ODLOČBA KOMISIJE

z dne 18. avgusta 2006

o združljivosti koncentracije s skupnim trgom in delovanjem Sporazuma EGP

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

(notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 3710)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2007/687/ES)

Komisija je 18. avgusta 2006 na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) ([1]) in zlasti člena 8(2) Uredbe sprejela odločbo glede združitve. Različica celotne odločbe, ki ni zaupna, je na voljo v verodostojnem jeziku zadeve na spletni strani Generalnega direktorata za konkurenco, na naslednjem naslovu: http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. POVZETEK

(1) Sea-Invest N.V. („Sea-Invest“) je podjetje v zasebni lasti, ki opravlja terminalske storitve v številnih pristaniščih v Belgiji, Franciji, Nemčiji in Južni Afriki. Njegova osnovna dejavnost je tovorjenje suhega razsutega tovora in drugega tovora, ki ni v kontejnerjih. Podjetje Sea-Invest med drugim nadzira naslednje terminale za tovorjenje premoga, železove rude in drugega suhega razsutega tovora: ABT v Antwerpnu, GCT in CBM v Gentu ter Sea-Bulk v pristanišču Dunkerque.

(2) Podjetji Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. in Erts-en Kolen Overslagbedrijf B.V. (v nadaljevanju skupaj poimenovani „podjetje EMO-EKOM“) opravljata terminalske storitve za premog in železovo rudo v Rotterdamu. Podjetje EMO upravlja terminal, podjetje EKOM pa je lastnik obratov. Trenutni delničarji podjetja EMO-EKOM so podjetja ThyssenKrupp Veerhaven B.V. („TKV“), RAG Logistic GmbH („RAG“), H.E.S. Beheer N.V („HES“) in Manufrance B.V. („Manufrance“).

(3) Podjetje TKV je pristaniški špediter podjetja Thyssen-Krupp Steel za pristanišča Amsterdam, Rotterdam in Antwerpen. Opravlja storitve upravljanja vlačilcev in tovornih čolnov po Renu do plavžev skupine v Duisburgu. Podjetje TKV upravlja tudi terminal za premog in železovo rudo v pristanišču v Rotterdamu, ki je v celoti namenjen skupini ThyssenKrupp.

(4) Podjetje HES ima poleg delnic v podjetju EMO-EKOM delnice tudi v drugih podjetjih, katerih dejavnost je tovorjenje suhega razsutega tovora v pristaniščih Rotterdam, Amsterdam in Zeeland. Dejavnost njegovega hčerinskega podjetja EBS je tovorjenje premoga, železove rude in drugega suhega razsutega tovora. Ima tudi skupni nadzor v terminalu RBT za železovo rudo, premog in drugi razsuti tovor v Rotterdamu ter v terminalu OBA za premog in drugi suhi razsuti tovor v Amsterdamu. Poleg tega je lastnik nekontrolnega deleža v terminalu OVET za premog, železovo rudo in drugi suhi razsuti tovor v pristanišču Zeeland.

(5) Manufrance ima poleg delnic v podjetju EMO-EKOM tudi nadzorne deleže v terminalih OVET in OBA. Je hčerinsko podjetje podjetja ATIC Services, ki je skupno podjetje v lasti skupin Total, EDF in Arcelor (vendar pa nobeden od teh delničarjev nima nadzora nad podjetjem ATIC Services). Podjetje ATIC Services ima deleže v podjetjih, ki opravljajo storitve, povezane s trgovino s premogom, logistiko celinskih vodnih poti, pomorskim prevozom in nadzorom kakovosti tovorov premoga in železove rude.

(6) Na podlagi predlagane transakcije podjetje Sea-Invest z odkupom delnic v popolnoma holdinškem podjetju SNV od trenutnega delničarja, podjetja RAG, pridobi skupni nadzor nad podjetjem EMO-EKOM. Po transakciji bodo podjetja Sea-Invest, TKV, HES in Manufrance imela skupni nadzor nad podjetjem EMO-EKOM.

