

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. augusztus 18.)

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

(Ügyszám: COMP/M.3848 – Sea-Invest/EMO-EKOM)

(az értesítés a C(2006) 3710. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/687/EK)

2006. augusztus 18-án a Bizottság határozatot fogadott el egy összefonódási ügyben a vállalatok közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke ⁽²⁾ bekezdése alapján. A határozat teljes szövegének bizalmas információkat nem tartalmazó, eredeti nyelvű változata megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján a következő internetes címen: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. ÖSSZEFOGLALÁS

- (1) A Sea-Invest N.V. (a továbbiakban: Sea-Invest) magántulajdonban álló, belgiumi, franciaországi, németországi és dél-afrikai kikötőkben terminálszolgáltatásokat nyújtó vállalat. Fő tevékenysége száraz ömlesztett árukhoz és más, nem konténerizált áruk mozgatásához kapcsolódó szolgáltatások. A Sea-Invest többek között a következő, szén, vasérc és egyéb száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó terminálok felett gyakorol irányítást: az antwerpeni ABT, a genti GCT és CBM, valamint a dunkirki Sea-Bulk.
- (2) Az Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. és az Ertsen Kolen Overslagbedrijf B.V. (a továbbiakban: EMO-EKOM) Rotterdamban nyújt szénre és vasércre irányuló terminálszolgáltatásokat. Az EMO a terminál üzemeltetője, miközben az EKOM a terminál tulajdonosa. Az EMO-EKOM jelenlegi részvényesei a ThyssenKrupp Veerhaven B.V. (a továbbiakban: TKV), a RAG Logistic GmbH (a továbbiakban: RAG), a H.E.S. Beheer N.V. (a továbbiakban: HES) és a Manufrance B.V. (a továbbiakban: Manufrance).
- (3) A TKV a ThyssenKrupp Steel kikötői szállítványozója az amszterdami, rotterdami és antwerpeni kikötőben, és a csoport duisburgi nagyolvasztói számára üzemeltet a Rajnán tolóhajó- és bárkaszolgáltatásokat. A TKV a rotterdami kikötőben is üzemeltet szén- és vasércterminált, amely teljes egészében a ThyssenKrupp csoportot szolgálja ki.
- (4) A HES, az EMO-EKOM vállalatán kívül részesedéssel rendelkezik más, száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó, a rotterdami, az amszterdami és a zeelandi kikötőben működő vállalatokban. EBS elnevezésű leányvállalata Rotterdamban nyújt szén, vasérc és egyéb száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat. Emellett közös irányítással rendelkezik az RBT terminál felett, amely Rotterdamban nyújt vasérc, szén és egyéb száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat, valamint az OBA terminál felett, mely Amszterdamban nyújt szén és egyéb száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat. Ezen túlmenően nem ellenőrző részesedéssel rendelkezik az OVET terminálban, amely Zeelandban nyújt szén és egyéb száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat.
- (5) A Manufrance, az EMO-EKOM vállalatán kívül érdekeltiségekkel rendelkezik az OVET és az OBA terminálokban. A vállalat az ATIC Services leányvállalata, amely a Total, az EDF és az Arcelor csoportok közös vállalata (ezek a részvényesek ugyanakkor nem gyakorolnak irányítást az ATIC Services felett). Az ATIC Services érdekeltiségekkel rendelkezik a szénkereskedelemhez, a belvízi hajózás logisztikai tevékenységeihez, a tengeri szállításhoz, valamint a szén- és vasércáru minőség-ellenőrzéséhez kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó vállalatokban.
- (6) A javasolt ügylet szerint a Sea-Invest az SNV holdingtársaságban részesedést vásárol a jelenlegi részvényes RAG vállalatától, amelynek útján közös irányítást szerez az EMO-EKOM felett. Az ügyletet követően az EMO-EKOM a Sea-Invest, a TKV, a HES és a Manufrance közös irányítása alatt áll.
- (7) A Bizottság piaci vizsgálata kimutatta, hogy a javasolt összefonódás nem kelt versennyel kapcsolatos aggályokat, amelyek következményeként a közös piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony verseny jelentősen korlátozódna.

