

A BIZOTTSÁG HATÁROZATÁNAK ÖSSZEFOGLALÓJA

(2008. május 5.)

egy vállalati összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőnek nyilvánításáról

(Ügyszám COMP/M.4956 – STX/Aker Yards)

(Csak a határozat angol nyelvű változata hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/C 147/11)

A Bizottság 2008. május 5-én a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet – és különösen annak 8. cikke (1) bekezdése értelmében – összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének bizalmas adatokat nem tartalmazó változata az ügy hiteles nyelvén és a Bizottság munkanyelvein megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

Az alábbi összefoglaló csupán a határozat főbb aspektusainak egyszerűsített kivonatát tartalmazza, nem bír jogi erővel és kizárólag tájékoztatósi célt szolgál.

I. BEVEZETÉS

2007. november 16-án bejelentés érkezett a Bizottsághoz egy tervezett összefonódásról, amely szerint az STX Corporation (a továbbiakban: STX, Dél-Korea) részesedés vásárlása útján megszerzi az Aker Yards A.S.A (a továbbiakban: Aker Yards, Norvégia) feletti irányítást.
- A Bizottság úgy találta, hogy az ügylet a 139/2004/EK tanácsi rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében összefonódásnak minősül.
- Az STX dél-koreai holding társaság, amely a következő három fő területen aktív: hajógyártás és tengerészeti felszerelések (beleértve a motorokat is), hajózás és logisztika, valamint energia- és építőipar. Hajógyártási tevékenységének részeként az STX különböző típusú kereskedelmi hajókat tervez és gyárt. Jelenleg az STX-nek két hajógyára van Dél-Koreában, valamint egy épp most épül Kínában.
- Az Aker Yards norvég vállalat, amely a hajógyártás terén aktív, és bonyolult hajók, közöttük tengerjáró és komphajók, kereskedelmi hajók, az offshore termelést kiszolgáló, továbbá specializált hajók gyártására összpontosít. 2006-ban az Aker Yards teljes értékesítésének mintegy 44 %-át tették ki a tengerjáró és komphajók. Az Aker Yards 18 hajógyárat foglal magában különböző európai országokban, Vietnámban és Brazíliában.
- A bejelentett ügylet keretében az összefonódás-ellenőrzési rendelet 7. cikkének (2) bekezdése értelmében az oslói tőzsdén folytatott kétnapos könyvépítés eredményeként az STX 39,2 %-os kisebbségi részesedést vásárol az Aker Yards-ban. Ezért az STX Aker Yards-ban meglévő részesedéséhez kapcsolódó szavazati jogok az Európai Bizottság általi mentesítés tárgyát képezik.
- Tekintettel az Aker Yards részvényesi struktúrájára, valamint a legutóbbi közgyűlések alkalmával gyakorolt szavazati jogokra, a 39,2 %-os kisebbségi részesedés nagy valószínűséggel lehetővé teszi az STX számára, hogy többségi szavazati joggal éljen és megszerezze az Aker Yards tényleges irányítását. Ezért az ügylet az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében összefonódásnak minősül.
- A bejelentés vizsgálatát követően a Bizottság 2007. december 20-án úgy határozott, hogy az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint eljárást indít.
- A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a tervezett összefonódás nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén, így a javasolt összefonódás összeegyeztethetőnek minősíthető a közös piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltakkal. A Bizottság ezért 2008. május 5-én az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján a közös piaccal, valamint az EGT-megállapodás 57. cikke alapján az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek minősítette az összefonódást.

II. AZ ÉRINTETT PIACOK**A. Az érintett termékpiacok***Kereskedelmi hajógyártás*

- A felek tevékenységei között a kereskedelmi hajók gyártása terén a következő hajótípusok esetében van átfedés: konténerhajók és cseppfolyós földgáz (LNG) szállítására alkalmas tartályhajók (ezek egyike sem érintett piac), vegyianyag- és olajszállító tartályhajók és az olajtermékeket szállító tartályhajók. Ezenfelül az Aker Yards jelentős szereplő a tengerjárók és a komphajók gyártásának piacán.

