ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 18. August 2006

über die Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen

(COMP/M.3848 — Sea-Invest/EMO-EKOM)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2006) 3710)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2007/687/EG)

Am 18. August 2006 nahm die Kommission eine Entscheidung in einem Unternehmenszusammenschluss gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (EG-Fusionskontrollverordnung) [1], insbesondere Artikel 8 Absatz 2 an. Eine nicht vertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts der Entscheidung befindet sich in der verbindlichen Sprachfassung des Falls auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb und kann unter http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html abgerufen werden.

I. ZUSAMMENFASSUNG

(1) Sea-Invest N.V. („Sea-Invest") ist ein in Privatbesitz befindliches Unternehmen, das Terminaldienste (Betrieb von Verladeanlagen) in einer Vielzahl von Häfen in Belgien, Frankreich, Deutschland und Südafrika betreibt. Kerngeschäft ist der Umschlag von Massengütern und anderer nicht in Containern beförderter Fracht. Unter anderem kontrolliert Sea-Invest die folgenden Terminals für Kohle, Eisenerz und andere Trockenmassengüter: ABT in Antwerpen, GCT and CBM in Gent und Sea-Bulk in Dünkirchen.

(2) Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. und Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. („EMO-EKOM") betreiben Terminaldienste für Kohle und Eisenerz in Rotterdam. EMO betreibt die Verladeanlagen, während EKOM die Einrichtungen besitzt. Die bestehenden Anteilseigner von EMO-EKOM sind ThyssenKrupp Veerhaven B.V. („TKV"), RAG Logistic GmbH („RAG"), H.E.S. Beheer N.V. („HES") und Manufrance B.V. („Manufrance").

(3) TKV ist für ThyssenKrupp Stahl der Seehafen-Spediteur für die Häfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Das Unternehmen führt die Schieb- und Schlepp-leistungen auf dem Rhein bis zum Hochofen des Konzerns in Duisburg durch. TKV betreibt auch ein Kohle- und Eisenerz-Terminal im Hafen von Rotterdam, das gänzlich dem ThyssenKrupp-Konzern vorbehalten ist.

(4) Abgesehen von den Anteilen an EMO-EKOM hält HES Anteile an anderen Unternehmen, die Massengüter in den Häfen von Rotterdam, Amsterdam und Zeeland umschlagen. EBS wickelt als Tochtergesellschaft von HES Kohle, Eisenerz und andere Massengüter in Rotterdam ab. HES hat ebenso gemeinsame Kontrolle über den RBT Terminal für Eisenerz, Kohle und andere Massengüter in Rotterdam und den OBA-Terminal für Kohle und andere Massengüter in Amsterdam. Ferner hat HES eine Minderheitsbeteiligung an dem OVET-Terminal, das Kohle, Eisenerz und andere Massengüter in Zeeland abwickelt.

(5) Manufrance hat abgesehen von seinen Anteilen an EMO-EKOM eine Mehrheitsbeteiligung an OVET und OBA und ist eine Tochtergesellschaft von ATIC Services, welche wiederum durch ein Joint-Venture zwischen Total, EDF und dem Arcelor-Konzern entstanden ist (allerdings kontrolliert keiner dieser Gesellschafter ATIC Services). ATIC Services hält Beteiligungen an Unternehmen, die im Kohlehandel, in der Binnenwasser-Logistik, im Seetransport und in der Qualitätskontrolle von Kohle- und Eisenerzladungen tätig sind.

(6) In dem beabsichtigten Vorhaben würde Sea-Invest die gemeinsame Kontrolle über EMO-EKOM erwerben, indem es Aktien der reinen Holdinggesellschaft SNV vom gegenwärtigen Anteilseigner RAG kauft. Nach dem Erwerb würde EMO-EKOM gemeinsam von Sea-Invest, TKV, HES and Manufrance kontrolliert werden.

(7) Die Marktuntersuchung der Kommission hat ergeben, dass der angemeldete Zusammenschluss keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben wird, da durch ihn der wirksame Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder einem wesentlichen Teil desselben nicht erheblich behindert würde.