II. INDOKOLÁS

1. AZ ÉRINTETT TERMÉKPIACOK

- (8) A Bizottság korábban javasolta a terminálszolgáltatások piacának (kikötőkben végzett áruakadás és raktározás) a három fő árutípus szerinti felosztását: i. darabáru (különösen konténerek); ii. száraz ömlesztett áru; és iii. folyékony ömlesztett áru. A Bizottság egy korábbi határozatában javasolta még a száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó terminálszolgáltatások piacának

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

további felosztását is az áru típusa szerint. A száraz ömlesztett árut rendszerint több csoportba sorolják: szén, vasérc, mezőgazdasági ömlesztett áru (pl. magvak és gabonák) és egyéb száraz ömlesztett áru ⁽¹⁾. Mivel elsősorban élelmiszer-biztonsági okokból a mezőgazdasági áruk mozgatását végző terminálok nem versenyeznek a száraz ömlesztett áru két másik típusával foglalkozó terminálokkal, a vizsgálat annak meghatározására irányult, vajon egyrészt a szén és a vasérc mozgatásához kapcsolódó szolgáltatások, és másrészt az egyéb száraz ömlesztett áru mozgatásához kapcsolódó szolgáltatások külön termékpiacon képeznek-e.

- (9) A szén és a vasérc a legfontosabb ömlesztett áruk, amelyeket nagy mennyiségben rakodnak, és ezért a rakodás sebessége meghatározó fontossággal bír, míg a mozgatásukhoz kapcsolódó szolgáltatások és a raktározás nem igényel külön figyelmet. A terminálvállalatok végezhetik akár a szén, akár a vasérc mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat, és közülük többen ugyanazzal a felszereléssel végzik a két termékhez kapcsolódó szolgáltatásokat. A vasércet és a szenet is szabad ég alatt tárolják, jellemzően ugyanazon a területen, egymástól elkülönítve. Továbbá, a szén és vasérc mozgatásához kapcsolódó szolgáltatásokat igénybe vevők rendszerint ezen áruk végső felhasználói, vagyis acélvállalatok és villamosenergia-vállalatok. E két árucikket nagyobb tengerjáró hajókon is szállítják, a belvízi szállításban különösen a bárkákat részesítik előnyben, kisebb mértékben pedig a vasúti szállítást.
- (10) Másrészt, az egyéb száraz ömlesztett áruk másmilyen kezelést igényelnek, mivel gyakran sérülékenyebbek a szénnél vagy a vasércnél, nem rakodhatók a szén és a vasérc mozgatásához használt nagysebességű szállítószalagokon, és esetenként zárt térben történő tárolást igényelhetnek. Más száraz ömlesztett árukat jóval kisebb mennyiségben szállítanak és rakodnak. A széntől és a vasérctől különböző egyéb száraz ömlesztett anyagok esetében jóval kisebb tengerjáró hajókat használnak, ezekkel azok a kikötők is megközelíthetők, amelyek esetében a merülési mélység korlátozottabb. Mivel a mennyiségek kisebbek, az egyéb száraz ömlesztett anyagok belföldi szállítása rugalmasabb. Az egyéb száraz ömlesztett anyagok vásárlói különbözőek, a kereskedők és a logisztikai vállalatok nagyobb szerepet játszanak.
- (11) Bár néhány kisebb terminál váltogatja egyrészt a szén és vasérc, másrészt az egyéb száraz ömlesztett áru mozgatását, e két termékcsoport mozgatása között jelentős eltérések tapasztalhatók, amelyek korlátozzák az eredményes és azonnali kínálat oldali helyettesítést. A jelentős szén- és vasércvásárlók azt is megerősítették, hogy az egyéb száraz ömlesztett anyagokat mozgó terminálokat nem tekintik életképes alternatívának a tárolási kapacitás hiánya miatt, valamint azért sem, mert a nagy árumennyiségek gyors ki- és berakodása esetükben nem megoldott.