Olajtermékeket szállító tartályhajók, valamint vegyianyag-/olajszállító tartályhajók

10. A bejelentő fél közölte, hogy a vegyianyag-/olajszállító tartályhajók és az olajtermékeket szállító tartályhajók a gyakorlatban számos különböző anyag szállítására szolgálhatnak, ezért azok egyetlen érintett termékpiacnak tekinthetők. A vizsgálat rámutatott, hogy a keresleti oldalon nagyfokú a helyettesíthetőség mértéke. Mivel azonban az ügylet egyik alternatív piacdefiníció esetében sem okoz a versennyel kapcsolatos aggályokat, nyitva hagyható a kérdés, hogy a vegyianyag-/olajszállító tartályhajók és az olajtermékeket szállító tartályhajók egyetlen közös vagy több különálló piacnak tekintendők-e.

Utasszállító hajók

11. Az Aker Yards/Chantiers de l'Atlantique határozatban a Bizottság – kereslet- – kínálatoldali megfontolásokat egyaránt figyelembe véve – helyénvalónak ítélte elkülöníteni a tengerjáró hajók piacát és a komphajók piacát az általános kereskedelmi hajógyártás piacától. A bejelentő fél egyetért ezzel az elkülönítéssel. A piacvizsgálat eredménye nem jelezte, hogy a Bizottságnak e tekintetben el kellene térnie korábbi gyakorlatától.

12. A tengerjáró hajók esetében a piacvizsgálat arra mutatott rá, hogy a kisméretű, 20 000–30 000 bruttó tonnatartalom (gt) alatti kapacitású tengerjáró hajók a közepes és nagyméretű, 30 000 gt feletti tengerjáró hajóktól különböző piacot alkotnak, ahogy ezt a fent említett határozat is felvetette. Az Aker Yards csak a 30 000 gt feletti szegmensben aktív, a szóban forgó ügy vonatkozásában a verseny értékelése szempontjából ezt a piacot vették figyelembe. Mindazonáltal nincs szükség végleges döntésre e kérdésben, mivel az nem változtat a verseny értékelésén.

13. A szóban forgó ügylet versenyjogi értékelése céljából a következő érintett termékpiacokat vették figyelembe: i. tengerjáró hajók; ii. komphajók; valamint iii. vegyianyag-/olajszállító tartályhajók és olajtermékeket szállító tartályhajók (különálló piacokként vagy egyetlen piacként).

Hajómotor-gyártás

14. Az STX leányvállalatai, az Engine Co., Ltd. és az STX Heavy Industries Co., Ltd. révén a hajómotorok gyártása terén is aktív.

15. A bejelentő fél szerint a hajók fő hajtómotorjainak piaca egyetlen termékpiacot alkot, mivel a motorok általánoságban véve valamennyi kereskedelmi hajótípus esetében gyakorlatilag felcserélhető, és a gyártók tipikusan a hajómotorok teljes skáláját előállítják. A bejelentő fél által említett egyetlen kivételt a cseppfolyós földgázt szállító tartályhajókhoz kifejlesztett speciális, kettős üzemanyagrendszerű motorok jelentik. A piacvizsgálat eredménye arra utal, hogy a hajók hajtómotora két fő kategóriára osztható a meghajtáshoz használt üzemanyag alapján: dízelmotorokra és kettős üzemanyagrendszerű motorokra. A szóban forgó ügyben azonban a piac meghatározásának pontos kiterjedése nyitva hagyható.

B. Érintett földrajzi piacok

16. A bejelentő fél szerint a kereskedelmi hajógyártás és a hajómotorok érintett földrajzi piacának kiterjedése világméretű. A Bizottság piacvizsgálata alátámasztotta a felek véleményét.

III. VERSENYJOGI ÉRTÉKELÉS

17. A piacvizsgálat során felmerült főbb aggályok az ügylet által a tengerjáró hajók és a komphajók piacára esetlegesen gyakorolt hatásra összpontosítottak. Ezen aggályok alapját a következők képezték: az STX mint potenciális piacrólépjő megszűnése, azon előnyök, amelyeket az STX állítólag a többi hajógyártóhoz képest élvezne a dél-koreai kormány által nyújtott támogatások tekintetében, egyéb költségelőnyök és az STX vertikális integrációja a hajómotorok gyártásába, amelyet az árak lenyomására használhat, kizorítva ezzel a jelenlegi versenytársakat és végül – erőfölénnyel rendelkező szereplő létrehozásával – versenyellenes hatásokat okozva a piacon. Ezen aggályokkal az alábbiakban foglalkozunk.

