DECISÃO DA COMISSÃO

de 18 de Agosto de 2006

que declara a compatibilidade de uma concentração com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE

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

[notificada com o número C(2006) 3710]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2007/687/CE)

Em 18 de Agosto de 2006, a Comissão adoptou uma decisão referente a uma concentração nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de Janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas (o Regulamento das concentrações) [1], nomeadamente o n.º 2 do artigo 8.º do referido regulamento. Uma versão não confidencial do texto integral dessa decisão na língua que faz fé pode ser consultada no sítio web *da Direcção-Geral da Concorrência: http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html*

I. **RESUMO**

(1) A Sea-Invest N.V. («Sea-Invest») é uma empresa privada que fornece serviços de movimentação em terminais de vários portos da Bélgica, França, Alemanha e África do Sul. A sua actividade principal consiste na movimentação de carga sólida a granel e outro tipo de carga não acondicionada em contentores. A Sea-Invest controla nomeadamente os seguintes terminais de manuseamento de carvão, minério de ferro e outra carga sólida a granel: ABT em Antuérpia, GCT e CBM em Gand e Sea-Bulk em Dunquerque.

(2) A Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. e a Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. («EMO-EKOM») fornecem serviços de movimentação em terminais de carvão e minério de ferro em Roterdão. A EMO explora o terminal enquanto a EKOM é proprietária das instalações. Os actuais accionistas da EMO-EKOM são a ThyssenKrupp Veerhaven B.V. («TKV»), a RAG Logistic GmbH («RAG»), a H.E.S. Beheer N.V. («HES») e a Manufrance B.V. («Manufrance»).

(3) A TKV é o transitário marítimo da ThyssenKrupp Steel para os portos de Amsterdão, Roterdão e Antuérpia. Explora serviços de rebocadores e de transporte por batelão através do rio Reno para os altos-fornos do grupo em Duisburg. A TKV explora igualmente um terminal de carvão e minério de ferro no porto de Roterdão, inteiramente afectado ao grupo ThyssenKrupp.

(4) A HES detém, para além da sua participação na EMO-EKOM, participações noutras empresas que manuseiam carga sólida a granel nos portos de Roterdão, Amsterdão e Zelândia. A sua filial EBS movimenta carvão, minério de ferro e outro tipo de carga a granel em Roterdão. Detém também o controlo conjunto do terminal RBT de minério de ferro, carvão e outro tipo de carga sólida a granel em Roterdão e o terminal OBA de manuseamento de carvão e outro tipo de carga a granel em Amsterdão. Além disso, detém uma participação minoritária no terminal OVET de manuseamento de carvão, minério de ferro e outro tipo de carga sólida a granel na Zelândia.

(5) A Manufrance detém, para além da sua participação na EMO-EKOM, participações de controlo na OVET e na OBA. Trata-se de uma filial da ATIC Services, uma empresa comum dos grupos Total, EDF e Arcelor (no entanto, nenhum destes accionistas controla a ATIC Services). A ATIC Services detém participações em empresas que prestam serviços relativos ao comércio de carvão, logística por via navegável interior, transporte marítimo e controlo da qualidade das cargas de carvão e minério de ferro.

(6) Nos termos da operação proposta, a Sea-Invest adquire o controlo conjunto da EMO-EKOM através da aquisição à actual accionista RAG de acções na SNV, uma *holding* pura. Após a operação, a EMO-EKOM será controlada conjuntamente pela Sea-Invest, TKV, HES e Manufrance.

(7) A investigação de mercado efectuada pela Comissão revelou que a concentração projectada não suscita preocupações em matéria de concorrência, em resultado das quais uma concorrência efectiva seria significativamente entravada no mercado comum ou numa parte substancial deste.

II. **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

1. *MERCADOS DO PRODUTO RELEVANTES*

(8) A Comissão sugeriu no passado que o mercado dos serviços de movimentação em terminais (movimentação e armazenagem de carga em portos) podia ser subdividido de acordo com três tipos principais de carga: i) carga acondicionada (em especial em contentores), ii) carga sólida a granel e iii) carga líquida a granel. Uma decisão anterior sugeriu também que o mercado dos serviços de movimentação em terminais relativos à carga sólida a granel podia ser ainda subdividido consoante o tipo de matéria-prima manuseada. A carga sólida a granel é normalmente dividida em várias categorias: carvão e minério de ferro, produtos agrícolas a granel (por exemplo, sementes ou cereais) e outro tipo de carga sólida a

[1] JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

granel ([1]). Uma vez que os terminais para os produtos agrícolas a granel não entram em concorrência com os terminais de manuseamento dos dois outros tipos de carga sólida a granel, principalmente por razões de segurança alimentar, a investigação centrou-se em saber se o manuseamento de carvão e minério de ferro, por um lado, e outro tipo de carga sólida a granel, por outro, constituem mercados do produto distintos.