- (12) A fentiek miatt a határozat megállapítja, hogy a szén és a vasérc, valamint az egyéb száraz ömlesztett anyagok mozgatásához kapcsolódó szolgáltatások külön piacot képeznek.
- (13) Ezen túlmenően, a Bizottság ezt megelőzően különbséget tett egyrészt a hátsországi forgalomra ⁽²⁾, másrészt az átrakodási forgalomra ⁽³⁾ irányuló terminálszolgáltatások piaca között. Ezt a megkülönböztetést ebben az ügyben is megerősítették. A határozat emiatt leginkább érintett termékpiacként a szén és a vasérc hátsországi forgalmára irányuló terminálszolgáltatásokat határozta meg, amelyek különböznek a szén és a vasérc átrakodási forgalmára irányuló terminálszolgáltatásoktól.

2. AZ ÉRINTETT FÖLDRAJZI PIACOK

- (14) A 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti határozatában a Bizottság megállapította, hogy az érintett földrajzi piac kiterjedhet egyrészt az ARA terület valamennyi kikötőjére (vagyis Antwerpen, Rotterdam, Amszterdam, beleértve Zeelandot), vagy másrészt kizárólag Antwerpenre, illetőleg a holland kikötőkre (Rotterdam, Amszterdam, Zeeland). A részletes piaci vizsgálat emiatt a Sea-Invest antwerpeni ABT terminálja (valamint genti és dunkirki termináljai), továbbá az EMO-EKOM és más, hollandiai kikötőkben működő terminálok közötti helyettesíthetőség kérdésre irányult.
- (15) A szén- és vasércterminálokat három fő ügyfélcsoport veszi igénybe: acélgyártók, villamosenergia-termelők és kereskedők. Annak eldöntésekor, hogy igénybe veszi-e a terminált, az ügyfélnek figyelembe kell vennie a logisztikai lánc egészét, hogy optimalizálni tudja a szén és a vasérc behozatalához kapcsolódó valamennyi logisztikai költséget. A piaci vizsgálat kimutatta, hogy ez jelentősen befolyásolja a specifikus terminál kiválasztását. A logisztikai lánc legfontosabb költségei a terminálszolgáltatások és a raktározás mellett a tengeri és belföldi szállítás. A terminálszolgáltatások és a raktározás díjai az összes logisztikai költség csupán kb. 10–15 %-át teszik ki. A termináldíjak jelentősége viszonylag kicsi, ami miatt nem valószínű, hogy az ügyfelek a termináldíjak 10 %-os vagy akár 15 %-os növekedésére adott válaszként terminált váltanának, mivel a kirakodás helyszínül szolgáló kikötő és terminál kiválasztását fontosabb költségelemek határozzák meg – az áruk tengeri és belföldi szállításának költségei –, illetve az ügyfelenként változó egyéb, specifikus tényezők.
- (16) A határozat emiatt első lépésként a szén és vasérc behozatalához kapcsolódó összes logisztikai költség legfontosabb elemeit vizsgálja. Ezt követően a határozat összefoglalja a részletes vizsgálat eredményeit, amely annak lehetőségeit vizsgálta, hogy a Sea-Invest, az EMO-EKOM és más terminálok egyéni ügyfelei válhatnak-e egyrészt az antwerpeni (vagy akár genti és dunkirki) kikötő és másrészt a rotterdami vagy más holland kikötők között.

⁽¹⁾ Különböző áruk széles köre, mint pl. cinkkoncentrátumok és más nem vas koncentrátumok, cement-klinkerek, nyersvas, kaolin, foszfátok és más ásványok, koks, petrolkoks, antracitok stb.

⁽²⁾ Vagyis a mélytengeri hajóról közvetlenül belföldi bárkára, vonatra vagy teherautóra történő átrakodás.

⁽³⁾ Vagyis mélytengeri hajóról elosztó/ellátóhajóra történő átrakodás.