A tengerjáró hajók piaca

Az STX mint potenciális piacrólépjő megszűnése

18. A piacvizsgálat alapján úgy tűnik, az STX tengerjáró hajók piacára való belépése nincs túlságosan előrehaladott fázisban, és rövid távon nem valószínű, hogy jelentős versenytárrá válik. A Bizottság a vizsgálat során azt a tájékoztatást kapta, hogy az STX részt vett a Saga Lines nevű vevő által szervezett, egy tengerjáró hajóra vonatkozó ajánlattételi eljárás, ezért kapcsolják össze néhány esetben egyes piaci résztvevők az STX-et a tengerjáró hajók piacával. Az STX részvétele ezen a tenderen azonban csak az egészen kezdeti dokumentumok benyújtására korlátozódott, és a részvételt leginkább lehetőségnek tekintették arra, hogy betekintést nyerjenek a piaca egy hosszabb távú esetleges piacrólépjés érdekében. A vizsgálat rámutatott, hogy az STX nem vett részt semmilyen más ajánlattételi eljárásban, előzetes kapcsolatfelvételen vagy tengerjáró hajó építésére vonatkozó megbeszélésen, valamint hogy a piaci szereplők általánosságban nem tényleges versenytársnak tekintik az STX-et, hanem – több más ázsiai hajógyártóval együtt – potenciális piacrólépjőnek. Következésképpen számos elem alátámasztja, hogy az STX helyzete a piacrólépjés tekintetében nem jobb, mint számos más ázsiai hajógyártóé.

19. Ezenfelül a piacvizsgálat arra is rámutatott, hogy elegendő más potenciális versenytárs van, akik legalább olyan jó pozícióban vannak a tengerjáró hajók piacára való belépés tekintetében, mint az STX: más távol-keleti hajógyártók, mint a Mitsubishi (Japán) és koreai vállalatok, mint a Samsung és a Daewoo. A Mitsubishi a közelmúltban már aktív volt a piacon, és 2004-ben két nagy tengerjáró hajót szállított le. A többi koreai hajógyártó (az STX-hez hasonlóan) mindeddig még nem nyert el tengerjáró hajó gyártására vonatkozó projektet, de a vizsgálat alátámasztotta, hogy a piaci résztvevők a koreai hajógyártókat, különösen a Samsungot és a Daewoot tekintik a leghitelesebb potenciális új piacrólépjőnek.

20. Tekintve, hogy az STX jelenleg nem gyakorol semmiféle jelentősebb versenykorlátozást a tengerjáró hajók piacán, továbbá hogy nincs ok azt feltételezni, hogy a közeljövőben tényleges versenyző erőre tenne szert, valamint mivel az összefonódást követően elegendő számú egyéb potenciális belépő marad, a tervezett összefonódás egy lehetséges versenytárs megszűnése révén nem akadályozná jelentős mértékben a hatékony versenyt a tengerjáró hajók piacán.

A támogatásokon alapuló versenyjogi aggályok

21. A piacvizsgálat során felmerült a panasz, hogy számos más állítólagos előny – úgymint alacsony munkaerő-, energia- és acélköltségek – mellett az összefonódással létrejövő vállalkozás élvezné a koreai állam által nyújtott támogatásokat is, és így lehetősége lenne a nem tisztességes támogatások felhasználásával lenyomni az árakat, ami a meglévő versenytársak kiszorítását eredményezné és végül piaci erőfölény kialakításához vezetne a tengerjáró hajók piacán. A panaszos érvelése szerint a Bizottság köteles összefonódás-ellenőrzési eljárásai során figyelembe venni az állami támogatásokat, és független értékelést kell készítenie arról, nyújtottak-e állami támogatást.

