przez odbiorców w odpowiedzi na szczegółowy kwestionariusz, jak również na podstawie licznych rozmów przeprowadzonych z odbiorcami. Wszyscy odbiorcy zgodnie podkreślali, że ich wybór terminalu jest w dużej mierze podyktowany kosztami spedycji morskiej i transportu lądowego. Ponadto istnieje szereg dodatkowych czynników decydujących o wyborze oraz ograniczających wybór terminalu w przypadku każdego odbiorcy, takich jak udział w usługach w zakresie przewozu ładunku częściowego⁽¹⁾, dodatkowe usługi i pojemność pomieszczeń do magazynowania w terminalach, ryzyko wystąpienia zatoru komunikacyjnego, liczba oraz usytuowanie zakładów odbiorcy, dostępność oraz przydatność połączeń barkowych lub kolejowych, bezpieczeństwo dostaw (np. podczas okresu niskiego stanu wód na rzece Ren) oraz istnienie wieloletnich umów z dostawcami transportu śródlądowego.
- (21) Analiza ta wykazała, że zasięg zastępowalności między terminalem ABT oraz terminalem EMO-EKOM jest bardzo ograniczony. Na podstawie badania rynku w decyzji określono rzeczywiste możliwości zastąpienia: ilości, w których ABT może zastąpić EMO-EKOM są marginalne w porównaniu do całkowitej wielkości przeładunku EMO-EKOM (mniej niż 5 %). Wielkości te nie wywierają presji konkurencyjnej na EMO-EKOM, zwłaszcza że najważniejsi odbiorcy nie planują zamiany terminalu. Ilości, w których EMO-EKOM może zastąpić ABT, są niewielkie w porównaniu do całkowitej wielkości przeładunku ABT (mniej niż 10 %). Wielkości te wywierają jedynie ograniczoną presję konkurencyjną na ABT, zwłaszcza że najważniejsi odbiorcy ABT nie planują zamiany terminalu.
- (22) Powyższe dane dowodzą, że strefa Rotterdamu/Amsterdamu/Zelandii stanowi odrębny rynek produktowy od strefy Antwerpii/Gandawy/Dunkierki⁽²⁾. Warunki konkurencji nie są jednakowe na obu tych obszarach. Jednak istnieje ograniczona konkurencja poboczna pomiędzy tymi rynkami geograficznymi. Konkurencja poboczna odnosi się głównie do wielkości obrotu przedsiębiorstw handlowych.
- (23) W odniesieniu do przeładunku węgla i rud żelaza, właściwy rynek geograficzny obejmowałby szerszy obszar, łącznie z wszystkimi głównymi portami dalekomorskimi usytuowanymi pomiędzy Göteborgiem a Hawrem, w tym brytyjskie i irlandzkie porty dalekomorskie.

(1) Zwanego również „doręczaniem jednostek ładunkowych”. Usługi przewozu ładunku częściowego polegają na przewozie ładunków kilku odbiorców, którzy nie przywożą wystarczających ilości towarów, aby indywidualne wynajęcie statku było opłacalne.

(2) Kwestia, czy porty w Gandawie i Dunkierce pozostają w obrębie tego samego rynku geograficznego co Antwerpia, czy stanowią odrębny rynek (który w każdym razie różni się od portów holenderskich), może pozostać otwarta. W obu przypadkach koncentracja nie budzi obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji.

3. OCENA KONKURENCJI

1) *Usługi terminalowe w zakresie transportu lądowego węgla i rud żelaza*a) *Efekty jednostronne*(i) *Wzmocnienie pozycji dominującej przedsiębiorstwa ABT w Antwerpii*

(24) Przedsiębiorstwo ABT posiada pozycję dominującą na rynku usług terminalowych w zakresie transportu lądowego węgla i rud żelaza⁽¹⁾ w Antwerpii (100 % udziału w rynku), gdzie narażone jest jedynie na konkurencję poboczną. W decyzji przeanalizowano, czy w przypadku Sea-Invest istnieją możliwości i czynniki zachęcające do wykorzystania posiadanej przez nie wspólnej kontroli nad EMO-EKOM w celu ograniczenia lub wyeliminowania wspomnianej konkurencji pobocznej. Dzięki wspólnej kontroli nad EMO-EKOM, Sea-Invest będzie mogło zawetować strategiczne decyzje, zwłaszcza dotyczące biznes planu, budżetu, mianowania zarządu czy przeprowadzenia ważnych inwestycji (lecz nie będzie mogło samo podejmować decyzji). Udział Sea-Invest w zarządzie EMO-EKOM udostępni Sea-Invest ogólne informacje o polityce handlowej i planowaniu strategicznym EMO-EKOM.