- (17) A tengeri szállítási költség a legtöbb ügyfél számára az adott terminál kiválasztását leginkább befolyásoló tényező. A szén, vagy leginkább a vasérc tengeri szállításához általában gazdaságosabb a lehető legnagyobb hajókat használni. Ugyanakkor az ilyen nagyságú hajó kiválasztását korlátozza a kikötők merülési mélysége. A piaci vizsgálat megerősítette, hogy Antwerpenre szigorúbb merülési mélység vonatkozik, mint Rotterdamra vagy az ARA terület más kikötőire, és emiatt maximális terhelés mellett nagy (kb. 140 000 bruttó hordképességet (dwt) meghaladó) hajók nem hajózhatnak be az antwerpeni kikötőbe. Ezek a nagy hajók ugyanakkor a rotterdami kikötőben kirakodott szén 79 %-át, sőt, a vasérc 93 %-át szállítják. A tengeri szállítási költségek mennyiségi elemzése megerősítette a merülési mélység jelentőségét és az ABT terminál ebből eredő, viszonylag jelentős költséghátrányát az EMO-EKOM terminállal szemben. Azokban az esetekben, amikor a szenet olyan kikötőkből szállítják, amelyekre nem vonatkozik merülésmélységkorlátozás (ez az ARA területen kirakodott összes szén több mint 70 %-át jelenti), az Antwerpen és Rotterdam tekintetében keletkező tengeri szállítási költségek különbsége átlagosan a rakodási díj 50 %-át teszi ki. Ez önmagában véve valószínűtlenné teszi, hogy az ügyfelek 10 %-os áremelkedésre adott válaszként másik terminálra váltsanak.
- (18) A belföldi szállítási költségek jelentősen befolyásolhatják egy adott terminál kiválasztását, attól függően, hogy az ügyfél telephelye hol található. Az Antwerpenből és Rotterdamból különböző területekre irányuló belföldi szállítások átlagos költségeit összehasonlítva kiderül, hogy Antwerpen jóval olcsóbb Belgium, és bizonyos mértékben Észak-Franciaország számára. Másrészt viszont Rotterdam olcsóbb Németország – Ruhr-vidék –, a Saar-vidék, Dél-Németország és bizonyos mértékben Hollandia számára. E térségek tekintetében a költségkülönbség Antwerpen és Rotterdam között az átlagos termináldíj 20–50 %-a között mozog. Ez az ügyfelek számára gazdaságilag kevésbé teszi vonzóvá a váltást Antwerpen és Rotterdam között, amennyiben a termináldíj 10 %-kal emelkedne. Mindez összhangban áll a Sea-Invest és a válaszadók vizsgálatához kapcsolódó nyilatkozataival, amelyek szerint Antwerpen és Rotterdam nagy mértékben különböző hátszágokat szolgál ki és a terminálok kiválasztását jelentős mértékben meghatározza az ügyfél telephelye.
- (19) A határozat elemzi továbbá az ABT és az EMO-EKOM terminálszolgáltatásainak díjait, amelyeket különböző földrajzi területekről fizetnek az ügyfelek. Mind az ABT, mind az EMO-EKOM tekintetében kimutatták, hogy nincsenek olyan meghatározott régiók, ahol a vásárlók jelentősen alacsonyabb vagy magasabb díjakat fizetnének más régiókhoz képest. Ugy tűnik, ez azt jelenti, hogy nincsenek olyan meghatározott régiók, ahol a terminálok közötti versenynyomás különösen erős lenne. A terminálarak elemzése arra is rámutatott, hogy az árak ügyfelenként jelentősen különböznek mind az ABT, mind az EMO-EKOM tekintetében.
- (20) A fent meghatározott ügyfélcsoportok egyéni helyzete tekintetében a határozat összefoglalja a különböző területeken telephellyel rendelkező egyéni ügyfélcsoportok által használt terminálokat és a terminálok közötti váltás tényleges lehetőségeit. Ez az elemzés az ügyfelek által részletes kérdőívekre adott válaszai, valamint néhány ügyféllel készült interjú alapján készült. Valamennyi ügyfél hangsúlyozta, hogy a terminál kiválasztását jelentősen befolyásolják a tengeri és a belföldi szállítási költségek. Továbbá, számos más tényező is van, amelyek ügyfelenként meghatározzák és korlátozzák a terminálok kiválasztását, mint pl. részrakomány szállításához kapcsolódó szolgáltatásokban ⁽¹⁾ való részvétel, kiegészítő szolgáltatások és a terminálok pótlólagos raktározási kapacitása, a torlódás kockázata, az ügyfelek gyárainak száma és azok földrajzi elhelyezkedése, a megfelelő bárka- és vasúti kapcsolódási pontokhoz való hozzáférés, a szállítás megbízhatósága (pl. a Rajna folyó alacsony vízállása időszakában), illetve a belföldi szállítást végző szolgáltatókkal kötött hosszú távú szerződések.
- (21) Az elemzés megerősítette, hogy az ABT terminál és az EMO-EKOM terminál közötti helyettesítés mértéke erősen korlátozott. A piaci vizsgálat alapján a határozat mennyiségi szempontból meghatározza a helyettesíthetőség jelenlegi lehetőségeit: azok a mennyiségek, amelyek esetében az ABT helyettesítheti az EMO-EKOM-ot, elhanyagolhatóak az EMO-EKOM teljes mennyiségéhez képest (kevesebb mint 5 %). Ezek a mennyiségek nem jelentenek az EMO-EKOM számára versenynyomást, különösen azért nem, mert a legfontosabb ügyfelek nem tervezik a váltást. Azok a mennyiségek, amelyek esetében az EMO-EKOM helyettesítheti az ABT-t, elhanyagolhatóak az ABT teljes mennyiségéhez képest (kevesebb mint 10 %). Ezek a mennyiségek nagyon korlátozott versenynyomást gyakorolnak az ABT-re, különösen azért, mert az ABT legfontosabb ügyfelei nem tervezik a váltást.
- (22) Mindez megerősíti azt a következtetést, amely szerint Rotterdam/Amszterdam/Zeeland és Antwerpen/Gent/Dunkirk külön földrajzi piacok ⁽²⁾. A versenytelteték nem azonosak a két térségben. Ugyanakkor az említett földrajzi piacokon korlátozott verseny zajlik, mely elsősorban a kereskedők mennyiségeire irányul.
- (23) Másrészt a szén és a vasérc átrakodási forgalma tekintetében az érintett földrajzi piac tágabb lenne, és kiterjedne a Göteborg – Le Havre térség valamennyi mélytengeri kikötőjére, beleértve az Egyesült Királyság és Írország mélytengeri kikötőit is.