22. Az állítólagos alacsony munkaerő-, energia- és acélköltségek földrajzilag különbözhetnek, ám a termelés helyére vonatkozó megfelelő döntés révén minden versenytárs szabadon realizálhatja ezen előnyöket. Így ezen aspektusok nem összefonódás-függőek. Az állítólagos támogatásokat illetően érdemes megjegyezni, hogy a panaszos által említett pénzügyi tranzakciók – amelyeket szintén semmilyen módon nem az összefonódás váltott ki – nem tekinthetők egyértelműen támogatásnak. Azt is meg kell említeni, hogy a WTO (amely a tagsággal nem rendelkező államok esetében az állítólagos támogatások kivizsgálásának illetékes szerve) jelenleg egyetlen, hajógyártó vállalatoknak nyújtott támogatásokra vonatkozó eljárást sem folytat Korea ellen. Ezért azt a következtetést vonhatjuk le, hogy ezen összefonódás-ellenőrzés keretében nem került megállapításra, hogy a panaszos által jelzett pénzügyi tranzakciók támogatásnak minősülnek ⁽¹⁾.

23. Bár a támogatások meglétét alátámasztó bizonyítékok hiánya is jelzi, hogy ezen az alapon nem feltételezhető az összefonódással létrejövő vállalkozás pénzügyi erejének növekedése, a Bizottság további lépéseket tett a jelzett múltbeli és jövőbeli pénzügyi tranzakciók valószínűségének és potenciális hatásának értékelésére. E vizsgálat rámutatott,

hogy még ha a jelzett tranzakciók tartalmaznak is támogatási elemeket, semmi esetre sem módosítják számottevő mértékben az összefonódással létrejövő vállalkozás pénzügyi erejét.

24. A panaszos azt állította, hogy a múltban támogatást nyújtottak az STX-nek i. technológiai tudást támogató programok, valamint ii. az STX által a múltban kapott egy bizonyos kölcsön előnyös feltételei formájában. A piacvizsgálat azonban rámutatott, hogy az a bizonyos kutatási program számos projektet és résztvevőt foglalt magában. Az STX hajógyártási tevékenységeihez kapcsolható rész nagyon korlátozott lenne. Ezenfelül a panaszos által említett kölcsönt egy magánbankokat is magában foglaló bankkonzorcium nyújtotta. Mivel a konzorcium valamennyi tagja azonos összeget nyújtott azonos feltételek mellett, első látásra valószínűtlen, hogy a kölcsön támogatást tartalmaz. Mivel a támogatás mindenképpen csak a piaci kamatláb és a támogatott kamatláb közötti különbözetet fedezné, nem valószínű továbbá, hogy az ilyen támogatás teljes összege számottevően növelné az összefonódással létrejövő vállalkozás pénzügyi erejét.

25. Az állítólagos jövőbeli támogatások a panaszos szerint elsősorban a koreai állami exportbank (KEXIM) által az összefonódással létrejövő vállalkozás hajógyártási projektjeihez nyújtott szállítás előtti kölcsönök és előleg-visszafizetési garanciák formáját ölték. A piacvizsgálat kimutatta, hogy a hajógyárak világszerte – Európát is beleértve – hasonló eszközöket használnak működő tőkéjük finanszírozására. Ezenfelül az állítólagos támogatások, amelyek állítólag versenyellenes hatásokat okoznak, ebben az esetben csak jövőbeliek, bizonytalanok és spekulatívák, mivel lehetetlen előrejelezni a koreai kormány hajógyártási iparág támogatására vonatkozó jövőbeli döntéseit. Emellett egy múltbeli WTO-eljárás megerősítette, hogy a KEXIM programjai önmagukban még nem feltétlenül tartalmaznak támogatási elemeket. Ezért arra sincsen bizonyíték, hogy Korea a jövőben WTO-kötelezettségeit megszegve támogatná az összefonódással létrejövő vállalkozást.

Még ha fel is tételezzük az állítólagos tisztességtelen támogatásokat, az STX akkor sem lenne képes piaci erőfölényt gyakorolni a tengerjáró hajók piacán.