(7) Tržna raziskava, ki jo je izvedla Komisija, je pokazala, da predlagana koncentracija ne bo povzročila pomislekov glede konkurence, ki bi bistveno ovirali učinkovito konkurenco na skupnem trgu ali znatnem delu tega trga.

II. OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. *UPOŠTEVANI PROIZVODNI TRGI*

(8) Komisija je v preteklosti predlagala, da se trg za terminalske storitve (tovorjenje tovora in skladiščenje v pristaniščih) nadalje razdeli glede na tri glavne vrste tovora: (i) kosovno blago (zlasti kontejnerji), (ii) suhi razsuti tovor in (iii) tekoči razsuti tovor. V prejšnji odločbi je bilo tudi predlagano, da se trg terminalskih storitev za suhi razsuti tovor nadalje razdeli glede na vrsto proizvodov. Suhi razsuti tovor je običajno razdeljen na več kategorij:

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

premog in železovo rudo, razsuti tovor v kmetijstvu (npr. zrnje ali žito) ter drugi suhi razsuti tovor ([1]). Ker terminali za tovor v kmetijstvu predvsem zaradi varnosti živil ne tekmujejo s terminali za drugi dve vrsti suhega razsutega tovora, se je z raziskavo skušalo predvsem ugotoviti, ali tovorjenje premoga in železove rude na eni strani ter drugega suhega razsutega tovora na drugi tvori ločena proizvodna trga.

(9) Premog in železova ruda sta glavna razsuta proizvoda, ki se tovorita v velikih količinah, pri čemer je hitrost raztovarjanja bistvenega pomena, tovorjenje in skladiščenje pa ne zahtevata posebne pozornosti. Podjetja na terminalih lahko tovorijo zdaj premog, zdaj železovo rudo in mnoga uporabljajo isto opremo za tovorjenje obeh proizvodov. Tako železova ruda kot premog se skladiščita na prostem in v glavnem na istem območju, le v ločenih kupih. Poleg tega so odjemalci za tovorjenje premoga in železove rude ponavadi v obeh primerih tudi končni uporabniki teh proizvodov, tj. velika jeklarska podjetja in podjetja za dobavo električne energije. Oba proizvoda se tudi prevažata v velikih morskih plovilih, najpogostejša sredstva za njun prevoz po celini pa so zlasti tovorni čolni in redkeje vlaki.

(10) Po drugi strani drugi suhi razsuti proizvodi zahtevajo drugačno tovorjenje, saj so ponavadi krhkejši od premoga in železove rude, ni jih mogoče tovoriti s hitrimi tekočimi trakovi, ki se uporabljajo za premog in železovo rudo, ter jih je včasih treba skladiščiti v pokritem prostoru. Drugi suhi razsuti tovor se tudi prevaža in tovori v znatno manjših količinah. Za drugi suhi razsuti tovor se uporabljajo veliko manjša morska plovila kot za premog in železovo rudo, ki lahko priplujejo v pristanišča, za katera veljajo večje omejitve glede ugreza plovil. Zaradi manjših količin je prevoz drugih razsutih proizvodov po celini prilagodljivejši. Poleg tega odjemalci za drugi suhi razsuti tovor niso isti, pomembna pa so tudi trgovska in logistična podjetja.

(11) Čeprav nekaj manjših terminalov izmenično tovori premog in železovo rudo na eni strani ter drugi suhi razsuti tovor na drugi, obstajajo znatne razlike pri delu s tema dvema kategorijama proizvodov, ki omejujejo učinkovito in takojšnjo nadomestitev z vidika ponudbe. Pomembni odjemalci premoga in železove rude so tudi potrdili, da terminalov za druge razsute tovore zaradi pomanjkanja skladiščnih zmogljivosti in nezmožnosti hitrega nakladanja in razkladanja velikih količin tovora ne štejejo za ustrezno alternativo.