II. BEGRÜNDUNG

1. *DIE SACHLICH RELEVANTEN MÄRKTE*

(8) Die Kommission hat in der Vergangenheit vorgeschlagen, dass der Markt für Terminaldienste (Frachtumschlag und Freihafenlagerung) entsprechend den drei hauptsächlichen Frachtarten unterteilt werden könnte: i) Packgut (insbesondere Container), ii) Trockenmassengüter und iii) Flüssigmassengüter. Eine frühere Entscheidung schlug vor,

[1] ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

dass der Markt für Terminaldienste für Massengutfracht weiter nach der Art der Erzeugnisse unterteilt werden könnte. Trockenmassengüter sind üblicherweise in mehrere Kategorien aufgeteilt: Kohle und Eisenerz, Agrarmassengüter (z. B. Saatgut oder Getreide) und sonstige Güter [1]. Da Terminals für Agrarmassengüter hauptsächlich aus Gründen der Lebensmittelsicherheit nicht mit Terminals konkurrieren, die die anderen Arten von Massengüter umschlagen, konzentriert sich die Untersuchung darauf, zu bestimmen, ob der Kohle- und Eisenerzumschlag und der Umschlag anderer Trockenmassengüter jeweils eigene Märkte bilden.

(9) Kohle und Eisenerz sind die hauptsächlichen Massenprodukte, die in großen Mengen umgeschlagen werden. Dabei ist die Geschwindigkeit der Entladung/Löschung ausschlaggebend, wohingegen die Verladung und Lagerung keine besondere Rolle spielt. Terminalbetriebe sind in der Lage, zwischen der Abwicklung von Kohle und Eisenerz hin und her zu wechseln, wobei viele dieser Unternehmen beide Produkte mit der gleichen Ausrüstung abwickeln. Eisenerz und Kohle werden beide an der Freiluft und im Grunde genommen auf dem gleichen Areal, jedoch auf separaten Halden gelagert. In beiden Fällen sind die Abnehmer von umgeschlagener Kohle und Eisenerz gewöhnlich die Endverbraucher dieser Rohstoffe, beispielsweise große Stahlhersteller- und Stromerzeuger. Die beiden vorgenannten Rohstoffe werden mit großen Seeschiffen transportiert, und die bevorzugten Transportmittel im Binnenland sind insbesondere Schleppkähne und in geringerem Maße die Bahn.

(10) Demgegenüber erfordern andere Rohstoff-Massengüter unterschiedliche Handhabungen, da diese oftmals brüchiger als Kohle und Eisenerz sind. Diese können nicht mit den Hochgeschwindigkeitsförderbändern für Kohle und Eisenerz verladen werden und benötigen eventuell eine abgedeckte Lagerung. Andere Massengüter werden in erheblich geringeren Mengen transportiert und verladen. Für andere Massengüter als Kohle und Eisenerz werden wesentlich kleinere Seeschiffe benutzt, die dann auch im Tiefgang begrenzte Häfen anlaufen können. Bei kleineren Mengen ist der Transport von anderen Massenguterzeugnissen im Binnenland ebenfalls flexibler. Zudem gib es für andere Massengüter andere Abnehmer, wobei Händler und Logistikunternehmen eine größere Rolle spielen.

(11) Obwohl einige kleinere Terminals zwischen der Abwicklung von Kohle und Eisenerz und anderen Trockenmassengütern wechseln können, gibt es grundlegende Unterschiede zwischen der Handhabung dieser beiden Produktkategorien, so dass nur begrenzt eine wirksame und unverzügliche angebotsseitige Austauschbarkeit besteht. Wichtige Kohle- und Eisenerzabnehmer bestätigten ebenso, dass sie andere Massengüterterminals wegen fehlender Lagerkapazitäten und mangelnder Fähigkeit, schnell umfangreiche Frachtmengen zu be- und entladen, nicht als brauchbare Alternative erachten.

(12) In Anbetracht dessen kommt die Kommission in ihrer Entscheidung zu dem Schluss, dass es sich beim Umschlag von Kohle und Eisenerz und dem Umschlag von anderen Massengütern um separate Märkte handelt.