⁽¹⁾ Más néven: darabáru-szállítás („parcel services”). A részrakomány-szállítás esetében több olyan ügyfél rakományát szállítják, akik nem importálnak elegendő mennyiséget ahhoz, hogy az egyenként történő hajóbérlés gazdaságos legyen.

⁽²⁾ Nyitva hagyható az a kérdés, hogy Gent és Dunkirk kikötői ugyanakkor a földrajzi piacnak a részei-e, mint Antwerpen, vagy külön piacot képeznek (ami bármely esetben különbözik a holland kikötőktől). Az ügylet egyik esetben sem vezet versennyel kapcsolatos aggályokhoz.

3. A VERSENY ÉRTÉKELÉSE

1. A szén és vasérc hátországi forgalmára irányuló terminálszolgáltatások

a) Egyoldalú hatások

i. Az ABT erőfölényének erősítése Antwerpenben

(24) Az ABT a szén és vasérc hátországi forgalmára irányuló terminálszolgáltatások antwerpeni piacán rendelkezik erőfölénnyel (100 %-os piaci részesedés) ⁽¹⁾, ahol elhanyagolható mértékű versenynek van kitéve. A határozat elemzi, hogy a Sea-Invest felhasználhatja-e az EMO-EKOM fölötti közös irányítást e kismértékű verseny korlátozására vagy megszüntetésére. Az EMO-EKOM fölötti közös irányítás a Sea-Invest számára a stratégiai döntések terén vétőlehetőséget biztosít (a döntések meghatározásához azonban nem), különösen az üzleti terv és a költségvetés, a vezetőség kijelölése és a nagy horderejű beruházások terén. Igazgatótanácsi részvétele miatt birtokában van az EMO-EKOM üzleti politikájához és stratégiai tervezéshez kapcsolódó néhány általános információ.

