РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 18 август 2006 година

за определяне на концентрация за съвместима с общия пазар и с функционирането на Споразумението за ЕИП

(Дело COMP/M.3848 — Sea-Invest/EMO-EKOM)

(нотифицирано под номер C(2006) 3710)

(само текстът на английски език е автентичен)

(Текст от значение за ЕИП)

(2007/687/ЕО)

На 18 август 2006 г. Комисията прие решение по дело за сливане съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (Регламент на ЕО за сливанията) [1], и по-специално член 8, параграф 2 от посочения регламент. На уебсайта на Генерална дирекция „Конкуренция“ може да бъде намерена неповерителна версия на цялото решение на автентичния език на делото на следния интернет адрес: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. ОБОБЩЕНИЕ

(1) Sea-Invest NV (Sea-Invest) е частно предприятие, извършващо обслужване на терминали в редица пристанища в Белгия, Франция, Германия и Южна Африка. Основната му дейност се състои в обработването на сухи, насипни и други неконтейнерни товари. Sea-Invest контролира, наред с други, следните терминали, обработващи въглища, желязна руда и други сухи насипни товари: ABT в Антверпен, GCT и CBM в Гент и Sea-Bulk в Дюнкерк.

(2) Europees Massagoed-Overslagbedrijf BV и Erts- en Kolen Overslagbedrijf BV (EMO-EKOM) предоставя обслужване на терминали за въглища и желязна руда в Ротердам. EMO експлоатира терминала, а EKOM е собственик на базата. Настоящите акционери в EMO-EKOM са: ThyssenKrupp Veerhaven BV (TKV), RAG Logistic GmbH (RAG), HES Beheer N.V. (HES) и Manufrance BV (Manufrance).

(3) TKV е пристанищният спедитор на ThyssenKrupp Steel за пристанищата в Амстердам, Ротердам и Антверпен. Фирмата предоставя буксирни и шлепови услуги по река Рейн до доменните пещи на групата в Дуисбург. TKV експлоатира и терминал за въглища и желязна руда в пристанище Ротердам, обслужващ изцяло групата ThyssenKrupp.

(4) HES притежава, освен дела си в EMO-EKOM, дялове в други компании, които обработват сухи насипни товари в пристанищата на Ротердам, Амстердам и Зееланд. Нейната дъщерна фирма EBS обработва въглища, желязна руда и други сухи насипни товари в Ротердам. Освен това тя упражнява съвместен контрол в терминала RBT за желязна руда, въглища и други сухи насипни товари в Ротердам и терминала OBA, обработващ въглища и други сухи насипни товари в Амстердам. Освен това, тя притежава миноритарен дял в терминала OVET, обработващ въглища, желязна руда и други сухи насипни товари в Зееланд.

(5) Manufrance притежава, освен дела си в EMO-EKOM, контролни пакети в OVET и OBA. Тя е дъщерна фирма на ATIC Services, съвместно предприятие между групите „Тотал“, EDF и „Арселор“ (никой от тези акционери обаче не контролира ATIC Services). ATIC Services има участие и във фирми, предлагащи услуги, свързани с търговията с въглища, логистични услуги по вътрешноводни пътища, морски превози и качествен контрол на товари с въглища и желязна руда.

(6) Съгласно предлаганата сделка Sea-Invest придобива съвместен контрол над EMO-EKOM чрез покупка на дялове в холдинга SNV от настоящия акционер RAG. След сделката EMO-EKOM ще бъде контролирана съвместно от Sea-Invest, TKV, HES и Manufrance.

(7) Разследването на пазара, проведено от Комисията, показа, че предлаганата концентрация няма да създаде проблеми пред конкуренцията, в резултат на които ефективната конкуренция да бъде сериозно възпрепятствана на общия пазар или в значителна част от него.

II. ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. *СВЪРЗАНИ ПРОДУКТОВИ ПАЗАРИ*

(8) Комисията в миналото е предлагала пазарът на терминалните услуги (обработка на товари и складиране в пристанищата) да бъде разделен въз основа на трите основни типа товари: i) пакетирани стоки (по-конкретно контейнери), ii) сухи насипни товари и iii) течни насипни товари. В едно предишно решение също така се предлагаше пазарът на терминалните услуги за сухи насипни товари на свой ред също така да бъде подразделен в

[1] ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1.

зависимост от типа обработвани товари. Сухите насипни товари обикновено се делят на няколко категории: въглища и желязна руда, насипни земеделски товари (например зърнени или житни култури) и други сухи насипни товари ([1]). Тъй като терминалите за насипни земеделски товари не се конкурират, предимно поради политиката за безопасност на храните, с терминалите, обработващи други два типа сухи насипни товари, проучването се концентрира върху това, да определи дали обработката на въглища и желязна руда, от една страна, и на други сухи насипни товари, от друга страна, формират отделни продуктови пазари.

(9) Въглищата и желязната руда са основните сухи насипни товари, обработвани в големи количества, при които скоростта на обработване е ключова, докато обработката и складирането не изискват особено внимание. Терминалните оператори са в състояние да редуват обработването на въглища и желязна руда, а много от тях обработват и двата продукта с едно и също оборудване. Както желязната руда, така и въглищата се складират на открито и на една и съща площ, но в отделни зони. Освен това клиентите за обработване на въглищата и желязната руда и в двата случая са обикновено крайните потребители на тези стоки, тоест големите стоманопреработвателни и електрически компании. И двата вида стоки също така се превозват в по-големи мореплавателни съдове, а предпочитаните средства за транспорт по вътрешните водни пътища са по-конкретно шлепове и в по-малка степен железопътен транспорт.

(10) От друга страна, другите сухи насипни товари изискват различна обработка, тъй като често са по-крехки от въглищата и желязната руда, не могат да се обработват с високоскоростните конвейери, използвани за транспортиране на въглища и желязна руда, и понякога изискват съхранение на закрито. Другите сухи насипни товари също така се транспортират и обработват в значително по-малки обеми. Много по-малки мореходни съдове се използват за транспортиране на другите сухи насипни товари, отколкото за въглищата и желязната руда, които могат да влизат в пристанища с по-малка дълбочина на газене. Тъй като обемите са по-малки, транспортът по вътрешни водни пътища на другите сухи насипни товари е по-гъвкав. Освен това клиентите за другите сухи насипни товари са различни и търговците и логистичните компании играят по-голяма роля.

(11) Въпреки че някои по-малки терминали редуват обработката на въглища и желязна руда, от една страна, с други сухи насипни товари, от друга страна, има значителни разлики между обработката на тези две категории товари, които ограничават ефективната и незабавна заменяемост при доставките. Важни потребители на въглища и желязна руда също потвърдиха, че те не смятат другите терминали за сухи насипни товари за приемлива алтернатива поради липсата на складова база и невъзможността бързо да се товарят и разтоварват големи обеми товари.

(12) Предвид горепосоченото, в решението се стигна до заключението, че обработката на въглища и желязна руда представлява отделен пазар от обработката на другите сухи насипни товари.

(13) Освен това Комисията в миналото е правила разлика между пазарите за терминални услуги за товаропоток към хинтерланда ([2]), от една страна, и за товаропоток на пренатоварване ([3]), от друга. Тази разлика беше потвърдена и в този случай. Следователно решението дефинира основния засегнат продуктов пазар като терминални услуги за товаропоток към хинтерланда на въглища и желязна руда, които са различни от товаропоток на пренатоварване на въглища и желязна руда.

2. СЪОТВЕТНИ ГЕОГРАФСКИ ПАЗАРИ

(14) В член 6, параграф 1, буква в) от решението Комисията заявява, че свързаният географски пазар би могъл или да обхване всички пристанища в обхвата на ARA (например Антверпен, Ротердам, Амстердам, включително Зееланд) или би могъл да се ограничи само до пристанището на Антверпен, от една страна, и до холандските пристанища (Ротердам, Амстердам, Зееланд), от друга страна. Задълбоченото пазарно разследване следователно се концентрира върху заместимостта между терминала ABT на Sea-Invest в Антверпен (както и терминалите им в Гент и Дюнкерк) и EMO-EKOM, както и други терминали в холандските пристанища.

(15) Терминалите за въглища и желязна руда имат три основни групи клиенти: производители на стомана, производители на електричество и търговци. При избора на терминал клиентът трябва да вземе предвид цялата логистична верига, за да оптимизира общите логистични разходи, свързани с вноса на въглища и желязна руда. Разследването на пазара показа, че това налага значителни ограничения при крайния избор на конкретен терминал. Най-важните ценообразуващи елементи на логистичната верига, освен терминалната обработка и складирането, са морският транспорт и транспортът към вътрешността. Таксите за терминална обработка и складиране представляват само около 10—15 % от общите логистични разходи. Сравнително малкото значение на терминалните такси прави смяната им вследствие на повишаването с 10 % или дори с 15 % на тарифите на терминалите малко вероятна, тъй като изборът на пристанище и терминал на разтоварване по-скоро се влияе от по-важните ценообразуващи елементи — разходи за транспорт по море и разходи за транспорт до вътрешността — както и други фактори, специфични за всеки клиент.

(16) Следователно в решението първо се анализират най-важните части на общите логистични разходи за вноса на въглища и желязна руда. Освен това в решението се обобщават резултатите от задълбочено проучване на възможностите на отделните клиенти на Sea-Invest, EMO-EKOM и други терминали да редуват Антверпен (или дори Гент и Дюнкерк), от една страна, и Ротердам и други холандски пристанища, от друга страна.

([1]) Широк асортимент от различни стоки, като например цинкови концентрати и други концентрати на цветни метали, клинкер, чугун, каолин, фосфати и други минерали, кокс, петрококс, антрацит и т.н.

([2]) Тоест от морски кораби директно на шлепове, влакове или камиони за транспорт във вътрешността.

([3]) Тоест от морски кораби със спомагателни кораби и на кораби за превоз на насипни товари.

(17) Разходите за транспорт по море за повечето клиенти са най-важният фактор, влияещ върху избора на конкретен терминал. Като цяло по-икономично е да се използват възможно най-големи съдове за морската част от транспортирането на въглищата и най-вече на желязната руда. Изборът на плавателен съд обаче е ограничен от дълбочината на газене в пристанищата. Проучването на пазара потвърди, че Антверпен е с по-ограничена дълбочина на газене от Ротердам и други пристанища в района на ARA и следователно големи съдове (над около 140 000 БРТ) не могат да влизат в пристанище Антверпен с пълен товар. Напротив, тези големи съдове пренасят 79 % от въглищата и дори 93 % от желязната руда, разтоварени в пристанище Ротердам. Количественият анализ на разходите за транспорт по море потвърди важността на дълбочината на газене и сравнителната значимост на така създаденото ценово предимство на терминала EMO-EKOM в сравнение с терминала ABT. В случая с въглищата, транспортирани от терминали без ограничения в дълбочината на газенето (които представляват 70 % от всички въглища, разтоварени в района на ARA), разликата в разходите за морски транспорт между Антверпен и Ротердам възлиза средно на около 50 % от тарифата за обработка. Само по себе си това прави смяната вследствие на 10-процентното увеличение на цената малко вероятна.

(18) Разходите за транспорт до вътрешността също могат да окажат значително въздействие върху избора на конкретен терминал в зависимост от местоположението на клиентите. Сравнението между средните разходи за транспорт във вътрешността до различни региони от Антверпен и Ротердам показва, че Антверпен е значително по-евтин, по-конкретно до Белгия и до известна степен до Северна Франция. Ротердам, от друга страна, е по-евтин до Германия — Рурска област, Германия — Саарланд, Южна Германия и до известна степен за Нидерландия. Ценовата разлика между Антверпен и Ротердам до тези региони варира от 20 % до 50 % от средната терминална такса. Това ограничава икономическия стимул за клиентите да сменят Антверпен с Ротердам вследствие на 10-процентното увеличение на терминалните такси. Това също така е в съзвучие с изявленията на Sea-Invest и участници в разследването, че Антверпен и Ротердам до голяма степен обслужват различни хинтерланди и че изборът на терминал е до голяма степен предопределен от местоположението на клиента.

(19) По-нататък в решението се анализират цените на терминалните услуги в ABT и EMO-EKOM, които се плащат от клиенти, разположени в различни географски зони. Това показа, както за ABT, така и за EMO-EKOM, че няма конкретни региони, в които клиентите плащат значително по-ниски или по-високи цени в сравнение с други региони. Това изглежда показва, че няма конкретни региони, където конкурентният натиск между терминалите е особено силен. Анализът на терминалните цени също така показа, че цените съществено се различават между отделните клиенти както на ABT, така и на EMO-EKOM.

(20) Що се касае до конкретната ситуация за всяка от групите клиенти, идентифицирани по-горе, в решението се обобщават терминалите, използвани от индивидуални групи клиенти, намиращи се в различни зони, и реалните им възможности да сменят терминалите. Този анализ се основава на отговорите, които клиентите дават в подробните въпросници, както и на интервютата, проведени с редица клиенти. Всички клиенти подчертаха, че техният избор на терминал до голяма степен се определя от разходите за транспорт по море и разходите за транспорт до вътрешността. Освен това има редица фактори, определящи и ограничаващи избора на терминали за всеки клиент, като например обслужването на частични товари ([1]), допълнителните услуги и складовите бази на терминалите, риска от задръствания, броя и местоположението на заводите на клиента, достъпа до и удобството на транспортните връзки с шлепове или жп линии, надеждността на доставката (например в периоди на ниско ниво на водите на река Рейн) или наличието на дългосрочни договори с доставчиците на транспорт по суша.

(21) Анализът потвърди, че обхватът на взаимозаменяемостта на терминалите ABT и EMO-EKOM е силно ограничен. Въз основа на пазарното проучване в решението се измерват количествено реалните възможности за взаимозаменяемост: обемите, при които ABT може да замести EMO-EKOM, са пренебрежимо малки в сравнение с пълния обем на EMO-EKOM (под 5 %). Тези обеми не оказват конкурентен натиск върху EMO-EKOM, особено тъй като най-важните клиенти не възнамеряват да го сменят с друг терминал. Обемите, при които EMO-EKOM може да замести ABT, също са малки, съотнесени към капацитета на ABT (под 10 %). Тези обеми оказват ограничен конкурентен натиск върху ABT, особено след като най-важните клиенти на ABT не възнамеряват да го сменят с друг терминал.

(22) Всичко това потвърждава заключението, че Ротердам/Амстердам/Зееланд е отделен географски пазар от Антверпен/Гент/Дюнкерк ([2]). Условията на конкуренция в тези две области не са еднакви. Съществува обаче известна ограничена несъществена конкуренция между тези географски пазари. Тази несъществена конкуренция основно цели обемите на търговците.

(23) От друга страна, по отношение на товаропотока на пренатоварване на въглища и желязна руда съответната география е по-широка и обхваща всички главни дълбоководни пристанища между Готенбург и Льо Хавър, включително дълбоководните пристанища в Обединеното кралство и Ирландия.

([1]) Наречени също „групажни услуги“. Групажната услуга представлява пренасяне на товари на няколко клиента, които не изнасят в достатъчни количества, за да е икономически оправдано чартирането на отделен кораб.

([2]) Остава открит въпросът дали пристанищата Гент и Дюнкерк са в същия географски пазар като Антверпен или формират отделен пазар (който при всички случаи е различен от този на холандските пристанища). И в двата случая сделката не създава проблеми пред конкуренцията.

3. *ОЦЕНКА НА КОНКУРЕНЦИЯТА*

1. ***Терминални услуги за товаропоток на въглища и желязна руда към хинтерланда***

а) **Едностранни ефекти**

i) *Засилване на господстващото положение на ABT в Антверпен*

(24) ABT има господстващо положение в Антверпен (пазарен дял 100 %) на пазара за обслужване на терминали за товаропоток на въглища и желязна руда към хинтерланда ([1]), където среща само несъществена конкуренция. В решението се анализира дали Sea-Invest може да има възможност и стимули да използва съвместния си контрол над EMO-EKOM, за да ограничи или елиминира несъществената конкуренция. Този съвместен контрол над EMO-EKOM ще предостави на Sea-Invest възможността да наложи вето над (но не и активно да участва в стратегически решения, по-конкретно свързани с неговия бизнес план и бюджет, назначаване на управленски персонал или едри инвестиции. Участието на фирмата в управителния съвет също така ѝ предоставя обща информация за бизнес политиката и стратегическото планиране на EMO-EKOM.

(25) Тези правомощия обаче не могат да засилят позициите на Sea-Invest, тъй като несъществените клиенти могат да се прехвърлят на алтернативни терминали. Задълбоченото проучване потвърди, че никой от несъществените клиенти на ABT не би разчитал единствено на EMO-EKOM. Напротив, повечето от тези клиенти посочиха други терминали, например OBA и „Рийтланден“ в Амстердам и RBT в Ротердам, като най-добрите възможни алтернативи на ABT. Същевременно, несъществените клиенти, които са в състояние да прехвърлят обеми от EMO-EKOM в ABT, потвърдиха, че имат повече и по-добри алтернативи, по-конкретно други терминали в Ротердам и Амстердам. Като се вземат предвид ограничените обеми на несъществените клиенти, тези терминали също биха разполагали с необходимите свободни капацитети да поемат техния тонаж.

(26) По-нататък разследването показа, че Sea-Invest не би имал никакъв стимул да използва правото си на вето, за да блокира важни решения, с цел да се опита да намали още повече ограничения конкурентен натиск от EMO-EKOM. Като се вземат предвид обемите на несъществените клиенти и ориентирането на EMO-EKOM към все по-нарастващия износ на въглища за Германия, ползата от такова вето за Sea-Invest не превишава цената му.

ii) *Едностранно повишаване на цената от страна на EMO-EKOM*

(27) Друга възможна теория за вреда е свързана с едностранния ефект от сделката, който може да осигури на EMO-EKOM възможността и стимула да увеличи цените. Подобен едностранен ефект би бил възможен, ако преди сливането: i) Sea-Invest посочи конкурентни ограничения, които биха попречили на EMO-EKOM да увеличи цените си; и ii) концентрацията елиминира или значително отслабва тези конкурентни ограничения за EMO-EKOM. Задълбоченото разследване на пазара показа, че нито едно от тези две условия не е налице.

(28) Първо, EMO-EKOM и Sea-Invest са в различни географски пазари и всички възможни ограничения, прилагани от терминалите на Sea-Invest на EMO-EKOM, се ограничават до по-малко от 5 % от общите обеми, обработвани от EMO-EKOM. Освен това, клиентите на EMO-EKOM посочваха най-често като възможни заместители други терминали в Ротердам или Амстердам, по-конкретно OBA или Рийтланден. Второ, дори и да има някакви ограничения на конкуренцията от терминалите на Sea-Invest на EMO-EKOM малко вероятно е придобиването на съконтролиращ дял съществено да отслаби тези ограничения. Sea-Invest не би имала никакъв стимул да отслаби конкуренцията на ABT по отношение на EMO-EKOM, тъй като ще ѝ е необходимо да привлече тонажи към Антверпен, понеже за разлика от Ротердам няма да извлече някаква по-значителна печалба от увеличения износ на въглища за Германия.

(29) Сделката следователно не води до проблеми пред конкуренцията поради едностранни ефекти, засилващи господстващото положение на Sea-Invest или позволяващи повишение на цените от страна на EMO-EKOM.

б) **Координирани ефекти**

(30) В член 6, параграф 1, буква в) от решението е идентифицирана като възможен проблем за конкуренцията и координацията на действията на Sea-Invest и EMO-EKOM, както и други терминали (OBA, EBS, RBT, OVET), контролирани от акционерите на EMO-EKOM поради структурните връзки, създадени между Sea-Invest и EMO-EKOM, HES и Manufrance. Въпреки това, като се вземат предвид географските пазари, дефинирани по-горе, терминалите, контролирани от Sea-Invest, от една страна, и EMO-EKOM и другите терминали, контролирани от HES и Manufrance, от друга страна, са активни на отделни пазари. Следователно антиконкурентната координация на техните действия в резултат на сделката е малко вероятна предвид незначителните ограничения на конкуренцията между тях.

(31) Дотолкова, доколкото съществува известна несъществена конкуренция между ABT и други терминали в района на ARA, задълбоченото разследване не намери доказателства, че сделката може да доведе до координирани ефекти. Разследването показа, че ръководството на терминалите е доста независимо в оперативното управление на терминалите, включително ценова политика по отношение на отделните клиенти и планове за разширяване. Всяка координация е също така по-малко вероятна поради факта, че акционерите на EMO-EKOM все още ще бъдат доста разнородни по отношение на развиваната от тях дейност и вертикална интеграция. Прозрачността на пазара по отношение на ценовите условия, договорени след преговори с отделните клиенти, е ограничена. Поради особеностите на всеки

([1]) Sea-Invest също е с господстващо положение, ако пристанищата Гент и Дюнкерк бъдат включени в географския пазар, тъй като терминалите, обработващи въглища и желязна руда за независими от тях клиенти, се контролират от Sea-Invest. Последващият анализ не би се променил, ако Гент и Дюнкерк бъдат включени в същия пазар като Антверпен.

клиент, по-конкретно що се касае до географското му местоположение, терминалните услуги не могат да бъдат разглеждани като хомогенни. Освен това, задълбоченото разследване не предостави никакви доказателства за правдоподобен възпиращ механизъм. В крайна сметка и двата други конкурента (по-конкретно Рийтланден), както и едрите клиенти, представляват важни ограничения в състояние да изложат на риск очаквания резултат от координацията.

(32) Предвид горепосоченото сделката не води до проблеми за конкуренцията поради координирани ефекти между Sea-Invest, EMO-EKOM, HES и Manufrance.

в) **Член 2, параграф 4**

(33) Пазарното разследване също така потвърди, че сделката няма да доведе до някаква координация между Sea-Invest, HES и Manufrance на пазара за терминални услуги за други сухи насипни товари. Няма индикации, че влизането на Sea-Invest като акционер в терминала въглища и желязна руда EMO-EKOM би могло да доведе до координация с HES и Manufrance по отношение на други сухи насипни товари. Освен това има редица независими терминали, обработващи други сухи насипни товари в района на ARA.

2. ***Терминални услуги за претоварен товаропоток на въглища и желязна руда***

(34) В решението се стига до заключението, че сделката не води до проблеми за конкуренцията на пазара за терминални услуги за претоварен товаропоток на въглища и желязна руда, като се имат предвид ограничените обеми пренатоварване на стоки на Sea-Invest и EMO-EKOM и наличието на множество алтернативни терминали.

4. *ЗАКЛЮЧЕНИЕ*

(35) В решението се стига до заключението, че предлаганата концентрация няма да доведе до проблеми за конкуренцията, в резултат на които ефективната конкуренция да бъде съществено възпрепятствана на общия пазар или съществена част от него.

(36) Следователно Комисията обявява транзакцията, за която е уведомена, за съвместима с общия пазар и Споразумението за ЕИП в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламента за сливанията и член 57 от Споразумението за ЕИП.