(13) Ferner hat die Kommission in der Vergangenheit zwischen dem Markt für Terminaldienste für Hinterlandverkehr [2] und dem Markt für Umschlagsverkehr [3] unterschieden. Diese Unterscheidung wurde auch in diesem Fall bestätigt. Daher wird in der Entscheidung der Markt für Terminaldienste für Hinterlandverkehr von Kohle und Eisenerz als der hauptsächlich betroffene sachlich relevante Markt definiert, der von dem Markt für Terminaldienste für Umschlagsverkehr von Kohle und Eisenerz abzugrenzen ist.

2. *DIE RÄUMLICH RELEVANTEN MÄRKTE*

(14) Die Kommission stellte in der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c fest, dass sich der räumlich relevante Markt entweder auf alle Häfen im Bereich der A.R.A.-Häfen (d. h. Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam einschließlich Zeeland) erstreckt oder aber nur auf den Hafen von Antwerpen einerseits und die niederländischen Häfen (Rotterdam, Amsterdam, Zeeland) andererseits beschränkt ist. Die eingehende Marktuntersuchung konzentriert sich daher auf die Austauschbarkeit zwischen dem Antwerpener ABT-Terminal von Sea-Invest (sowie dessen Terminals in Gent und Dünkirchen) und EMO-EKOM sowie anderen Terminals in anderen niederländischen Häfen.

(15) Die Terminals für Kohle und Eisenerz bedienen drei wesentliche Gruppen von Abnehmern: Stahlhersteller, Stromerzeuger und Händler. Bei der Entscheidung über die Nutzung eines Terminals muss der Abnehmer die Logistikkette insgesamt betrachten, damit er die mit der Einfuhr von Kohle und Eisenerz insgesamt verbundenen Logistikkosten optimieren kann. Die Marktuntersuchung hat gezeigt, dass dies die endgültige Entscheidung für einen bestimmten Terminal erheblich erschwert. Die wichtigsten Kostenelemente der Logistikkette neben Terminalbetrieb und Lagerung sind Seefracht und Beförderung im Binnenland. Die Gebühren für Terminalbetrieb und Lagerung betragen nur ca. 10 % bis 15 % der gesamten Logistikkosten. Die relativ geringe Bedeutung der Terminalgebühren macht den Wechsel zu einem anderen Terminal aufgrund von Preissteigerungen in Höhe von 10 % oder auch 15 % unwahrscheinlich, da die Auswahl des Hafens und Terminals für die Entladung vielmehr von wichtigeren Kostenelementen (z. B. Kosten der Seefracht und des Binnenlandtransports) sowie anderen abnehmerspezifischen Faktoren gesteuert wird.

(16) In der Entscheidung werden daher zunächst die wichtigsten Teile der gesamten Logistikkosten für das Einführen von Kohle und Eisenerz untersucht und die Ergebnisse der eingehenden Untersuchung hinsichtlich der Möglichkeiten einzelner Abnehmer von Sea-Invest, EMO-EKOM und anderen Terminals, zwischen Antwerpen (oder Gent und Dünkirchen) und Rotterdam sowie zu anderen niederländischen Häfen zu wechseln, zusammengefasst.

[1] Ein breites Sortiment von verschiedenen Rohstoffen wie Zink- und andere nicht eisenhaltige Konzentrate, Zementschlacke, Roheisen, Kaolin, Phosphate und andere Mineralien, Koks, Pet-Koks und Steinkohle.

[2] D. h. Entladung vom Überseeschiff direkt auf den Binnenlandschleppkahn, Zug oder Lastkraftwagen.

[3] D. h. Entladung vom Überseeschiff zum Ausgabe-/Versorgungsschiff.