⁽¹⁾ A panaszos véleményével ellentétben a Bizottság nem köteles az összefonódás-ellenőrzési eljárásán belül párhuzamosan – az EK-Szerződés 88. cikke szerinti állami támogatási eljáráshoz hasonló – független elemzést végezni annak érdekében, hogy állítólagos támogatás meglétére vonatkozó következtetéseket vonjon le, különösen, ha az állítólagos támogatást egy uniós tagsággal nem rendelkező állam nyújtotta. Az ítélezési gyakorlat (különösen az *RJB Mining*-ítélet), amely alapján a *feltételezett* állami támogatást is figyelembe kellene venni az összefonódás-ellenőrzési eljárás során, olyan nagyon speciális körülményekre vonatkozott, ahol a Bizottság párhuzamosan végzett összefonódás-ellenőrzést és állami támogatásra vonatkozó eljárást, amelyek nem állnak fenn ezen ügy esetében. Lásd a T-156/98 sz., *RJB Mining kontra Bizottság* ügy (EBHT 2001., II-337. o.).

26. A Bizottság azt is értékelte, hogy az STX – feltételezve, hogy hozzájutna az állítólagos támogatásokhoz – olyan helyzetbe kerülne-e, hogy piaci erőfölényt gyakorolhasson a tengerjáró hajók piacán.

27. Az STX fő pénzügyi mutatói és a panaszos azt jelzik, hogy az STX pénzügyi ereje nem erősödött meg számottevően (és a tranzakciót követően sem fog).

28. A Bizottság úgy véli, hogy a finanszírozási eszközök fenti, állítólagos támogatása csak azáltal tenné lehetővé az összefonódással létrejövő vállalkozás számára a koreai telephelyeken épített hajóprototípusok árának csökkentését, hogy a kedvezőbb kamatlábak és garanciadíjak révén csökkenti a finanszírozás költségeit. Még ha fel is tételezzük, hogy a pénzügyi eszközöket a piaci feltételek alá terjesztik ki, az e támogatások révén elért költségcsökkentés akkor is erősen korlátozott lenne egy tengerjáró hajó megépítésének teljes költségéhez képest. Ez a költségcsökkenés nem tűnik elegendőnek ahhoz, hogy az árak szisztematikus lenyomásához vezessen és végül a tengerjáró hajók piacának monopolizálódását eredményezze.

29. Valójában a piacvizsgálat arra mutatott rá, hogy ennek bekövetkezése nem valószínű. Konkrétabban: i. az összefonódással létrejövő vállalkozás jelenleg nem rendelkezik számottevő piaci erővel (az Aker Yards részesedése a tengerjáró hajók piacán [30–35] %, míg ez a Fincantieri esetében [40–45] %, a Meyer-Werft esetében pedig [25–30] %); ii. a vevők nagyok, bonyolultak (a négy fő vásárló a Carnival, a Royal Caribbean, az MSC és a STAR/NCL, amelyek a tengerjáró hajók világszintű keresletének mintegy 80 %-át tartják ellenőrzésük alatt) és képesek lesznek mérsékelni minden versenyellenes magatartást; valamint iii. a versenytársak képesek lesznek reagálni és szélsőséges esetben hiteles fenyegetésként fenntartani az ismételt piacralépést.

A tengerjáró hajók piacára vonatkozó következtetések

30. A fentiek alapján arra kell következtetni, hogy a tervezett ügylet nem támaszt versenyjogi aggályokat a tengerjáró hajók építésével kapcsolatban.

Komphajók építése

31. Az alapos piacvizsgálat során elemezték az összefonódás által a komphajók piacára gyakorolt potenciális hatást – ezen a piacon az Aker Yards a főbb szereplők egyike, az STX pedig még nincs jelen. Mindazonáltal a piaci viszonyok különböznek a komphajók és a tengerjáró hajók esetében. A tengerjáró hajók erőteljesen koncentrált piacával szemben a komphajók piacán sokkal több szereplő van jelen. Az Aker Yards mellett (amelynek piaci részesedése mintegy [10–15] %) számos egyéb hajógyártó van jelen a piacon, mint például a Fincantieri, a Flensburger, a Visentini, az Apuania, a Barreras és számos más, köztük a japán Mitsubishi és a koreai Hyundai, Samsung és Daewoo cégek. Mindez nagyon valószínűtlenné tesz minden lehetséges versenyellenes hatást.

32. Az STX mindeddig még nem épített komphajót, és szerződést sem nyert el komphajó építésére. Mindenesetre, még ha az STX potenciális piacralépő is lenne, belépése nem okozna számottevő változást a piaci struktúrában. Ezért nincs ok azt hinni, hogy az STX mint potenciális piacralépő

megszűnése jelentős mértékben akadályozná a hatékony versenyt a komphajók piacán.