(9) O carvão e o minério de ferro são importantes produtos a granel, transportados em grandes quantidades e em relação aos quais a rapidez da descarga é crucial, enquanto a movimentação e a armazenagem não necessitam de qualquer atenção especial. As empresas de movimentação portuária passam indiferentemente do carvão para o minério de ferro e muitas delas tratam os dois produtos, utilizando essencialmente os mesmos equipamentos. Tanto o minério de ferro como o carvão são armazenados ao ar livre e praticamente na mesma área, apenas em pilhas separadas. Além disso, os clientes dos terminais de movimentação de carvão e de minério de ferro são, em geral, em ambos os casos, os utilizadores finais dessas mercadorias, isto é, grandes empresas siderúrgicas e empresas de electricidade. Ambos os produtos são transportados em grandes navios que operam no alto mar e os meios preferidos para o transporte interior são, em especial, os batelões e numa menor medida o caminho-de-ferro.

(10) Por outro lado, outros tipos de carga sólida a granel exigem um tratamento diferente, uma vez que frequentemente são mais frágeis do que o carvão e o minério de ferro, e não podem ser manuseados pelas correias transportadoras de alta velocidade, utilizadas para o carvão e o minério de ferro, podendo muitas vezes exigir uma armazenagem coberta. Outros tipos de carga sólida a granel são também transportados e manuseados em volumes significativamente inferiores. Para outros tipos de carga sólida a granel são utilizados navios de alto mar muito mais pequenos do que para o carvão e o minério de ferro, que conseguem entrar em portos que apenas admitem um calado mais limitado. Como os volumes são inferiores, o transporte terrestre de outros tipos de carga sólida a granel é mais flexível. Finalmente, os clientes de outros tipos de carga sólida a granel são diferentes e as empresas de compra e venda, bem como as de logística, desempenham um papel mais importante.

(11) Embora alguns terminais mais pequenos movimentem tanto carvão e minério de ferro como outros tipos de carga sólida a granel, verificam-se diferenças substanciais entre o processamento destas duas categorias de produtos, o que limita uma substituição eficaz e imediata do lado da oferta. Importantes clientes de carvão e minério de ferro confirmaram também que não consideram outros terminais de produtos sólidos a granel uma alternativa viável, devido à falta de capacidades de armazenagem e à incapacidade de efectuar uma rápida carga e descarga de grandes volumes de mercadorias.

(12) Tendo em conta o que precede, a decisão conclui que os serviços de movimentação em terminais de carvão e de minério de ferro representam um mercado distinto do da movimentação de outros tipos de carga sólida a granel.

(13) Além disso, a Comissão estabeleceu no passado uma distinção entre os mercados dos serviços de movimentação em terminais para o tráfego interior ([2]) por um lado, e os serviços de movimentação em terminais para o tráfego de transbordo ([3]), por outro. Esta distinção foi confirmada também no presente processo. Por conseguinte, a decisão define o principal mercado do produto relevante como o dos serviços de movimentação em terminais para o tráfego interior do carvão e do minério de ferro, que são distintos dos serviços de movimentação em terminais para o tráfego de transbordo do carvão e do minério de ferro.

2. *OS MERCADOS GEOGRÁFICOS RELEVANTES*

(14) No n.º 1, alínea c), do artigo 6.º da decisão, a Comissão referiu que o mercado geográfico relevante podia estender-se a todos os portos da área ARA (isto é, Antuérpia, Roterdão, Amsterdão, incluindo a Zelândia) ou podia apenas limitar-se ao porto de Antuérpia por um lado, e aos portos holandeses (Roterdão, Amsterdão, Zelândia), por outro. A investigação aprofundada do mercado centrou-se então na substituibilidade entre o terminal ABT da Sea-Invest em Antuérpia (bem como os seus terminais em Gand e Dunquerque) e EMO-EKOM, bem como outros terminais nos portos holandeses.