(17) Die Seefrachtkosten sind für die Mehrheit der Abnehmer das wichtigste Kriterium bei der Wahl eines Terminals. Im Allgemeinen ist es wirtschaftlicher, für den Transport von Kohle und Eisenerz möglichst große Schiffe für die Teilstrecke auf See zu verwenden. Allerdings ist die Auswahl der Schiffe bestimmter Größen wiederum durch den Tiefgang der Häfen bestimmt. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass Antwerpen mehr als Rotterdam und andere A.R.A.-Häfen durch den Tiefgang beschränkt ist und große Schiffe (über ca. 140 000 dwt/Bruttotragfähigkeit) den Antwerpener Hafen daher nicht voll beladen anlaufen können. Im Gegensatz dazu bringen diese großen Schiffe 79 % der entladenen Kohle und 93 % des entladenen Eisenerzes in den Hafen von Rotterdam. Die quantitative Analyse der Seetransportkosten bestätigte die Wichtigkeit des Tiefgangs und der jeweiligen Bedeutung des daraus folgenden Kostennachteils vom ABT-Terminal verglichen mit dem EMO-EKOM-Terminal. Im Falle von transportierter Kohle, die aus Häfen mit unbeschränkten Tiefgang stammen (welches über 70 % aller entladener Kohle in A.R.A.-Häfen ausmacht), beträgt der Unterschied der Seetransportkosten zwischen Antwerpen und Rotterdam durchschnittlich ca. 50 % der Betriebsgebühren. Allein dies macht das Wechseln als Reaktion auf eine Preiserhöhung von 10 % unwahrscheinlich.

(18) Die Kosten des Transports im Binnenland könnten auch einen erheblichen Einfluss auf die Wahl eines bestimmten Terminals abhängig vom Sitz des Abnehmers haben. Der Vergleich der Durchschnittskosten des Binnenlandtransports für verschiedene Regionen von Antwerpen und Rotterdam zeigen, dass diesbezüglich Antwerpen insbesondere für Belgien und einige Bereiche in Nord-Frankreich erheblich günstiger ist. Rotterdam ist dagegen für Deutschland — Ruhrgebiet, Saarland, Süddeutschland — und einige Bereiche in den Niederlanden günstiger. Die Kostendifferenz zwischen Antwerpen und Rotterdam bewegt sich für diese Regionen zwischen 20 % und 50 % der durchschnittlichen Terminalgebühren. Dies begrenzt den wirtschaftlichen Anreiz der Abnehmer, wegen einer Preiserhöhung von 10 % der Terminalgebühren zwischen Antwerpen und Rotterdam zu wechseln. Die Aussagen von Sea-Invest und der befragten Unternehmen der Marktuntersuchung bestätigen, dass Antwerpen und Rotterdam weitgehend unterschiedliche Regionen im Hinterland bedienen und dass die Wahl eines Terminals erheblich durch den Sitz des Abnehmers vorherbestimmt ist.

(19) Ferner werden in der Entscheidung die Preise für Terminaldienste von ABT und EMO-EKOM begutachtet, die von den aus verschiedenen räumlichen Gebieten stammenden Abnehmern gezahlt wurden. Aus dieser Untersuchung geht hervor, dass es in Bezug auf ABT und EMO-EKOM keine Regionen gibt, in denen die Abnehmer erheblich geringere oder höhere Preise als in anderen Regionen zahlen. Dies scheint darauf hinzudeuten, dass der Wettbewerbsdruck zwischen Terminals in einer bestimmten Region nicht besonders ausgeprägt ist. Die Begutachtung der Terminalpreise zeigte ebenso, dass die Preise für die einzelnen Abnehmer beider Unternehmen (ABT und EMO-EKOM) erheblich voneinander abweichen.

(20) Bezüglich der speziellen Situation für jede der oben bereits festgestellten Abnehmergruppen sind in der Entscheidung die Terminals zusammengestellt, die von den einzelnen in verschiedenen Gebieten angesiedelten Abnehmergruppen genutzt werden, sowie ihre tatsächlichen Möglichkeiten, zwischen Terminals zu wechseln. Diese Bewertung beruht auf den Antworten der Abnehmer aus den detaillierten Fragebögen sowie auf den mit einer Vielzahl von Abnehmern durchgeführten Einzelgesprächen. Alle Abnehmer hoben hervor, dass ihre Wahl der Terminals sehr stark durch die Kosten für Seefracht und Binnenlandtransporte bestimmt sind. Weiterhin bestimmen und begrenzen viele andere Faktoren die Wahl des Terminals für jeden Abnehmer. Hierzu zählen z. B. die Teilnahme an Teilfrachtdiensten [1], zusätzliche Dienste und Lagerungskapazitäten der Terminals, Überlastungsrisiko, die Anzahl und Lage der Betriebe der Abnehmer, Zugang und Tauglichkeit von Schleppkahn- oder Bahnverbindungen, Versorgungssicherheit (z. B. in Zeiten des Wasserpegeltiefstands des Rheins) oder das Bestehen langfristiger Verträge mit Anbietern von Binnenlandtransporten.