Az olajtermékeket szállító tartályhajók építése

33. Amennyiben az olajtermékeket szállító tartályhajókat egyetlen termékpiacnak tekintjük a vegyianyag- és olajszállító tartályhajókkal, a két vállalkozás együttes piaci részesedése a 2004–2007 közötti időszakban 14,75 % az úrtartalom alapú szállítások tekintetében és 11 % az úrtartalom alapú megrendelések tekintetében. A felek együttes piaci részesedése a termékpiac szűkebb meghatározása (az olajtermékeket szállító tartályhajók különálló piaca) alapján is korlátozott lenne, és nem érné el a 15 %-ot (ahol az átfedés nem több 1,5 %-nál).

34. Az ügylet e piacra gyakorolt korlátozott hatása és a piacvizsgálat eredményei alapján arra kell következtetni, hogy a tervezett tranzakció nem támaszt versenyjogi aggályokat az olajtermékeket szállító tartályhajók piacán.

Vertikális aspektusok

Dízel hajómotorok gyártása

35. A piacvizsgálat során felmerült néhány aggály a szóban forgó tranzakció által létrehozott vertikális kapcsolat eredményeként esetlegesen felmerülő negatív hatásokkal kapcsolatban, mivel az STX aktív a hajómotorok gyártása terén.

36. A piacvizsgálat rámutatott, hogy a hajómotorok piaca általánosságban véve nem koncentrált. A dízel hajómotorok átfogó piacán az STX piacrészesedése 2007-ben világszinten mintegy [15–20] % volt. A fontosabb versenytársak a következők: Wärtsilä [15–20] %, Yanmar [15–20] %, Daihatsu [25–30] %, Doosan [5–10] % és Mitsui [5–10] %.

37. Az STX nem gyárt vagy árul motorokat tengerjáró hajókhoz, ezt a szegmenst két cég, a MAN B&W Diesel Group (a továbbiakban: MAN), valamint a Wärtsilä Corporation (a továbbiakban: Wärtsilä) uralja. Az STX saját technológiájával nem tud a tengerjáró hajókban vagy komphajókban való használatra alkalmas motorokat gyártani, és sem közvetve, sem közvetlenül nem is szállított soha ilyen motorokat. Kereskedelmi hajókhoz gyárt motorokat a MAN-tól licenszelt technológia felhasználásával. Azonban az STX e licensz-szerződés keretében soha nem gyártott vagy szállított közvetve vagy közvetlenül olyan motorokat, amelyek alkalmasak lennének tengerjáró hajókhoz vagy komphajókhoz. Ezért arra kell következtetni, hogy az STX jelenleg nincs olyan helyzetben, hogy motorokat szállítson saját tengerjáró hajóihoz.

38. Arra kell tehát következtetni, hogy a szóban forgó tranzakció által létrehozott vertikális kapcsolat valószínűleg nem fog versenyjogi aggályokat támasztani a tengerjáró hajók piacán.

Hajózási szolgáltatások

39. Az STX – STX Pan Ocean nevű leányvállalata révén – továbbra is aktív a hajózási szolgáltatások terén, elsősorban az ömlesztettáru-szállító tartályhajók területén.
40. A bejelentő fél szerint az ömlesztettáru-szállító tartályhajókhoz kapcsolódó hajózási szolgáltatások esetében az STX világszintű piaci részesedése a 2004–2007 közötti időszakban mintegy [0–5] % volt. Figyelembe véve, hogy a hajógyártás piaca kiterjedését tekintve világméretű, valamint hogy a hajók előállítása világszintű, az STX erősen

korlátozott jelenléte a downstream hajózási piacokon nem támaszt aggályokat az összefonódással létrejövő vállalkozás versenytársainak mint vevőknek az upstream hajógyártási piacokról való lehetséges kizárása tekintetében.

IV. KÖVETKEZTETÉS

41. A Bizottság úgy határozott, hogy nem ellenzi a bejelentett ügyletet, és azt a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánítja. E határozatot a 139/2004/EK rendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján fogadták el.