(12) Zato je v odločbi ugotovljeno, da tovorjenje premoga in železove rude pomeni drug trg kot tovorjenje drugega suhega razsutega tovora.

(13) Poleg tega je Komisija v preteklosti ločevala med trgi za terminalske storitve za promet v notranjosti države ([2]) na eni strani in za promet s pretovarjanjem ([3]) na drugi. Ta razdelitev je bila potrjena tudi v tem primeru. Zato odločba opredeljuje, da so glavni prizadeti proizvodni trg terminalske storitve za promet v notranjosti države za premog in železovo rudo, ki se razlikujejo od storitev na terminalih za promet s pretovarjanjem za premog in železovo rudo.

2. *UPOŠTEVANI GEOGRAFSKI TRGI*

(14) V členu 6(1)(c) odločbe Komisije je navedeno, da se lahko zadevni geografski trg razširi na vsa pristanišča območja ARA (tj. Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, vključno s pristaniščem Zeeland) ali da se omeji samo na pristanišče Antwerpen na eni strani in na nizozemska pristanišča (Rotterdam, Amsterdam, Zeeland) na drugi. Temeljita tržna raziskava se je zato osredotočila na nadomestljivost med terminalom ABT podjetja Sea-Invest v Antwerpnu (ter njegovimi terminali v pristaniščih Gent in Dunkerque) in podjetjem EMO-EKOM ter drugimi terminali v nizozemskih pristaniščih.

(15) Terminali za premog in železovo rudo imajo tri glavne skupine odjemalcev: proizvajalce jekla ter proizvajalce električne energije in njene trgovce. Pri odločitvi glede uporabe terminala mora odjemalec upoštevati celotno logistično verigo in tako optimizirati skupne logistične stroške v zvezi z uvozom premoga in železove rude. Tržna raziskava je pokazala, da je to velik pritisk pri končni odločitvi za določen terminal. Najpomembnejša stroškovna elementa logistične verige sta poleg tovorjenja in skladiščenja na terminalih pomorski prevoz in prevoz po celini. Pristojbine za tovorjenje in skladiščenje na terminalih znašajo le okoli 10–15 % vseh logističnih stroškov. Zaradi razmeroma majhnega pomena terminalskih pristojbin je zamenjava kot odziv na 10- ali celo 15-odstotno povečanje terminalskih tarif malo verjetna, saj na izbiro pristanišča in terminala za raztovarjanje vplivajo pomembnejši stroškovni elementi – stroški pomorskega prevoza in prevoza po celini – pa tudi drugi dejavniki, ki se razlikujejo po odjemalcih.

(16) V odločbi so zato naprej analizirani najpomembnejši deli skupnih logističnih stroškov za uvoz premoga in železove rude. Nadalje so v odločbi povzeti rezultati temeljite raziskave glede možnosti, da bi posamezni odjemalci podjetij Sea-Invest in EMO-EKOM ter drugih terminalov lahko izbirali med pristaniščem Antwerpen (ali celo Gent in Dunkerque) na eni strani ter pristaniščem Rotterdam in drugimi nizozemskimi pristanišči na drugi.

([1]) Najrazličnejši proizvodi, kot so cinkovi in drugi neželezovi koncentrati, cementni klinkerji, surovo železo, kaolin, fosfati in drugi minerali, koks, naftni koks, antraciti itd.

([2]) Tj. z ladje za oceansko plovbo neposredno na tovorni čoln za prevoz po celini, vlak ali tovornjak.

([3]) Tj. z ladje za oceansko plovbo na vmesno plovilo/plovilo feeder.

(17) Stroški pomorskega prevoza so za večino odjemalcev najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na izbiro določenega terminala. Na splošno je za prevoz premoga, zlasti pa železove rude po morju gospodarneje uporabljati čim večja plovila. Vendar je treba pri izboru plovila določene velikosti upoštevati omejitve pristanišč glede ugreza plovil. Tržna raziskava je potrdila, da ima pristanišče Antwerpen večje omejitve glede ugreza kot Rotterdam in druga pristanišča območja ARA in da zato velika plovila (z nosilnostjo več kot približno 140 000 ton) ne morejo pripluti v pristanišče Antwerpen, če so v celoti natovorjena. Ravno nasprotno, s temi velikimi plovili pluje 79 % premoga in celo 93 % železove rude, ki se raztovorita v pristanišču Rotterdam. Kvantitativna analiza stroškov pomorskega prevoza je potrdila pomen ugreza in v primerjavi s terminalom podjetja EMO-EKOM relativni pomen iz tega izhajajočega stroškovno neugodnega položaja terminala ABT. V primeru premoga, ki se prevaža iz pristanišč, ki imajo omejitev glede ugreza (ta zajema več kot 70 % vsega premoga, raztovorjenega na območju ARA), razlika med stroški pomorskega prevoza v pristanišču Antwerpen in Rotterdam v povprečju znaša okoli 50 % tarife za tovorjenje. Zato je zamenjava zaradi 10-odstotnega zvišanja cen malo verjetna.

(18) Stroški prevoza po celini lahko znatno vplivajo tudi na izbiro terminala, ki je odvisna od tega, kje se odjemalec nahaja. Primerjava povprečnih stroškov prevoza po celini za različna območja iz Antwerpna in Rotterdama kaže, da je Antwerpen znatno cenejši, zlasti za Belgijo in nekoliko za severno Francijo. Rotterdam pa je cenejši za Nemčijo – Porurje, Posarje in južno Nemčijo – ter nekoliko za Nizozemsko. Razlika v cenah za ta območja med Antwerpnom in Rotterdamom znaša od 20–50 % povprečne terminalske pristojbine. To omejuje ekonomsko spodbudo uporabnikom, da zaradi 10-odstotnega povišanja terminalskih pristojbin izbirajo med Antwerpnom in Rotterdamom. Prav tako je skladno z izjavami podjetja Sea-Invest in sodelujočih v preiskavi, da Antwerpen in Rotterdam večinoma izvajata storitve za različna območja v notranjosti držav in da je izbira terminala v veliki meri vnaprej določena s tem, kje se odjemalec nahaja.

(19) Poleg tega so v odločbi analizirane cene terminalskih storitev terminala ABT in podjetja EMO-EKOM, ki jih plačujejo odjemalci, ki se nahajajo na različnih geografskih območjih. Analiza je tako za terminal ABT kot za podjetje EMO-EKON pokazala, da ni posebnih območij, na katerih odjemalci v primerjavi z drugimi območji plačujejo znatno nižje ali višje cene. Zdi se, da to kaže, da ni posebnih področij, na katerih bi bil konkurenčni pritisk med terminali posebej močan. Analiza terminalskih cen je tudi pokazala, da se cene za posamezne odjemalce tako terminala ABT kot podjetja EMO-EKO bistveno razlikujejo.

(20) Kar zadeva posebne položaje vsake zgoraj navedene skupine odjemalcev, odločba povzema terminale, ki jih uporabljajo posamezne skupine odjemalcev, ki se nahajajo na različnih območjih, ter njihove realne možnosti, da lahko zamenjajo terminale. Ta analiza je narejena na podlagi odgovorov, ki so jih odjemalci podali v natančnih vprašalnikih in intervjujih s številnimi odjemalci. Vsi odjemalci so poudarili, da na njihov izbor terminala zelo vplivajo stroški pomorskega prevoza in prevoza po celini. Poleg tega je še veliko drugih dejavnikov, ki za vsakega odjemalca določajo in omejujejo izbiro terminala, kot so udeležba v storitvah za zbirne prevoze tovora ([1]), dodatne zmogljivosti terminalov glede storitev in skladiščenja, možnost zastojev, število in lokacija odjemalčevih obratov, dostopnost do in primernost/ugodnost povezav s tovornimi čolni in vlaki, varnost dobave (npr. v obdobjih nizkega vodostaja reke Ren) ali obstoj dolgoročnih pogodb s ponudniki prevoza po celini.