(25) Jednakże wpływy te nie mogą wzmocnić pozycji Sea-Invest, ponieważ odbiorcy poboczni mogą przejść do terminali konkurencyjnych. Szczegółowe badanie potwierdziło, że żaden z odbiorców pobocznych ABT nie jest zależny wyłącznie od usług EMO-EKOM. Wręcz przeciwnie, większość tych odbiorców wskazała na inne terminale, np. OBA i Rietlanden w Amsterdamie oraz RBT w Rotterdamie, jako terminale alternatywne dla ABT. Podobnie, odbiorcy poboczni, będący w stanie przenieść swoje przeładunki z EMO-EKOM do ABT, potwierdzili, że mają inne i lepsze rozwiązania alternatywne, zwłaszcza w postaci innych terminali w Rotterdamie i Amsterdamie. Mając na uwadze ograniczoną wielkość przeładunku odbiorców pobocznych, terminale te powinny być w stanie zapewnić odpowiednią przepustowość, aby móc przyjąć ich tonaże.

(26) Ponadto badanie rynku wykazało, że Sea-Invest nie będzie dysponować żadną zachętą do użycia weta w celu blokowania ważnych decyzji lub w celu dalszego zmniejszenia ograniczonej presji konkurencyjnej ze strony EMO-EKOM. Mając na uwadze ograniczoną wielkość przeładunku odbiorców pobocznych oraz główny cel EMO-EKOM, polegający na zwiększeniu przywozu węgla do Niemiec, korzyści płynące z takiego weta nie zrównoważyłyby wynikających z niego kosztów.

(ii) *Jednostronna podwyżka cen wprowadzona przez EMO-EKOM*

(27) Inna możliwa do przyjęcia teoria na temat szkód dotyczy efektów jednostronnych koncentracji, które mogą umożliwić

liwić EMO-EKOM podwyżkę cen oraz zachęcić EMO-EKOM do podwyżki cen. Taki efekt jednostronny mógłby być możliwy, o ile przed koncentracją (i) Sea-Invest wywierałoby presję konkurencyjną na EMO-EKOM, uniemożliwiając mu podwyższenie cen, oraz (ii) koncentracja eliminowałaby lub znacznie osłabiała tę presję konkurencyjną na EMO-EKOM. Szczegółowe badanie rynku wykazało, że żaden z powyższych warunków nie jest spełniony.

(28) Po pierwsze, EMO-EKOM oraz Sea-Invest działają na różnych rynkach geograficznych i jakkolwiek presja ze strony terminali Sea-Invest na EMO-EKOM ogranicza się do mniej niż 5 % wielkości przeładunku obsługiwanego przez EMO-EKOM. Ponadto odbiorcy usług EMO-EKOM wskazywali najczęściej, jako możliwe alternatywy, inne terminale w Rotterdamie czy Amsterdamie, zwłaszcza OBA lub Rietlanden. Po drugie, nawet w przypadku istnienia presji konkurencyjnej ze strony terminali Sea-Invest na EMO-EKOM, jest mało prawdopodobne, że zakup udziałów kontrolnych w znaczny sposób osłabi tę presję. Sea-Invest nie będzie zainteresowane zmniejszeniem konkurencji wywieranej przez ABT na EMO-EKOM, mając na uwadze, że Sea-Invest będzie zmierzać do przyciągnięcia do Antwerpii nowych przedsiębiorstw korzystających z usług terminalowych, ponieważ Antwerpia, w przeciwieństwie do Rotterdamu, nie skorzysta w znacznej mierze ze zwyczajki przywozu węgla do Niemiec.