(21) Die Auswertung hat bestätigt, dass der Umfang der Austauschbarkeit zwischen dem ABT-Terminal und dem EMO-EKOM-Terminal sehr begrenzt ist. Auf der Grundlage der Marktuntersuchungsergebnisse wird die tatsächliche Austauschbarkeit in der Entscheidung wie folgt bemessen: die Menge, die ABT von EMO-EKOM ersetzen kann, ist marginal im Verhältnis zur Gesamtmenge von EMO-EKOM (weniger als 5 %). Diese Menge setzt EMO-EKOM nicht unter Wettbewerbsdruck, insbesondere weil die wichtigsten Abnehmer nicht beabsichtigen zu wechseln. Die Menge, die EMO-EKOM von ABT ersetzen kann, ist im Verhältnis zur Gesamtmenge von ABT (weniger als 10 %) ebenfalls gering. Dieser Umfang bewirkt nur einen sehr begrenzten Wettbewerbsdruck auf ABT, insbesondere weil die wichtigsten Abnehmer von ABT keinen Wechsel beabsichtigen.

(22) All dies untermauert die Schlussfolgerung, dass die Häfen Rotterdam/Amsterdam/Zeeland einen separaten räumlichen Markt gegenüber Antwerpen/Gent/Dünkirchen [2] darstellen. Die Wettbewerbsbedingungen sind in diesen zwei Gebieten nicht dieselben. Allerdings gibt es in begrenztem Umfang Wettbewerb am Rande dieser räumlichen Märkte, der allerdings hauptsächlich auf die Mengen der Händler abzielt.

(23) Demgegenüber wäre der räumlich relevante Markt für den Umschlagsverkehr von Kohle und Eisenerz weiter und würde alle Hochseehäfen zwischen Göteborg und Le Havre abdecken und sich auch auf britische und irische Hochseehäfen erstrecken.

[1] Auch „Paketdienste“ genannt. Ein Teilfrachtdienst liefert Ladungen von mehreren Abnehmern, deren Einfuhrmengen zu gering sind, als dass es für sie wirtschaftlich wäre, ein eigenes unabhängiges Schiff zu chartern.

[2] Die Frage, ob die Häfen Gent und Dünkirchen demselben räumlich relevanten Markt wie Antwerpen angehören oder einen getrennten Markt bilden (der sich auf alle Fälle vom niederländischen Markt unterscheidet), kann offen bleiben, da in beiden Fällen keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf den Zusammenschluss bestehen.

3. *WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG*

1. ***Terminaldienste für Hinterlandverkehr von Kohle und Eisenerz***

a) **Einseitige Wirkungen**

i) *Stärkung der beherrschenden Stellung von ABT in Antwerpen*

(24) ABT beherrscht den Antwerpener Markt für Terminaldienste für Hinterlandverkehr von Kohle und Eisenerz (Marktanteil von 100 %) [1] und ist nur einem Randwettbewerb ausgesetzt. In der Entscheidung wird untersucht, ob Sea-Invest die Möglichkeit und den Anreiz haben könnte, die gemeinsame Kontrolle an EMO-EKOM zu nutzen, um den Randwettbewerb einzuschränken oder auszuschalten. Im Zuge der gemeinsamen Kontrolle an EMO-EKOM wird Sea-Invest strategische Entscheidungen, insbesondere jene, die den Geschäftsplan, das Budget, die Ernennung der Geschäftsführung oder große Investitionen betreffen, verhindern (aber nicht aktiv bestimmen) können. Da Sea-Invest auch im Vorstand vertreten ist, wird es in gewissem Umfang über Geschäftspolitik und strategische Planung von EMO-EKOM unterrichtet sein.