(21) Ta analiza je potrdila, da je možnost prehajanja med terminalom ABT in podjetjem EMO-EKOM zelo omejena. Na podlagi tržne raziskave so v odločbi količinsko opredeljene dejanske možnosti zamenjave: količine, za katere lahko terminal ABT zamenja podjetje EMO-EKOM, so stranskega pomena v primerjavi s celotnim obsegom podjetja EMO-EKOM (manj kot 5 %). Te količine ne pomenijo konkurenčnega pritiska na podjetje EMO-EKOM, zlasti ker najpomembnejši odjemalci ne nameravajo zamenjati terminala. Količine, za katere lahko podjetje EMO-EKOM zamenja terminal ABT, so tudi majhne v primerjavi z obsegom terminala ABT (manj kot 10 %). Te količine pomenijo le majhen konkurenčni pritisk na terminal ABT, zlasti ker najpomembnejši odjemalci terminala ABT tega ne nameravajo zamenjati z drugim.

(22) Vse to potrjuje ugotovitev, da je Rotterdam/Amsterdam/Zeeland drug geografski trg kot Antwerpen/Gent/Dunkerque ([2]). Pogoji konkurence na teh dveh območjih niso enaki. Vendar pa je med tema geografskima trgoma določena omejena konkurenca s prevladujočim ponudnikom. Cilj te konkurence s prevladujočim ponudnikom so v glavnem količine tovora trgovcev.

(23) Kar po drugi strani zadeva promet s pretovarjanjem za premog in železovo rudo, bi bil upoštevni geografski trg širši, saj bi zajemal vsa glavna pristanišča za ladje za oceansko plovbo na področju Göteborg – Le Havre, vključno z britanskimi in irskimi.

([1]) Imenovane tudi „storitve kosovnih pošiljk“. Storitve za zbirne prevoze tovora so storitve prevoza tovora več odjemalcev, ki ne uvažajo zadostnih količin blaga, da bi bilo zanje gospodarno samostojno najeti plovilo.

([2]) Ugotovitev, ali sta pristanišči Gent in Dunkerque v istem geografskem trgu kot Antwerpen ali tvorita drug trg (ki se v vsakem primeru razlikuje od nizozemskih pristanišč), lahko ostane odprta. Transakcija v nobenem primeru ne povzroči pomislekov glede konkurence.

3. *PRESOJA KONKURENČNOSTI*

1. ***Terminalske storitve za promet v notranjosti države za premog in železovo rudo***

(a) **Enostranski učinki**

(i) *Krepitev prevladujočega položaja terminala ABT v Antwerpnu*

(24) Terminal ABT ima prevladujoči položaj na antwerpenskem trgu (100-odstotni tržni delež) za terminalske storitve za promet v notranjosti države za premog in železovo rudo ([1]), saj gre tam zgolj za konkurenco s prevladujočim ponudnikom. Odločba analizira, ali bi podjetje Sea-Invest lahko imelo možnost in povod za to, da izkoristi svoj skupni nadzor v podjetju EMO-EKOM ter tako omeji ali odpravi to konkurenco s prevladujočim ponudnikom. Ta skupni nadzor v podjetju EMO-EKOM bo podjetju Sea-Invest omogočil možnost veta na strateške odločitve (ne bo pa jih aktivno določal), zlasti glede poslovnega načrta in proračuna, imenovanja uprave in glavnih naložb. Njegova udeležba v upravi mu omogoča tudi splošne informacije o poslovni politiki in strateškem načrtovanju podjetja EMO-EKOM.