(15) Os terminais de carvão e de minério de ferro têm três principais grupos de clientes: os produtores de aço, os produtores de electricidade e as empresas de compra e venda. Ao decidir sobre a utilização do terminal, o cliente tem de tomar em consideração toda a cadeia logística, a fim de optimizar os custos logísticos totais associados à importação de carvão e de minério de ferro. A investigação de mercado revelou que tal impõe restrições significativas à sua escolha final de um determinado terminal. Os elementos dos custos mais importantes da cadeia logística, para além dos serviços de movimentação em terminais e de armazenagem, são o frete marítimo e o transporte interior. Os encargos relativos aos serviços de movimentação e de armazenagem representam apenas cerca de 10 %-15 % dos custos logísticos totais. A importância relativamente reduzida do preço cobrado pelos terminais tornam improvável a mudança em resposta a um aumento de 10 % ou mesmo 15 % das tarifas dos terminais, uma vez que a selecção do porto e do terminal de descarga é principalmente realizada com base nos elementos dos custos mais importantes — custos do frete marítimo e custos do transporte interior — bem como por outros factores específicos a cada cliente.

(16) A decisão começa por analisar, por conseguinte, os elementos mais importantes dos custos logísticos totais com a importação de carvão e de minério de ferro. Além disso, a decisão resume os resultados da investigação aprofundada, no que diz respeito às possibilidades de clientes individuais da Sea-Invest, da EMO-EKOM e de outros terminais mudarem de Antuérpia (ou mesmo de Gand e de Dunquerque), por um lado e de Roterdão e outros portos holandeses, por outro.

([1]) Uma vasta gama de várias matérias-primas, tais como os concentrados de zinco e outros concentrados não ferrosos, clínqueres para cimento, gusa, caulino, fosfatos e outros minerais, coques, coques de petróleo, antracites, etc.

([2]) Isto é, a carga transportada directamente de um navio do alto mar para o interior por batelão, comboio ou camião.

([3]) Isto é, de um navio de alto mar para um navio intermédio ou um navio para travessias curtas.

(17) Os custos relativos ao frete marítimo são para a maior parte dos clientes o factor mais importante que influencia a escolha de um determinado terminal. Em geral, torna-se mais económico utilizar navios tão grandes quanto possível para a parte marítima do transporte de carvão e ainda mais no que diz respeito ao minério de ferro. Contudo, a escolha de um navio de uma determinada dimensão é limitada pelo calado admitido nos portos. A investigação de mercado confirmou que Antuérpia apresenta mais restrições em termos de calado do que Roterdão e outros portos da área ARA e que, por conseguinte, os grandes navios (que ultrapassam cerca de 140 000 tpb) não podem entrar no porto de Antuérpia totalmente carregados. Em contrapartida, estes grandes navios transportam 79 % de carvão e mesmo 93 % de minério de ferro desembarcado no porto de Roterdão. A análise quantitativa dos custos de transporte marítimo confirmou a importância do calado, bem como o significado relativo da correspondente desvantagem em termos de custos dos terminais da ABT em comparação com o terminal da EMO-EKOM. No caso do carvão proveniente de portos que admitem um grande calado (que representam mais de 70 % da totalidade do carvão descarregado no zona ARA), a diferença dos custos do transporte marítimo entre Antuérpia e Roterdão eleva-se em média a cerca de 50 % da tarifa de movimentação. Uma diferença deste tipo torna improvável, na grande maioria dos casos, uma passagem de Roterdão para Antuérpia em reacção a uma subida de 10 % nos preços.

(18) Os custos do transporte interior podem também ter um efeito significativo na escolha de um determinado terminal, consoante a localização dos clientes. A comparação dos custos médios do transporte interior para diferentes regiões a partir de Antuérpia e Roterdão revela que Antuérpia é significativamente mais barato, em especial para a Bélgica e numa certa medida para o norte da França. Roterdão, por outro lado, é mais barato para a Alemanha — região do Ruhr, Alemanha — Sarre, Sul da Alemanha e numa certa medida para os Países Baixos. A diferença de custos entre Antuérpia e Roterdão para estas regiões varia entre 20 % e 50 % da taxa média de movimentação nos terminais. Tais diferenças limitam o incentivo económico que os clientes dessas regiões poderiam ter para mudarem entre Antuérpia e Roterdão, em reacção a um aumento de 10 % nas tarifas dos terminais. Está igualmente em conformidade com declarações da Sea-Invest e de inquiridos na investigação de que Antuérpia e Roterdão servem em larga medida zonas interiores diferentes e que a escolha de um terminal é, em grande parte, determinada à partida pela localização do cliente.