(25) Diese Befugnisse werden die Stellung von Sea-Invest nicht stärken, da die Randkunden zu anderen Terminals wechseln können. Die eingehende Marktuntersuchung hat bestätigt, dass keiner der Randkunden von ABT einzig und allein von EMO-EKOM abhängig wäre. Die meisten dieser Abnehmer nannten vielmehr andere Terminals wie OBA und Rietlanden (Amsterdam) und RBT (Rotterdam) als die besten Alternativen zu ABT. Ähnlich bestätigten die Randkunden, die in der Lage sind, ihre Mengen von EMO-EKOM zu ABT zu wechseln, dass es andere und bessere Alternativen, insbesondere andere Terminals in Rotterdam and Amsterdam, gebe. In Anbetracht der begrenzten Zahl von Randkunden hätten diese Terminals durchaus die notwendigen Kapazitäten, um deren Tonnagen aufzunehmen.

(26) Die Untersuchung hat gezeigt, dass Sea-Invest kein Interesse daran hätte, seine Vetorechte zum Blockieren wichtiger Entscheidungen einzusetzen und damit zu versuchen, den ohnehin geringen Wettbewerbsdruck seitens EMO-EKOM weiter zu verringern. In Anbetracht der geringen Anzahl von Randkunden und der gezielten Ausrichtung von EMO-EKOM auf die steigenden Kohleeinfuhren nach Deutschland wären die Kosten eines solchen Vetos im Verhältnis zu den von Sea-Invest angestrebten Vorteilen zu hoch.

ii) *Einseitige Preiserhöhung von EMO-EKOM*

(27) Ein anderes denkbares Wettbewerbsproblem hinsichtlich der einseitigen Wirkungen des Zusammenschlussvorhabens besteht darin, dass dieser EMO-EKOM die Möglichkeit und Anreize zu Preiserhöhungen geben könnte. Solche einseitigen Wirkungen wären möglich, wenn vor der Fusion i) Sea-Invest EMO-EKOM durch entsprechenden Wettbewerbsdruck an Preiserhöhungen hindert und ii) der Zusammenschluss diesen Wettbewerbsdruck auf EMO-EKOM erheblich schwächt oder vollkommen ausräumt. Die eingehende Marktuntersuchung hat bewiesen, dass keine der zwei vorgenannten Bedingungen erfüllt ist.

(28) Erstens sind EMO-EKOM und Sea-Invest in verschiedenen räumlichen Märkten tätig und jeder von Sea-Invest-Terminals ausgeübte mögliche Druck auf EMO-EKOM ist auf weniger als 5 % der von EMO-EKOM abgewickelten Gesamtmenge beschränkt. Ferner haben Abnehmer von EMO-EKOM zumeist andere Terminals in Rotterdam oder Amsterdam als möglichen Ersatz genannt, insbesondere OBA oder Rietlanden. Zweitens ist es für den Fall, dass Wettbewerbsdruck von Sea-Invest-Terminals auf EMO-EKOM bestand, höchst unwahrscheinlich, dass dieser Wettbewerbsdruck durch den Erwerb einer mitkontrollierenden Beteiligung wesentlich geschwächt wird. Sea-Invest würde kein Interesse daran haben, den Wettbewerb von ABT gegenüber EMO-EKOM zu entspannen, denn es muss Tonnage für Antwerpen gewinnen, da es im Gegensatz zu Rotterdam nicht maßgeblich von den steigenden Kohleeinfuhren nach Deutschland profitieren wird.

(29) Folglich bestehen für das Vorhaben keine Wettbewerbsbedenken hinsichtlich einseitiger Wirkungen, die eine Stärkung der beherrschenden Stellung von Sea-Invest oder mögliche Preiserhöhungen von EMO-EKOM bewirken könnten.

b) **Koordinierte Wirkungen**

(30) Außerdem werden in der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c wettbewerbsrechtliche Bedenken hinsichtlich einer möglichen Abstimmung des Verhaltens zwischen Sea-Invest und EMO-EKOM sowie mit anderen von den Gesellschaftern von EMO-EKOM kontrollierten Terminals (OBA, EBS, RBT, OVET) infolge der geschaffenen strukturellen Verbindungen zwischen Sea-Invest, EMO-EKOM, HES und Manufrance geltend gemacht. Unter Berücksichtigung des oben definierten räumlichen Marktes sind die von Sea-Invest kontrollierten Terminals einerseits und EMO-EKOM sowie die von HES und Manufrance kontrollierten Terminals andererseits auf verschiedenen Märkten tätig. Demzufolge sind wettbewerbsbeschränkende Verhaltensabstimmungen infolge des Zusammenschlusses unwahrscheinlich, wenn man den begrenzten Wettbewerbsdruck zwischen ihnen bedenkt.