(25) Vendar se zaradi te moči položaj podjetja Sea-Invest ne more okrepiti, saj prevladujoči odjemalci lahko zamenjajo terminal. Temeljita raziskava je potrdila, da ni nobeden prevladujoči odjemalec terminala ABT odvisen samo od podjetja EMO-EKOM. Ravno nasprotno, večina teh odjemalcev je kot najboljše možne alternative terminala ABT navedla druge terminale, npr. OBA in Rietlanden v Amsterdamu ter RBT v Rotterdamu. Podobno so prevladujoči odjemalci, ki lahko zamenjajo količine v podjetju EMO-EKOM za terminal ABT, potrdili, da imajo več alternativ in da so te boljše – zlasti druge terminale v Rotterdamu in Amsterdamu. Zaradi omejenih količin prevladujočih odjemalcev bi ti terminali morali imeti tudi razpoložljive zmogljivosti za prevzem njihovih tonaž.

(26) Raziskava je tudi pokazala, da podjetje Sea-Invest ne bi imelo nobenega povoda za to, da z uveljavljanjem pravice do veta ovira sprejetje pomembnih odločitev, da bi tako še bolj zmanjšalo omejeni konkurenčni pritisk podjetja EMO-EKOM. Glede na omejene količine prevladujočih odjemalcev in osredotočenje podjetja EMO-EKOM na vse večji uvoz premoga iz Nemčije, koristi takega veta za podjetje Sea-Invest ne bi odtehtale njegovih stroškov.

(ii) *Enostransko zvišanje cen podjetja EMO-EKOM*

(27) Druga možna teorija škode zadeva enostranski učinek transakcije, ki bi podjetju EMO-EKOM lahko dala možnost in povod za zvišanje cen. Tak enostranski učinek bi bil mogoč, če bi pred združitvijo (i) podjetje Sea-Invest pomenilo konkurenčni pritisk za podjetje EMO-EKOM in mu tako preprečevalo dvig cen ter (ii) bi koncentracija odpravila ali znatno zmanjšala ta konkurenčni pritisk na podjetje EMO-EKOM. Temeljita tržna raziskava je pokazala, da nobeden od teh pogojev ni izpolnjen.

(28) Prvič, podjetji EMO-EKOM in Sea-Invest sta na različnih geografskih trgih in kakršni koli pritiski s strani terminalov podjetja Sea-Invest na podjetje EMO-EKOM so omejeni zgolj na manj kot 5 % vseh količin, ki jih tovori podjetje EMO-EKOM. Odjemalci podjetja EMO-EKOM so kot možne zamenjave najpogosteje navedli druge terminale v Rotterdamu ali Amsterdamu, zlasti terminala OBA in Rietlanden. Drugič, tudi če bi terminali podjetja Sea-Invest pomenili konkurenčni pritisk na podjetje EMO-EKOM, je zelo malo možnosti, da bi pridobitev kontrolnega deleža ta pritisk znatno zmanjšala. Podjetje Sea-Invest ne bi imelo povoda za sprostitev konkurence terminala ABT do podjetja EMO-EKOM, saj bo moralo pritegniti tonažo v Antwerpen, ker nasprotno kot Rotterdam ne bo imelo bistvene koristi od povečanega uvoza premoga v Nemčijo.

(29) Transakcija zato ne povzroča pomislekov glede konkurence z vidika enostranskih učinkov, ki bi krepili prevladujoči položaj podjetja Sea-Invest ali podjetju EMO-EKOM omogočili zvišanje cen.

(b) **Usklajeni učinki**

(30) V členu 6(1)(c) odločbe je kot možni pomislek glede konkurence navedeno tudi usklajevanje vedenja med podjetji Sea-Invest in EMO-EKOM ter drugimi terminali (OBA, EBS, RBT, OVET), ki jih zaradi strukturnih povezav, nastalih med podjetji Sea-Invest in EMO-EKOM ter HES in Manufrance, nadzorujejo delničarji podjetja EMO-EKOM. Vendar z upoštevanjem geografskih trgov, opredeljenih zgoraj, terminali, ki jih nadzorujejo podjetje Sea-Invest na eni ter podjetje EMO-EKOM in drugi terminali, ki jih nadzorujeta podjetji HES in Manufrance, na drugi strani, poslujejo na različnih trgih. Zato je glede na omejen konkurenčni pritisk med njimi protikonkurenčno usklajevanje njihovega vedenja zaradi transakcije malo verjetno.