(25) Ezek a jogok ugyanakkor nem erősítik a Sea-Invest pozícióját, mert a kisebb ügyfelek más terminálokra válhatnak. A részletes vizsgálat megerősítette, hogy az ABT kisebb ügyfelei közül egyik sem függene az EMO-EKOM-tól. Sőt, a legtöbb ügyfél más terminálokra választott, pl. Amszterdamban az OBA és Rietlanden, illetve Rotterdamban az RBT terminálok, amelyek az ABT-hez képest a lehető legjobb alternatívát kínálták. Ehhez hasonlóan azok a kisebb ügyfelek, akik az EMO-EKOM-tól az ABT-hez helyezték át áruikat, megerősítették, hogy több és jobb alternatívával rendelkeznek, különösen a további, rotterdami és amszterdami terminálok tekintetében. Tekintve a kisebb ügyfelek korlátozottabb mennyiségeit, ezek a terminálok rendelkeznek a mennyiségek kezeléséhez szükséges kapacitásokkal.

(26) A vizsgálat kimutatta továbbá, hogy a Sea-Investet nem ösztönzi semmi a fontos döntések megvételére, amelyet az EMO-EKOM-tól kiinduló korlátozott verseny nyomás további csökkentése céljából használna. Tekintettel a kisebb ügyfelek korlátozott mennyiségeire, valamint arra, hogy az EMO-EKOM a németországi szénbehozatal növelésére összpontosít, a Sea-Invest számára a vétő költségeit nem egyenlítenék ki a vétővel járó előnyök.

ii. Az EMO-EKOM egyoldalú áremelése

(27) A hátrányhoz kapcsolódó másik lehetséges teória az ügylet egyoldalú hatására irányul, amely az EMO-EKOM számára lehetővé teszi az árak emelését, illetve erre

ösztönözheti. Ilyen egyoldalú hatás akkor lehetséges, ha az összefonódás előtt i. a Sea-Invest az EMO-EKOM számára versenykorlátot jelentene, ami miatt utóbbit visszatartaná árai emelésétől; és ii. az összefonódás megszüntetné vagy jelentősen gyengítené az EMO-EKOM tekintetében a versenynyomást. A részletes piaci vizsgálat kimutatta, hogy a két feltétel közül egyik sem teljesül.

(28) Először, az EMO-EKOM és a Sea-Invest különböző földrajzi piacokon működik és a Sea-Invest terminálok által az EMO-EKOM-ra gyakorolt lehetséges nyomás csupán az EMO-EKOM által kezelt összes mennyiség kevesebb mint 5 %-ára korlátozódik. Továbbá, az EMO-EKOM ügyfelei az esetek többségében lehetséges helyettesítő terminálként más rotterdami vagy amszterdami terminálokra határoztak meg, különösen az OBA vagy a Rietlanden terminálra. Másodsorban, még ha a Sea-Invest termináljai versenynyomást is gyakorolnának az EMO-EKOM-ra, szinte valószínűtlen, hogy egy ellenőrző részesedés megvásárlása jelentősen gyengítené a versenynyomást. A Sea-Investet semmi nem ösztönözné arra, hogy gyengítse az ABT és az EMO-EKOM közötti versenyt, mivel a rakományokat Antwerpenbe kellene vonzania, ellenkező esetben ugyanis – szemben Rotterdammal – nem húzhatna jelentős mértékű hasznot a Németországba irányuló szén megnövelt behozatalából.

(29) Az ügylet emiatt nem vezet a versennyel kapcsolatos olyan aggályokhoz, amelyek a Sea-Invest erőfölényét erősítő egyoldalú hatásokra vagy az EMO-EKOM általi áremelésre vezethetők vissza.

b) Egyeztetett hatások

(30) A 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti határozat lehetséges versennyel kapcsolatos aggályként azonosította a Sea-Invest és az EMO-EKOM magatartásának, valamint az EMO-EKOM részvényesei által irányított más terminálok (OBA, EBS, RBT, OVET) magatartásának egyeztetését is a Sea-Invest és az EMO-EKOM, a HES és a Manufrance közötti strukturális kapcsolatok miatt. Figyelembe véve ugyanakkor a fent meghatározott földrajzi piacokat, az egyrészt a Sea-Invest által irányított terminálok, másrészt az EMO-EKOM, valamint a HES és a Manufrance által irányított más terminálok külön piacokon működnek. Magatartásuk versenyellenes, az ügyletre visszavezethető egyeztetése így nem valószínű, a vállalatok közötti korlátozott versenynyomás miatt.