(29) Koncentracja nie budzi obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji z powodu efektów jednostronnych wzmacniających pozycję dominującą przedsiębiorstwa Sea-Invest lub umożliwiających podwyższenie cen przez EMO-EKOM.

b) *Efekty skoordynowane*

(30) Artykuł 6 ust. 1 lit. c) decyzji określił koordynację działań między przedsiębiorstwami Sea-Invest, EMO-EKOM oraz innymi terminalami (OBA, EBS, RBT, OVET), kontrolowanymi przez udziałowców EMO-EKOM, jako potencjalne naruszenie konkurencji z uwagi na powiązania strukturalne istniejące pomiędzy Sea-Invest, EMO-EKOM, HES a Manufrance. Jednak mając na uwadze rynki geograficzne zdefiniowane powyżej, terminale kontrolowane z jednej strony przez Sea-Invest oraz terminale EMO-EKOM i pozostałe terminale kontrolowane przez HES i Manufrance z drugiej strony, działają na różnych rynkach geograficznych. Dlatego też anytkonkurencyjna koordynacja zachowań z uwagi na koncentrację jest mało prawdopodobna, biorąc pod uwagę ograniczoną presję konkurencyjną istniejącą pomiędzy obydwojma przedsiębiorstwami.

(31) Mając na uwadze istnienie konkurencji pobocznej pomiędzy ABT a innymi terminalami w strefie ARA, szczegółowe badanie nie potwierdziło, że koncentracja może prowadzić do efektów skoordynowanych. Badanie wykazało, że zarządzanie terminalami jest raczej niezależne od operacyjnego funkcjonowania terminali, w tym od polityki cenowej dla odbiorców indywidualnych oraz od planów rozszerzenia. Jakkolwiek koordynacja jest tym mniej prawdopodobna, że udziałowcy EMO-EKOM

⁽¹⁾ Przedsiębiorstwo Sea-Invest posiadałoby również pozycję dominującą, gdyby porty w Gandawie i Dunkierce zostały włączone do rynku geograficznego, ponieważ terminale przeładunkowe węgla i rud żelaza obsługujące odbiorców niezależnych są kontrolowane przez Sea-Invest. Przeprowadzona analiza wykazałaby takie same wnioski gdyby Gandawa i Dunkierka zostały włączone do tego samego rynku co Antwerpia.

w dalszym ciągu pozostaną zróżnicowaną grupą zarówno w odniesieniu do zakresu działalności, jak i integracji pionowej. Przejrzystość rynku w odniesieniu do warunków cenowych ustalonych z odbiorcami indywidualnymi jest ograniczona. Z uwagi na specyfikę każdego odbiorcy, zwłaszcza w odniesieniu do położenia geograficznego, usługi terminalowe nie mogą być postrzegane jako jednolite. Ponadto szczegółowe badanie nie dostarczyło dowodu na wiarygodny mechanizm odstrasżający. Ostatecznie zarówno obydwaj konkurenci (zwłaszcza Rietlanden), jak i najważniejsi odbiorcy wywierają znaczną presję konkurencyjną, która może zagrozić oczekiwanym rezultatom koordynacji.

- (32) W związku z powyższym koncentracja nie budzi obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji z powodu efektów skoordynowanych pomiędzy Sea-Invest, EMO-EKOM, HES oraz Manufrance.

c) Artykuł 2 ust. 4

- (33) Badanie rynku potwierdziło również, że w wyniku koncentracji nie zachodzi prawdopodobieństwo koordynacji pomiędzy Sea-Invest, HES i Manufrance na rynku usług terminalowych obsługujących przeładunki innych suchych ładunków masowych. Nie istnieją również przesłanki wskazujące, że objęcie przez Sea-Invest udziałów w należącym do EMO-EKOM terminalu obsługującym przeładunek węgla i rud żelaza mogłoby doprowadzić do koordynacji z HES i Manufrance w zakresie obsługi

przeładunku innych suchych ładunków masowych. Ponadto istnieje szereg niezależnych terminali obsługujących przeładunek innych suchych ładunków masowych w strefie ARA.

2) Usługi terminalowe w zakresie przeładunku węgla i rud żelaza

- (34) W decyzji uznano, że koncentracja nie budzi obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji na rynku usług terminalowych w zakresie przeładunku węgla i rud żelaza, mając na uwadze ograniczone wielkości przeładunku obsługiwanego przez Sea-Invest oraz EMO-EKOM oraz istnienie wielu terminali alternatywnych.

4. WNIOSKI

- (35) W decyzji stwierdzono, że planowana koncentracja nie budzi żadnych obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji, w których wyniku skuteczna konkurencja zostałaby poważnie zakłócona w ramach wspólnego rynku lub w znacznej jego części.
- (36) W związku z powyższym Komisja uznaje koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem i porozumieniem EOG, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 porozumienia EOG.