(31) Kolikor med terminalom ABT in drugimi terminali na območju ARA obstaja določena omejena konkurenca s prevladujočim ponudnikom, temeljita raziskava ni dala dokazov, da bi imela transakcija usklajene učinke. Raziskava je pokazala, da je upravljanje terminalov neodvisno pri operativnem vodenju terminalov, vključno s politiko določanja cen za posamezne odjemalce ali širitvenimi načrti. Kakršno koli usklajevanje je tudi manj verjetno zaradi dejstva, da bi bili delničarji podjetja EMO-EKOM kljub temu heterogeni, kar zadeva njihov obseg dejavnosti in vertikalno integracijo. Kar zadeva cenovne pogoje, ki se sprejmejo med pogajanji s posameznimi odjemalci, je preglednost trga omejena. Zaradi posebnosti vsakega odjemalca, zlasti glede njegove

([1]) Podjetje Sea-Invest ima prevladujoč položaj tudi, če sta pristanišči Gent in Dunkerque vključeni v geografski trg, saj terminale za tovorjenje premoga in železove rude za odjemalce, ki niso vezani na monopol, nadzira podjetje Sea-Invest. Analiza bi bila enaka, če bi pristanišči Gent in Dunkerque spadali v isti trg kot Antwerpen.

geografske lokacije, se terminalske storitve ne morejo šteti za homogene. Poleg tega temeljita raziskava ni našla dokazov o prepričljivem odvračilnem mehanizmu. Oba konkurenta (zlasti terminal Rietlanden) in veliki odjemalci pomenijo pomemben pritisk, ki bi lahko ogrozil izid, ki se pričakuje od usklajevanja.

(32) Ob upoštevanju zgoraj navedenega transakcija zaradi usklajenih učinkov med podjetji Sea-Invest, EMO-EKOM, HES in Manufrance ne povzroča pomislekov glede konkurence.

(c) **Člen 2(4)**

(33) Tržna raziskava je tudi potrdila, da transakcija na trgu za terminalske storitve za drugi suhi razsuti tovor ne bo povzročila kakršnega koli usklajevanja med podjetji Sea-Invest, HES in Manufrance. Ni videti, da bi lahko nastop podjetja Sea-Invest kot delničarja terminala podjetja EMO-EKOM za premog in železovo rudo povzročil usklajevanje s podjetjema HES in Manufrance na področju drugega suhega razsutega tovora. Poleg tega obstajajo številni neodvisni terminali za tovorjenje drugega suhega razsutega tovora na območju ARA.

2. ***Terminalske storitve za promet s pretovarjanjem za premog in železovo rudo***

(34) V odločbi je ugotovljeno, da transakcija ob upoštevanju omejenih količin pretovarjanja blaga s strani podjetij Sea-Invest in EMO-EKOM ter obstoja številnih alternativnih terminalov ne povzroča pomislekov glede konkurence na trgu terminalskih storitev za promet s pretovarjanjem premoga in železove rude.

4. *SKLEP*

(35) V odločbi je ugotovljeno, da predlagana koncentracija ne bo povzročila pomislekov glede konkurence, ki bi bistveno ovirali učinkovito konkurenco na skupnem trgu ali njegovem znatnem delu.

(36) Zato Komisija ugotavlja, da je v skladu s členom 8(1) Uredbe o združitvah in členom 57 Sporazuma EGP priglašena koncentracija združljiva s skupnim trgom in Sporazumom EGP.