(19) Além disso, a decisão analisa os preços de serviços de movimentação em terminais na ABT e EMO-EKOM, pagos por clientes situados em diferentes áreas geográficas. Tal revela, relativamente à ABT e à EMO-EKOM, que não existem regiões específicas em que os clientes pagam preços significativamente inferiores ou superiores em comparação com outras regiões. Este dado parece indicar que não existem regiões especiais em que a pressão competitiva entre terminais seja particularmente forte. A análise dos preços de movimentação em terminais revelou também que os preços divergem significativamente entre clientes individuais, tanto da ABT como da EMO-EKOM.

(20) Quanto à situação específica de cada grupo de clientes identificado *supra*, a decisão indica os terminais utilizados por grupos individuais de clientes situados em áreas diferentes e as suas possibilidades reais de mudarem de terminal. Esta análise baseia-se em respostas dos clientes a questionários pormenorizados, bem como em entrevistas realizadas com alguns clientes. Todos os clientes sublinharam que a sua escolha do terminal é principalmente determinada pelos custos do transporte marítimo e pelos custos do transporte interior. Além disso, existem muitos outros factores que determinam e limitam a escolha dos terminais em relação a cada cliente, tais como a participação em serviços de frete partilhado [1], serviços adicionais e capacidade de armazenagem dos terminais, risco de congestão, número e localização das fábricas do cliente, acessibilidade e adequação da ligação aos batelões ou aos comboios, segurança de fornecimento (por exemplo, nos períodos de admissão de baixo calado no rio Reno) ou a existência de contratos de longo prazo com os fornecedores do transporte interior.

(21) Esta análise confirmou que a margem para uma substituição entre o terminal ABT e o terminal EMO-EKOM é muito limitada. Com base na investigação de mercado, a decisão quantifica as possibilidades reais da substituição: os volumes relativamente aos quais a ABT pode substituir a EMO-EKOM são marginais em relação ao volume total da EMO-EKOM (menos de 5 %). Estes volumes não colocam qualquer pressão concorrencial na EMO-EKOM, em especial devido ao facto de os clientes mais importantes não tencionarem mudar. Os volumes relativamente aos quais a EMO-EKOM pode substituir a ABT são também reduzidos em relação ao volume de carga movimentada pela ABT (menos de 10 %). Estes volumes colocam apenas uma pressão competitiva muito limitada sobre a ABT, em especial devido ao facto de os seus clientes mais importantes não tencionarem mudar.

(22) Todas estas constatações apoiam a conclusão de que Roterdão/Amesterdão/Zelândia constitui um mercado geográfico distinto dos portos de Antuérpia/Gand/Dunquerque [2]. As condições de concorrência não são as mesmas nestas duas áreas. Contudo, existe uma certa concorrência marginal limitada entre estes mercados geográficos. Esta concorrência marginal tem principalmente por objectivo as cargas das empresas de compra e venda.

(23) Por outro lado, no que diz respeito ao tráfego de transbordo em relação ao carvão e ao minério de ferro, o mercado geográfico relevante seria mais vasto, cobrindo todos os principais portos marítimos de águas profundas na área Gotemburgo-Le Havre, incluindo os portos marítimos de águas profundas britânicos e irlandeses.

[1] Também denominados «serviços acondicionados». Um serviço de frete partilhado transporta carga de vários clientes que não importam quantidades suficientes para que seja económico alugar um navio isoladamente.

[2] Pode ser deixado em aberto o facto de saber se Gand e Dunquerque se encontram no mesmo mercado geográfico do que Antuérpia ou se constituem um mercado distinto (que de qualquer modo é diferente do dos portos holandeses). Nas duas hipóteses, a operação não conduz a problemas em termos concorrência.

3. *APRECIAÇÃO EM TERMOS DE CONCORRÊNCIA*

1. ***Serviços de movimentação em terminais destinados ao tráfego interior de carvão e minério de ferro***

a) **Efeitos unilaterais**

i) *Reforço da posição dominante da ABT em Antuérpia*

(24) A ABT tem uma posição dominante no mercado de Antuérpia (100 % de quota de mercado) nos serviços de movimentação em terminais destinados ao tráfego interior de carvão e minério de ferro ([1]), em que se confronta apenas com uma concorrência marginal. A decisão analisa se a Sea-Invest é susceptível de ter as possibilidades e os incentivos para utilizar o seu controlo conjunto da EMO-EKOM a fim de restringir ou eliminar esta concorrência marginal. Este controlo conjunto da EMO-EKOM proporcionará à Sea-Invest uma possibilidade de veto (mas não a capacidade para tomar activamente) decisões estratégicas, em especial no que diz respeito ao plano comercial e ao orçamento, à nomeação dos órgãos de gestão ou a investimentos significativos. A sua participação na administração proporcionar-lhe-á igualmente algumas informações de carácter geral sobre a política comercial e o planeamento estratégico da EMO-EKOM.

(25) Contudo, estes poderes não podem reforçar a posição da Sea-Invest, devido ao facto de os clientes marginais poderem mudar para terminais alternativos. A investigação aprofundada confirmou que nenhum dos clientes marginais da ABT dependeria unicamente da EMO-EKOM. Pelo contrário, a maior parte destes clientes identificou outros terminais, por exemplo o OBA e o Rietland em Amesterdão e o RBT em Roterdão, como as melhores alternativas possíveis face à ABT. Do mesmo modo, os clientes marginais que podem mudar certos volumes de carga da EMO-EKOM para a ABT confirmaram que dispunham de mais e melhores alternativas, em especial outros terminais em Roterdão e Amesterdão. Dado o volume limitado de carga dos clientes marginais, estes terminais teriam também disponíveis as capacidades necessárias para absorver estas tonelagens.

(26) Além disso, a investigação revelou que a Sea-Invest não teria qualquer incentivo para utilizar os seus poderes de veto para bloquear importantes decisões, a fim de tentar diminuir ainda mais a já limitada pressão concorrencial da EMO-EKOM. Considerando o volume limitado de carga dos clientes marginais e a importância que a EMO-EKOM dá às importações crescentes de carvão para a Alemanha, os custos de tal veto para a Sea-Invest não seriam compensados pelos seus benefícios.

ii) *Aumento unilateral dos preços da EMO-EKOM*

(27) Um outro eventual prejuízo hipotético diz respeito ao efeito unilateral da operação, que poderia conferir à EMO-EKOM a possibilidade e o incentivo para aumentar os preços. Esse efeito unilateral seria possível se antes da concentração: i) a Sea-Invest representasse uma fonte de restrições concorrenciais para a EMO-EKOM, impedindo-a de aumentar os seus preços e ii) a concentração eliminasse ou enfraquecesse substancialmente estas restrições concorrenciais em relação à EMO-EKOM. A investigação aprofundada do mercado demonstrou que nenhuma destas duas condições está satisfeita.

(28) Em primeiro lugar, a EMO-EKOM e a Sea-Invest encontram-se em mercados geográficos diferentes e quaisquer eventuais restrições exercidas por terminais da Sea-Invest sobre a EMO-EKOM são limitadas a menos de 5 % dos volumes totais manuseados pela EMO-EKOM. Além disso, os clientes da EMO-EKOM identificaram a maior parte das vezes como eventuais substitutos outros terminais em Roterdão e Amsterdão, em especial o OBA e o Rietlanden. Em segundo lugar, mesmo que se verificassem restrições concorrenciais por parte dos terminais da Sea-Invest em relação à EMO-EKOM, é altamente improvável que a aquisição de uma participação de controlo conjunto diminuísse significativamente estas restrições. A Sea-Invest não teria qualquer incentivo para atenuar a concorrência exercida pela ABT face à EMO-EKOM, uma vez que precisará de atrair tonelagens de tráfego para Antuérpia, dado que não irá beneficiar significativamente, ao contrário de Roterdão, das crescentes importações de carvão para a Alemanha.

(29) Assim, a operação não suscita quaisquer problemas em termos de concorrência, devido aos efeitos unilaterais que reforçam a posição dominante da Sea-Invest ou que permitem um aumento de preços por parte da EMO-EKOM.

b) **Efeitos a nível da coordenação**

(30) O n.º 1, alínea c), do artigo 6.º da decisão identificou também como eventual problema em termos de concorrência a coordenação dos comportamentos entre a Sea-Invest e a EMO-EKOM, bem como outros terminais (OBA, EBS, RBT, OVET) controlados pelos accionistas da EMO-EKOM, devido às ligações de carácter estrutural criadas entre a Sea-Invest e a EMO-EKOM, a HES e a Manufrance. Contudo, tomando em consideração os mercados geográficos definidos anteriormente, os terminais controlados pela Sea-Invest por um lado e pela EMO-EKOM e outros terminais controlados pela HES e Manufrance por outro, desenvolvem actividades em mercados distintos. Por conseguinte, a coordenação anticoncorrencial do seu comportamento, devido à concentração, não é provável, tendo em consideração as restrições limitadas em termos de concorrência existentes entre si.

(31) Na medida em que existe uma certa concorrência marginal entre a ABT e outros terminais na área ARA, a investigação aprofundada não apresentou quaisquer elementos de prova de que a operação seja susceptível de conduzir a efeitos coordenados. A investigação revelou que a gestão dos terminais é relativamente independente do funcionamento corrente dos mesmos, incluindo a política de fixação de preços em relação a clientes individuais ou planos de expansão. É igualmente pouco provável qualquer coordenação devido ao facto de os accionistas da EMO-EKOM continuarem a ser bastante heterogéneos no que diz respeito ao seu âmbito de actividades e integração vertical. A transparência do mercado no que diz respeito às condições de preços acordados em negociações com clientes individuais é limitada. Devido

([1]) A Sea-Invest terá também uma posição dominante se os portos de Gand e de Dunquerque forem incluídos no mercado geográfico, uma vez que os terminais de manuseamento de carvão e minério de ferro para clientes não cativos são controlados pela Sea-Invest. A análise que se segue seria a mesma se Gand e Dunquerque fossem incluídos no mesmo mercado que Antuérpia.

às especificidades de cada cliente, em especial no que diz respeito à sua localização geográfica, os serviços de movimentação em terminais não podem ser considerados homogéneos. Além disso, a investigação aprofundada não forneceu quaisquer elementos de prova da existência de um mecanismo de dissuasão credível. Finalmente, os outros concorrentes (em especial a Rietlanden) bem como os grandes clientes representam importantes restrições, que seriam susceptíveis de comprometer os resultados esperados dessa coordenação.

(32) Tendo em conta que precede, a operação não suscita problemas de concorrência devido a efeitos a nível da coordenação das actividades entre a Sea-Invest, a EMO-EKOM, a HES e a Manufrance.

c) **N.º 4 do artigo 2.º**

(33) A investigação de mercado confirmou igualmente que a operação não conduzirá a qualquer coordenação entre a Sea-Invest, a HES e a Manufrance no mercado dos serviços de movimentação das actividades em terminais, relativamente a outros produtos sólidos a granel. Não existem quaisquer indicações de que a entrada da Sea-Invest como accionista no terminal de carvão e de minério de ferro da EMO-EKOM é susceptível de conduzir a uma coordenação com a HES e a Manufrance relativamente a outras mercadorias sólidas a granel. Além disso, existem alguns terminais independentes que processam outros tipos de carga sólida a granel na área ARA.

2. ***Serviços de movimentação em terminais relativamente ao tráfego de transbordo de carvão e minério de ferro***

(34) A decisão conclui que a operação não suscita quaisquer problemas de concorrência no mercado dos serviços de movimentação em terminais relativamente ao tráfego de transbordo de carvão e de minério de ferro, devido aos volumes limitados de transbordo da Sea-Invest e da EMO-EKOM e à existência de múltiplos terminais alternativos.

4. *CONCLUSÃO*

(35) A decisão conclui que a concentração projectada não suscita problemas em matéria de concorrência, em resultado dos quais uma concorrência efectiva seria significativamente entravada no mercado comum ou numa parte substancial deste.

(36) Por conseguinte, a Comissão declara a concentração notificada compatível com o mercado comum e com o Acordo EEE, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento das concentrações, bem como no artigo 57.º do Acordo EEE.