(31) Az ABT és az ARA térség más termináljai közötti kismértékű verseny tekintetében a részletes vizsgálat nem bizonyította, hogy az ügylet egyeztetett hatásokhoz vezetne. A vizsgálat rámutatott arra, hogy a terminálok irányítása függetlenül zajlik a terminálok operatív üzemeltetésén belül, ideértve az egyéni ügyfelek tekintetében az árképzési politikát vagy a terjeszkedési terveket. Az egyeztetett magatartás azért is kevésbé valószínű, mert az EMO-EKOM részvényesei tevékenységi köreik és vertikális

⁽¹⁾ A Sea-Invest akkor is erőfölénnyel rendelkezne, ha a földrajzi piacot a genti és a dunkirki kikötőkre is kiterjesztenék, mivel a „nem fogvatartott” vevők által igénybe vett szén- és vasércterminálok a Sea-Invest irányítja. Ugyanerre az eredményre vezetne az elemzés, ha Gent és Dunkirk ugyanannak a piacnak lennének a részei, mint Antwerpen.

integrációjuk tekintetében továbbra is heterogének. A piac átláthatósága az egyéni ügyfelekkel egyeztetett árfeltételek vonatkozásában korlátozott. Az ügyfélspecifikus jellemzők – különösen a földrajzi elhelyezkedés – tekintetében a terminálszolgáltatások nem tekinthetők homogénnek. Továbbá, a részletes vizsgálat nem bizonyította, hogy létezne megbízható elrettentő mechanizmus. Végezetül a két másik versenytárs (különösen a Rietlanden), valamint a nagy ügyfelek nem elhanyagolható versenynyomást jelentenek, amellyel veszélyeztethetik az egyeztetéstől várt eredményeket.

- (32) A fentieket figyelembe véve megállapítható, hogy az ügylet nem vezet versennyel kapcsolatos olyan aggályokhoz, amelyek a Sea-Invest, az EMO-EKOM, a HES és a Manufrance közötti egyeztetett hatásokra vezethetők vissza.

c) A 2. cikk (4) bekezdése

- (33) A piaci vizsgálat megerősítette továbbá, hogy az ügylet nem vezet a Sea-Invest, a HES és a Manufrance közötti egyeztetett magatartásra az egyéb száraz ömlesztett áruk terminálszolgáltatásainak piacán. Nincsen arra utaló jel, hogy a Sea-Invest EMO-EKOM szén- és vasércterminálban betöltött részvényesi pozíciója egyeztetett magatartáshoz vezetne a HES és a Manufrance vállalatokkal az

egyéb száraz ömlesztett áruk piacán. Továbbá, az ARA térségben számos, egyéb száraz ömlesztett áru mozgását ellátó független terminál működik.

2. A szén és vasérc átrakodása forgalmára irányuló terminálszolgáltatások

- (34) A határozat megállapítja, hogy az ügylet nem vezet versennyel kapcsolatos aggályokhoz a szén és vasérc átrakodási forgalmára irányuló terminálszolgáltatások piacán, tekintettel a Sea-Invest és az EMO-EKOM korlátozott átrakodási mennyiségeire, valamint számos, alternatív terminál működésére.

4. KÖVETKEZTETÉS

- (35) A mellékelt határozat arra a következtetésre jut, hogy a tervezett összefonódás nem támaszt versennyel kapcsolatos aggályokat, amelyek következményeként a közös piacon vagy annak egy jelentős részén a hatékony verseny jelentősen korlátozódna.
- (36) Következésképpen a határozat – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (1) bekezdésével, illetve az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – az összefonódást a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánítja.