KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. rugpjūčio 18 d.

kuriuo koncentracija skelbiama suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimo veikimu

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

(Pranešta dokumentu Nr. C(2006) 3710)

(Tik tekstas anglų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2007/687/EB)

2006 m. rugpjūčio 18 d. Komisija priėmė sprendimą susijungimo byloje pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) [1], ypač jo 8 straipsnio 2 dalį. Viso sprendimo teksto nekonfidencialus variantas bylos originalo kalba pateikiamas Konkurencijos generalinio direktorato tinklalapyje adresu http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. SANTRAUKA

(1) *Sea-Invest* N.V. (toliau – *Sea-Invest*) yra privati bendrovė, teikianti terminalų paslaugas Belgijos, Prancūzijos, Vokietijos ir Pietų Afrikos uostuose. Pagrindinė bendrovės veikla – sausų biralų ir kitų ne konteineriais gabenamų krovinių tvarkymas. Be kita ko, *Sea-Invest* kontroliuoja šiuos anglis, geležies rūdą ir kitus sausus biralus tvarkančius terminalus: ABT Antverpene, GCT bei CBM Gente ir *Sea-Bulk* Diunkerke.

(2) *Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V.* ir *Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V.* (toliau – *EMO-EKOM*) teikia anglių ir geležies rūdos gabenimo terminalų paslaugas Roterdame. Terminalą eksploatuoja EMO, o terminalo įrenginiai priklauso EKOM. Dabartiniai EKO-EKOM akcininkai yra *ThyssenKrupp Veerhaven B.V.* (toliau – TKV), *RAG Logistic GmbH* (toliau – RAG), *H.E.S. Beheer N.V.* (toliau – HES) ir *Manufrance B.V.* (toliau – *Manufrance*).

(3) *TKV* yra įmonės *ThyssenKrupp Steel* jūrų uosto ekspeditorius Amsterdamo, Roterdamo ir Antverpeno uostams. Įmonė teikia gabenimo vilkikais ir baržomis paslaugas Reino upe grupei priklausančioms aukštakrosnėms Duisburge. TKV taip pat eksploatuoja vien *ThyssenKrupp* grupės naudojamą anglių ir geležies rūdos terminalą Roterdamo uoste.

(4) Be EMO-EKOM akcijų *HES* turi Roterdamo, Amsterdamo ir Zelando uostuose sausus biralus tvarkančių kitų bendrovių akcijų. Pavaldžioji įmonė EBS tvarko anglis, geležies rūdą ir kitus sausus biralus Roterdame. HES taip pat bendrai valdo RBT geležies rūdos, anglių ir kitų sausų biralų terminalą Roterdame ir OBA terminalą, tvarkantį anglis ir kitus sausus biralus Amsterdame. Be to, ji turi OVET terminalo, tvarkančio anglis, geležies rūdą ir kitus sausus biralus Zelande, nekontrolinį akcijų paketą.

(5) Be akcijų EMO-EKOM, *Manufrance* turi OVET ir OBA terminalų kontrolinį akcijų paketą. *Manufrance* yra *ATIC Services* – bendros *Total*, EDF ir *Arcelor* grupių įmonės – pavaldžioji įmonė (tačiau šie akcininkai nekontroliuoja *ATIC Services*). *ATIC Services* turi akcijų įmonėse, kurios teikia paslaugas, susijusias su anglių prekyba, transporto vidaus vandenų keliais logistika, jūrų frachtu ir anglių bei geležies rūdos krovinių kokybės kontrole.

(6) Pagal siūlomą sandorį *Sea-Invest*, pirkdama kontroliuojančios įmonės SNV akcijas iš dabartinio akcininko RAG, įgyja bendrą EMO-EKOM įmonės kontrolę. Sudarius sandorį, įmonę EMO-EKOM bendrai kontroliuos įmonės *Sea-Invest*, TKV, HES ir *Manufrance*.

(7) Komisijos atlikti rinkos tyrimai parodė, kad siūloma koncentracija nesukelia konkurencijos problemų, dėl kurių atsirastų veiksmingos konkurencijos kliūčių bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje.

II. AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. *ATITINKAMOS PRODUKTO RINKOS*

(8) Anksčiau Komisija siūlė terminalų paslaugų rinką (krovinių tvarkymas ir saugojimas uostuose) skirstyti pagal tris pagrindines krovinių rūšis: i) fasuoti kroviniai (ypač konteineriai); ii) sausų biralų kroviniai ir iii) skysti piltiniai kroviniai. Ankstesniame sprendime taip pat buvo nurodyta, kad sausų biralų krovinių terminalų paslaugų rinka galėtų būti

[1] OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

smulkiau skirstoma pagal prekių rūšį. Sausi biralai skirstomi į keletą kategorijų: anglys ir geležies rūda, žemės ūkio biralai (pvz., grūdai arba javai) ir kiti sausi biralai ([1]). Kadangi dėl maisto saugos priežasčių žemės ūkio biralų terminalai nekonkuruoja su kitų dviejų rūšių sausų biralų krovinių terminalais, atliekant tyrimą siekta nustatyti, ar anglių bei geležies rūdos ir kitų sausų biralų tvarkymas sudaro atskiras produkto rinkas.

(9) Anglys ir geležies rūda yra pagrindiniai dideliais kiekiais tvarkomi birūs produktai, kuriuos svarbu greitai pakrauti ir (arba) iškrauti, o saugojimui nereikia skirti ypatingo dėmesio. Terminalus eksploatuojančios bendrovės geba kaitalioti anglių tvarkymą su geležies rūdos tvarkymu ir tokių prekių tvarkymui naudoja tuos pačius įrenginius. Geležies rūda ir anglys laikomos neuždengtos dažniausiai toje pačioje vietoje, tik atskirose krūvose. Be to, anglių ir geležies rūdos pirkėjai yra galutiniai šių prekių vartotojai, t. y. didelės plieno gamybos bendrovės ir elektros energijos bendrovės. Abi šios prekės taip pat yra gabenamos dideliais jūrų laivais, o pageidautinas gabenimo vidaus vandenimis būdas yra, visų pirma, baržos, taip pat gabenimas geležinkeliais.

(10) Kita vertus, kitos sausos birios prekės yra tvarkomos skirtingai, nes dažnai jos būna trapesnės už anglis ir geležies rūdą, jos negali būti tvarkomos naudojant greitai judančias konvejerio juostas, kurios naudojamos anglims ir geležies rūdai tvarkyti, ir kartais turi būti laikomos dengtose talpyklose. Kiti sausi biralai taip pat gabenami ir tvarkomi daug mažesniais kiekiais. Palyginti su anglimis ir geležies rūda, kiti sausi biralai gabenami mažesniais jūros laivais, galinčiais įplaukti į seklesnius uostus. Kadangi tvarkomi mažesni prekių kiekiai, kitų sausų birių krovinių gabenimas vidaus vandenimis yra lankstesnis. Kitų sausų biralų pirkėjai yra skirtingi, o prekybininkai ir logistikos bendrovės atlieka svarbesnį vaidmenį.

(11) Nors kai kurie mažesni terminalai pakaitomis tvarko anglis bei geležies rūdą ir kitus sausus biralus, šių dviejų kategorijų prekių tvarkymas gerokai skiriasi, o tai riboja veiksmingą ir spartų pasiūlos pakeičiamumą. Svarbūs anglių ir geležies rūdos pirkėjai taip pat patvirtino, kad kitų sausų biralų terminalų nelaiko perspektyvia alternatyva dėl trūkstamų saugyklų pajėgumų ir nesamos spartaus didelio kiekio krovinių pakrovimo ir iškrovimo galimybės.

(12) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, sprendime prieinama prie išvados, kad anglių ir geležies rūdos tvarkymo rinka yra atskira nuo kitų sausų biralų tvarkymo rinkos.

([1]) Įvairios prekės, pavyzdžiui, cinko koncentratai ir kiti spalvotųjų metalų koncentratai, cemento klinkeriai, luitinis ketus, kaolinas, fosfatai ir kiti mineralai, koksas, naftos koksas, juodosios akmens anglys ir t. t.

(13) Be to, Komisija anksčiau atskirai apibrėžė terminalų paslaugų, susijusių su gabenimu į atokius regionus ([2]), rinką ir terminalų paslaugų, susijusių su krovinio perkėlimu į kitos rūšies transportą ([3]), rinką. Šis skirtingas apibrėžimas taip pat buvo patvirtintas šioje byloje. Todėl sprendime pagrindinio susijusio produkto rinka apibrėžiama kaip su anglių ir geležies rūdos gabenimu į atokius regionus susijusios terminalų paslaugos, kurios skiriasi nuo terminalų paslaugų, susijusių su anglių ir geležies rūdos gabenimu perkeliant į kitos rūšies transportą.

2. *ATITINKAMOS GEOGRAFINĖS RINKOS*

(14) Sprendimo 6 straipsnio 1 dalies c punkte Komisija nurodė, kad atitinkamos geografinės rinkos galėtų apimti visus ARA zonos uostus (t. y. Antverpeno, Roterdamo ir Amsterdamo, įskaitant Zelando) arba galėtų atskirai apimti tik Antverpeno uostą ir atskirai Nyderlandų uostus (Roterdamo, Amsterdamo, Zelando). Atliekant išsamų rinkos tyrimą, dėmesys buvo sutelktas į *Sea-Invest* priklausančio ABT terminalo Antverpene (ir kitų bendrovei priklausančių terminalų Gente ir Diunkerke) ir EMO-EKOM bei kitų terminalų Nyderlandų uostuose pakeičiamumą.

(15) Anglių ir geležies rūdos terminalų klientai yra skirstomi į tris grupes: plieno gamintojai, elektros energijos gamintojai ir prekybininkai. Priimdamas sprendimą dėl terminalo pasirinkimo, klientas turi atsižvelgti į visą logistikos grandinę, kad anglys ir geležies rūda būtų importuojamos esant mažiausioms bendroms logistikos sąnaudoms. Atlikus rinkos tyrimą paaiškėjo, kad dėl to smarkiai apribojamas galutinis konkretaus terminalo pasirinkimas. Be tvarkymo ir saugojimo terminale svarbiausi logistikos grandinės sąnaudų elementai yra jūrų frachto ir vidaus transporto sąnaudos. Tvarkymo ir saugojimo terminale mokesčiai sudaro vidutiniškai tik apie 10–15 % bendrų logistikos sąnaudų. Dėl palyginti mažos terminalo mokesčių svarbos mažai tikėtina, kad būtų pasirenkamos kito terminalo paslaugos dėl 10 % arba net 15 % terminalo mokesčio padidėjimo, nes uosto ir krovimo terminalo pasirinkimą lemia svarbesni sąnaudų elementai – jūrų frachto sąnaudos ir vidaus transporto sąnaudos, taip pat kiekvienam klientui svarbūs veiksniai.

(16) Todėl sprendime visų pirma analizuojamos anglių ir geležies rūdos importo bendrų logistikos sąnaudų svarbiausios dalys. Be to, sprendime apibendrinami išsamaus tyrimo, susijusio su *Sea-Invest*, EMO-EKOM ir kitų terminalų individualių klientų galimybe pereiti iš Antverpeno (arba net Gento ir Diunkerko) į Roterdamo ir kitus Nyderlandų uostus, rezultatai.

([2]) T. y. tiesiogiai iš jūrinio laivo į baržas, plaukiojančias vidaus vandenimis, traukinius arba sunkvežimius.

([3]) T. y. iš jūrinio laivo į laivą tiekėją.

(17) Daugumai klientų jūrų frachto sąnaudos yra svarbiausias veiksnys, darantis poveikį konkretaus terminalo pasirinkimui. Transportavimo jūra atkarpoje paprastai yra taupiau naudoti kuo didesnius laivus anglims ir juo labiau geležies rūdai gabenti. Tačiau laivo dydžio pasirinkimą riboja uostuose leistina gramzda. Atlikus rinkos tyrimą paaiškėjo, kad Antverpene, palyginti su Roterdamu ir kitais ARA zonos uostais, taikoma mažesnė leistina gramzda, ir todėl dideli laivai (viršijantys apytiksliai 140 000 dwt) negali įplaukti į Antverpeno uostą visiškai pakrauti. Priešingai, šie dideli laivai atgabena 79 % anglių ir net 93 % geležies rūdos, perkraunamų Roterdamo uoste. Jūrų frachto sąnaudų kiekybinė analizė patvirtino gramzdos svarbą ir sąlyginę svarbą, susijusią su ABT terminalo nepalankesnėmis sąnaudomis, palyginti su EMO-EKOM terminalu. Transportuojant anglis iš uostų, kuriuose gramzda nėra apribota (daugiau kaip 70 % visų ARA zonos uostuose iškraunamų anglių), Antverpeno ir Roterdamo jūrų frachto sąnaudų skirtumas yra vidutiniškai 50 % tvarkymo mokesčio. Todėl mažai tikėtina, kad terminalas būtų keičiamas kainai išaugus 10 %.

(18) Vidaus transporto sąnaudos taip pat gali turėti didelį poveikį pasirenkant konkretų terminalą, priklausomai nuo klientų įsikūrimo vietos. Iš Antverpeno ir Roterdamo į skirtingus regionus gabenimo vidaus transportu vidutinių sąnaudų palyginimas rodo, kad iš Antverpeno uosto galima gabenti daug pigiau, ypač į Belgiją ir šiek tiek pigiau į šiaurės Prancūziją. Tačiau iš Roterdamo galima pigiau gabenti į Vokietiją – Rūrą, Sarą, pietų Vokietiją, ir šiek tiek pigiau gabenti į Nyderlandus. Gabenimo į šiuos regionus iš Antverpeno ir Roterdamo sąnaudų skirtumas yra 20–50 % vidutinio terminalo mokesčio. Tai apriboja ekonomines paskatas klientams pereiti iš Antverpeno uosto į Roterdamo uostą (arba atvirkščiai), jeigu terminalo mokestis padidėja 10 %. Remiantis *Sea-Invest* pareiškimais ir tyrime dalyvavusių respondentų teigimu, Antverpenas ir Roterdamas iš esmės aptarnauja skirtingus atokesnius regionus, o terminalo pasirinkimas daugiausia priklauso nuo kliento buvimo vietos.

(19) Be to, sprendime analizuojami ABT ir EMO-EKOM terminalų paslaugų įkainiai, kurie taikomi skirtinguose geografiniuose regionuose esantiems klientams. Paaiškėjo, kad nėra konkrečių regionų, kuriuose ABT ir EMO-EKOM klientams, palyginti su kituose regionuose esančiais klientais, būtų taikomi daug didesni ar mažesni įkainiai. Vadinasi, nėra konkrečių regionų, dėl kurių konkurencinis spaudimas tarp terminalų būtų ypač didelis. Atlikus terminalo įkainių analizę taip pat paaiškėjo, kad ABT ir EMO-EKOM individualiems klientams taikomi įkainiai smarkiai skiriasi.

(20) Kalbant apie pirmiau nustatytų klientų grupių konkrečią padėtį, sprendime pateikiama skirtinguose regionuose esančių individualių klientų grupių naudojimosi terminalais santrauka ir jų realios galimybės pereiti iš vieno terminalo į kitą. Ši analizė yra pagrįsta klientų išsamiuose klausimynuose pateiktais atsakymais ir per pokalbius su keletu klientų gauta informacija. Visi klientai pabrėžė, kad jų terminalo pasirinkimą daugiausia lėmė jūrų frachto sąnaudos ir vidaus transporto sąnaudos. Be to, yra daugybė kitų veiksnių, kurie skatina arba riboja kiekvieno kliento terminalo pasirinkimą, pavyzdžiui, dalinis dalyvavimas teikiant krovinių paslaugas ([1]), papildomos paslaugos ir terminalų saugyklų pajėgumai, grūsčių rizika, kliento gamyklų skaičius ir jų buvimo vieta, prieiga prie baržų arba traukinių ir jų tinkamumas, tiekimo sauga (pvz., esant žemam vandens lygiui Reine), arba ilgalaikių sutarčių su vidaus transporto tiekėjais buvimas.

(21) Minėta analizė patvirtino, kad ABT terminalo ir EMO-EKOM terminalo pakeičiamumas yra labai ribotas. Remiantis rinkos tyrimu, sprendime nurodomos konkrečios terminalų pakeitimo galimybės: apimtys, dėl kurių ABT gali pakeisti EMO-EKOM yra nedidelės, palyginti su bendra EMO-EKOM apimtimi (mažiau negu 5 %). Dėl tokios apimties EMO-EKOM nepatiria konkurencinio spaudimo, visų pirma dėl to, kad svarbiausi klientai neketina keisti terminalo. Apimtys, dėl kurių EMO-EKOM gali pakeisti ABT, taip pat yra nedidelės, palyginti su ABT apimtimi (mažiau negu 10 %). Dėl tokių apimčių ABT patiria tik labai nedidelį konkurencinį spaudimą, visų pirma dėl to, kad ABT svarbiausi klientai neketina keisti terminalo.

(22) Visa tai patvirtinta išvadą, kad Roterdamas, Amsterdamas bei Zelandas ir Antverpenas, Gentas bei Diunkerkas ([2]) yra atskiros geografinės rinkos. Šiuose dviejuose regionuose konkurencijos sąlygos yra nevienodos. Tačiau šiose geografinėse rinkose yra tam tikra ribota šalutinė konkurencija. Ši šalutinė konkurencija daugiausia susijusi su prekybininkų apimtimis.

(23) Kita vertus, anglių ir geležies rūdos gabenimo perkeliant į kitos rūšies transportą atitinkama geografinė rinka būtų platesnė ir apimtų visus pagrindinius giliavandenius uostus, esančius Geteborgo–Havro zonoje, įskaitant Jungtinės Karalystės ir Airijos giliavandenius jūrų uostus.

([1]) Taip pat vadinamas „siuntinių paslaugomis“. Grupinė krovinių gabenimo paslauga teikiama gabenti kroviniams, priklausantiems keletui klientų, kurie neimportuoja pakankamai didelių kiekių prekių, kad būtų verta frachtuoti atskirą laivą.

([2]) Nebūtina nustatyti, ar Gento ir Diunkerko uostai yra toje pačioje geografinėje rinkoje kaip Antverpeno uostas, ar sudaro atskirą rinką (kuri bet kuriuo atveju yra skirtinga Nyderlandų uostams). Abiem atvejais sandoris nesukelia konkurencijos problemų.

3. *KONKURENCIJOS VERTINIMAS*

1) ***Anglių ir geležies rūdos gabenimo į atokius regionus terminalų paslaugos***

a) **Vienašaliai padariniai**

i) *ABT dominuojančios padėties Antverpene stiprinimas*

(24) ABT užima dominuojančią padėtį anglių ir geležies rūdos gabenimo į atokius regionus terminalų paslaugų ([1]) Antverpeno rinkoje (rinkos dalis – 100 %), kurioje susiduria tik su šalutine konkurencija. Sprendime nagrinėjama, ar *Sea-Invest* galėtų turėti galimybę ir paskatų pasinaudoti bendra EMO-EKOM kontrole tokiai šalutinei konkurencijai apriboti arba panaikinti. Tokia bendra EMO-EKOM kontrolė suteiktų galimybę *Sea-Invest* vetuoti (bet ne priimti) strateginius sprendimus, visų pirma susijusius su verslo planu ir biudžetu, valdytojų skyrimu arba svarbiausiomis investicijomis. Jos dalyvavimas valdyboje suteikia tam tikros bendros informacijos apie EMO-EKOM verslo politiką ir strateginį planavimą.

(25) Tačiau šios galios negali sustiprinti *Sea-Invest* padėties, nes šalutiniai klientai galėtų pereiti į kitus alternatyvius terminalus. Atlikus išsamų tyrimą paaiškėjo, kad ABT šalutiniai klientai nėra priklausomi vien nuo EMO-EKOM. Priešingai, dauguma tokių klientų laiko kitus terminalus, pavyzdžiui, OBA ir *Rietlanden* Amsterdame, RBT Roterdame, geriausiomis alternatyvomis ABT terminalui. Lygiai taip pat šalutiniai klientai, kurie gali kaitalioti apimtis EMO-EKOM ir ABT, patvirtino, kad turi daug ir geresnių alternatyvų, ypač Roterdamo ir Amsterdamo terminaluose. Atsižvelgiant į šalutinių vartotojų ribotas apimtis, šie terminalai taip pat turėtų reikalingų pajėgumų klientų tonažui absorbuoti.

(26) Be to, atlikus tyrimą paaiškėjo, kad *Sea-Invest* neturėtų paskatų pasinaudoti veto teise blokuojant svarbius sprendimus, stengdamasi toliau mažinti ribotą konkurencinį spaudimą, daromą EMO-EKOM. Atsižvelgiant į ribotas šalutinių klientų apimtis ir EMO-EKOM sutelkiamą dėmesį į didėjančias anglių importo apimtis Vokietijoje, *Sea-Invest* turimos veto teisės nauda nebūtų tokia didelė kaip sąnaudos.

ii) *EMO-EKOM vienašalis kainų didinimas*

(27) Kita galima žalos teorija yra susijusi su vienašaliu sandorio poveikiu, kuris EMO-EKOM gali suteikti galimybę ir paskatas didinti kainas. Toks vienašalis poveikis būtų įmanomas, jeigu prieš susijungimą: i) *Sea-Invest* atskleistų EKO-EKOM taikomus konkurencinius apribojimus, kurie trukdo didinti kainas, ir ii) koncentracija pašalintų arba smarkiai susilpnintų šiuos EMO-EKOM taikomus konkurencinius apribojimus. Atlikus išsamų tyrimą paaiškėjo, kad nei viena iš šių dviejų sąlygų netenkinama.

(28) Pirma, EMO-EKOM ir *Sea-Invest* geografinės rinkos yra skirtingos ir bet kokie galimi apribojimai, kuriuos *Sea-Invest* terminalai taikytų EMO-EKOM, turėtų poveikį mažiau kaip 5 % bendrų krovinių, tvarkomų EMO-EKOM, apimčiai. Be to, EMO-EKOM klientai kaip galimas alternatyvas dažnai nurodė kitus Roterdamo arba Amsterdamo terminalus, visų pirma OBA arba *Rietland*. Antra, net jeigu *Sea-Invest* terminalai taikytų bet kokius konkurencinius apribojimus EMO-EKOM, mažai tikėtina, kad bendro kontrolinio akcijų paketo įsigijimas tokius apribojimus smarkiai sumažintų. Sea-Invest neturėtų paskatų silpninti ABT konkurenciją su EMO-EKOM, nes tokiu būdu tektų pritraukti krovinius į Antverpeną ir ji, kitaip nei Roterdamo uostas, negautų naudos iš padidėjusių anglių importo į Vokietiją apimčių.

(29) Todėl sandoris nesukelia konkurencijos problemų dėl vienašalių padarinių, stiprinančių *Sea-Invest* dominuojančią padėtį arba suteikiančių EMO-EKOM galimybę didinti kainas.

b) **Koordinuoti padariniai**

(30) Sprendimo 6 straipsnio 1 dalies c punkte nurodoma, kad galima konkurencijos problema galėtų būti *Sea-Invest* ir EMO-EKOM, taip pat ir kitų EMO-EKOM akcininkų kontroliuojamų terminalų (OBA, EBS, RBT, OVET) koordinuojamas elgesys dėl struktūrinės sąsajos, susidariusios tarp *Sea-Invest* ir EMO-EKOM, HES ir *Manufrance*. Tačiau atsižvelgiant į pirmiau apibrėžtas geografines rinkas, *Sea-Invest* ir EMO-EKOM kontroliuojami terminalai ir kiti HES ir *Manufrance* kontroliuojami terminalai veikia skirtingose rinkose. Vadinasi, dėl tokio sandorio antikonkurencinio elgesio koordinavimas yra mažai tikėtinas, atsižvelgiant į tai, kad tarp jų yra riboti konkurencijos apribojimai.

(31) Kadangi ABT ir kitiems ARA zonai priklausantiems terminalams būdinga tam tikra šalutinė konkurencija, atliktas išsamus tyrimas parodė, kad nėra įrodymų, jog dėl sandorio galėtų susidaryti koordinuojami padariniai. Atlikus tyrimą paaiškėjo, kad terminalų vadovybė gana nepriklausomai valdo terminalų veiklą, įskaitant individualiems klientams taikomą kainų politiką arba plėtros planus. Bet koks koordinavimas yra mažai tikėtinas dėl to, kad EMO-EKOM akcininkų veiklos pobūdis yra

([1]) *Sea-Invest* taip pat užimtų dominuojančią padėtį, jeigu Gento ir Diunkerko uostai būtų įtraukti į geografinę rinką, kadangi anglis ir geležies rūdą tvarkančius terminalus, teikiančius paslaugas jiems nepriklausantiems klientams, kontroliuoja *Sea-Invest*. Jeigu Gentas ir Diunkerkas būtų toje pačioje rinkoje kaip Antverpenas, analizė būtų tokia pati.

įvairus, o vertikali integracija – gana mišri. Rinkos skaidrumas, susijęs su kainų nustatymu derantis su individualiais klientais, yra gana ribotas. Dėl kiekvieno kliento ypatumų, susijusių daugiausia su geografine buvimo vieta, terminalų paslaugos negali būti laikomos vienarūšėmis. Be to, išsamiame tyrime nepateikta įrodymų apie patikimo atgrasymo mechanizmo buvimą. Galiausiai kiti du konkurentai (ypač *Rietland*) ir stambūs klientai sudaro svarbius apribojimus, galinčius pakenkti koordinavimo poveikio rezultatams.

(32) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, dėl sandorio neatsiranda konkurencijos problemų, kylančių dėl *Sea-Invest*, EMO-EKOM, HES ir *Manufrance* koordinuojamų padarinių.

c) **2 straipsnio 4 dalis**

(33) Atlikus rinkos tyrimą paaiškėjo, kad dėl sandorio nebus jokio koordinavimo tarp *Sea-Invest*, HES ir *Manufrance* kitų sausų biralų terminalų paslaugų rinkoje. Nesama įrodymų, kad *Sea-Invest* tapus anglių ir geležies rūdos EMO-EKOM terminalo akcininku galėtų vykti koordinavimas su HES ir *Manufrance* dėl kitų sausų biralų. Be to, yra nemažai nepriklausomų terminalų, tvarkančių kitus sausus biralus ARA zonoje.

2) ***Anglių ir geležies rūdos gabenimo perkeliant į kitos rūšies transportą terminalų paslaugos***

(34) Sprendime prieinama prie išvados, kad sandoris nesukelia konkurencijos problemų anglių ir geležies rūdos gabenimo perkeliant į kitos rūšies transportą terminalų paslaugų rinkoje, atsižvelgiant į ribotas *Sea-Invest* ir EMO-EKOM gabenimo perkeliant į kitos rūšies transportą apimtis ir kitus esamus alternatyvius terminalus.

4. *IŠVADA*

(35) Sprendime prieinama prie išvados, kad dėl siūlomos koncentracijos nekyla konkurencijos problemų, dėl kurių atsirastų veiksmingos konkurencijos kliūčių bendrojoje rinkoje arba didelėje jos dalyje.

(36) Todėl Komisijos sprendime skelbiama, kad koncentracija yra suderinama su bendrąja rinka ir EEE susitarimu pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 57 straipsnį.