(31) Soweit ein gewisser Randwettbewerb zwischen ABT und anderen Terminals der A.R.A.-Häfen besteht, gibt es der eingehenden Untersuchung zufolge keine Hinweise darauf, dass das Zusammenschlussvorhaben zu koordinierten Wirkungen führen könnte. Die Untersuchung zeigte, dass die Geschäftsführung der Terminals im operativen Betrieb des Terminals (einschließlich Preispolitik für Einzelabnehmer oder Expansionspläne) relativ unabhängig ist. Eine Abstimmung ist auch insofern wenig wahrscheinlich, als die Anteilseigner von EMO-EKOM bezüglich ihrer Aktivitäten und vertikalen Integration ziemlich

[1] Sea-Invest hätte auch dann eine beherrschende Stellung, wenn die Häfen von Gent und Dünkirchen zum räumlich relevanten Markt zählten, da die Terminals, die für nicht gebundene Abnehmer Kohle und Eisenerz abfertigen, von Sea-Invest kontrolliert werden. Die folgende Analyse wäre dieselbe, wenn Gent und Dünkirchen zum selben Markt wie Antwerpen gehören würden.

unterschiedlich wären. Die Markttransparenz ist hinsichtlich von Einzelabnehmern in Verhandlungen vereinbarter Preiskonditionen begrenzt. Wegen der Besonderheiten jedes Abnehmers, insbesondere bezüglich seines geografischen Standorts, können die Terminaldienste nicht als gleichartig angesehen werden. Die eingehende Untersuchung hat außerdem keinen Beweis eines glaubhaften abschreckenden Mechanismus geliefert. Schließlich bewirken die beiden anderen Wettbewerber (insbesondere Rietlanden) sowie die großen Abnehmer wichtigen Druck, der imstande ist, die erwartete Folge der Abstimmung zu gefährden.

(32) Unter Berücksichtigung des oben Gesagten wirft der Zusammenschluss in Bezug auf koordinierte Wirkungen zwischen Sea-Invest, EMO-EKOM, HES und Manufrance keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken auf.

c) **Artikel 2 Absatz 4**

(33) Die Marktuntersuchung betätigte, dass der Zusammenschluss nicht zu einer Abstimmung zwischen Sea-Invest, HES and Manufrance im Markt für Terminals für andere Massengüter führt. Es liegen keine Hinweise dafür vor, dass der Eintritt von Sea-Invest als Gesellschafter in den Kohle- und Eisenerzterminal von EMO-EKOM zu einer Abstimmung mit HES und Manufrance bei anderen Massengütern führen könnte. Ferner gibt es eine Vielzahl von unabhängigen Terminals, die andere Massengüter im Bereich der A.R.A.-Häfen abwickeln.

2. ***Terminaldienste für Umschlagsverkehr von Kohle und Eisenerz***

(34) In ihrer Entscheidung kommt die Kommission unter Berücksichtigung der begrenzten Umschlagsmengen von Sea-Invest und EMO-EKOM und des Bestehens mehrerer alternativer Terminals zu dem Ergebnis, dass sich für den Zusammenschluss keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf den Markt für Terminaldienste für den Umschlagsverkehr von Kohle und Eisenerz ergeben.

4. *SCHLUSSFOLGERUNG*

(35) In der Entscheidung wird der Schluss gezogen, dass das Zusammenschlussvorhaben keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt, da er den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder einem wesentlichen Teil desselben nicht erheblich behindern wird.

(36) Die Kommission erklärt den angemeldeten Zusammenschluss daher nach Artikel 8 Absatz 1 der EG-Fusionskontrollverordnung und nach Artikel 57 EWR-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar.