DECIZIA COMISIEI

din 18 august 2006

privind declararea unei concentrări ca fiind compatibilă cu piața comună și cu funcționarea Acordului SEE

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

[notificată cu numărul C(2006) 3710]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2007/687/CE)

La 18 august 2006, Comisia a adoptat o decizie privind un caz de concentrare economică în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] ([1]), și în special al articolului 8 alineatul (2) din regulamentul menționat anterior. O versiune neconfidențială a textului integral al deciziei este disponibilă în limba originală a cazului pe site-ul Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă: http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. REZUMAT

(1) Sea-Invest N.V. („Sea-Invest") este o companie privată furnizoare de servicii de terminal în numeroase porturi din Belgia, Franța, Germania și Africa de Sud. Activitatea sa de bază constă în manevrarea cargourilor de mărfuri uscate în vrac și a celor fără containere. Sea-Invest controlează, printre altele, următoarele terminale care manevrează cărbune și minereuri de fier și alte mărfuri uscate în vrac: ABT în Anvers, GCT și CBM în Gand și Sea-Bulk în Dunkirk.

(2) Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. și Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. („EMO-EKOM") furnizează servicii de terminal pentru cărbuni și minereuri de fier în Rotterdam. EMO acționează terminalul, în timp ce EKOM deține utilajele. Acționarii actuali ai companiei EMO-EKOM sunt ThyssenKrupp Veerhaven B.V. („TKV"), RAG Logistic GmbH („RAG"), H.E.S. Beheer N.V. („HES") și Manufrance B.V. („Manufrance").

(3) TKV este expeditorul din portul maritim din partea ThyssenKrupp Steel pentru porturile Amsterdam, Rotterdam și Anvers. Se ocupă cu servicii de remorcare și transport pe râul Rin către furnalele grupului din Duisburg. TKV manevrează de asemenea un terminal cu cărbuni și minereuri de fier în portul Rotterdam, alocat în întregime grupului ThyssenKrupp.

(4) HES deține, în afară de acțiunile sale de la EMO-EKOM, participații la alte companii care manevrează mărfuri uscate în vrac în porturile Rotterdam, Amsterdam și Zeeland. Filiala sa EBS manevrează cărbuni și minereuri de fier și mărfuri uscate în vrac în Rotterdam. Deține de asemenea control comun în terminalul RBT pentru cărbuni, minereuri de fier și mărfuri uscate în vrac în Rotterdam, precum și în terminalul OBA, care manevrează cărbuni și alte mărfuri uscate în vrac în Amsterdam. În plus, deține o participație fără control în terminalul OVET, care manevrează cărbuni, minereu de fier și alte mărfuri uscate în vrac în Zeeland.

(5) Manufrance deține, în afară de acțiunile la EMO-EKOM, și un pachet de control la OVET și OBA. Este o filială a ATIC Services, o societate în comun între grupurile Total, EDF și Arcelor (cu toate acestea, niciunul dintre acești acționari nu controlează ATIC Services). ATIC Services deține capital la companiile care oferă servicii de comerț cu cărbuni, logistică a transporturilor fluviale, transport maritim și control de calitate pentru cargourile de minereuri de fier și cărbuni.

(6) Conform tranzacției propuse, Sea-Invest primește control comun asupra EMO-EKOM prin achiziție de acțiuni de la acționarul actual RAG, prin intermediul societății mame SNV. La sfârșitul tranzacției, EMO-EKOM va fi controlată de Sea-Invest, TKV, HES și Manufrance.

(7) Ancheta de piață a Comisiei a scos la iveală faptul că respectiva concentrare propusă nu va genera probleme privind concurența, care să împiedice în mod semnificativ concurența reală pe piața comună sau într-o parte substanțială a acesteia.

II. EXPUNERE DE MOTIVE

1. *PIEȚELE DE PRODUSE RELEVANTE*

(8) Comisia a sugerat în trecut că piața pentru servicii de terminal (manevrarea cargourilor și depozitarea în porturi) ar putea fi subdivizată conform celor trei tipuri principale de încărcături: (i) mărfuri în pachet (în special containere); (ii) mărfuri uscate în vrac; și (iii) mărfuri lichide în vrac. Într-o decizie anterioară s-a sugerat de asemenea că piața pentru serviciile de terminal pentru cargoul de mărfuri uscate în vrac ar putea fi subdivizată în continuare în funcție de tipul de articole manevrate.

([1]) JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

Marfa uscată este de obicei împărțită în mai multe categorii: cărbuni și minereuri de fier, mărfuri agricole (de exemplu semințe sau cereale) și alte mărfuri uscate ([1]). Întrucât terminalele pentru mărfuri agricole nu intră în concurență, în principal din motive ținând de siguranța alimentelor, cu terminalele care manevrează celelalte două tipuri de mărfuri uscate, ancheta s-a concentrat pe stabilirea dacă manevrarea minereurilor de fier și cărbuni, pe de o parte, și a altor mărfuri uscate, pe de altă parte, formează piețe separate de produse.

(9) Cărbunele și minereurile de fier reprezintă mărfuri în vrac importante, manevrate în cantități mari, pentru care viteza de descărcare este extrem de importantă, dar a căror manevrare și stocare nu necesită o atenție deosebită. Companiile care oferă servicii de terminal pot alterna între manevrarea cărbunelui și a minereurilor de fier, iar cele mai multe dintre ele se ocupă de ambele produse utilizând aceleași utilaje. Atât cărbunele, cât și minereurile de fier sunt depozitate în aer liber și în principal în aceeași zonă, doar că în depozite separate. În plus, clienții care se ocupă de minereurile de cărbuni și fier sunt în ambele cazuri utilizatorii finali ai acestor mărfuri, și anume marile companii furnizoare de oțel și electricitate. De asemenea, ambele mărfuri sunt transportate în vase maritime mai mari, iar mijloacele preferate de transport interior sunt mai ales bacurile și, într-o mai mică măsură, calea ferată.

(10) Pe de altă parte, alte mărfuri uscate în vrac necesită o manevrare diferită, deoarece sunt adesea mai fragile decât cărbunele și minereurile de fier, nu pot fi manevrate de benzile transportoare de mare viteză folosite pentru minereurile de cărbuni și fier și pot necesita uneori acoperire atunci când sunt depozitate. De asemenea, alte mărfuri uscate în vrac sunt transportate și manevrate în volume mult mai mici. Pentru alte mărfuri uscate în vrac sunt folosite nave maritime mult mai mici decât pentru minereurile de cărbuni și fier și care pot intra în porturi cu pescaj restricționat. Cu cât volumele sunt mai mici, transportul pe uscat al altor mărfuri uscate în vrac este mai flexibil. De asemenea, clienții pentru alte încărcături uscate sunt diferiți, iar comercianții și companiile de logistică joacă un rol mai important.

(11) Chiar dacă unele terminale mai mici alternează între manevrarea de cărbuni și minereuri de fier, pe de o parte, și alte mărfuri uscate în vrac, pe de altă parte, există diferențe substanțiale între manevrarea acestor două categorii de produse care limitează substituirea eficientă și imediată pe partea furnizării. Clienții importanți pentru minereurile de cărbuni și fier au confirmat de asemenea că nu consideră alte terminale cu mărfuri uscate în vrac drept o alternativă viabilă din cauza incapacității de depozitare de a încărca și descărca rapid cantități mari de încărcătură.

([1]) O gamă mai largă de mărfuri variate cum ar fi produse concentrate de zinc și alte produse concentrate neferoase, clinchere de ciment, fontă brută, caolin, fosfați și alte minerale, cocs, robinete de decompresie, antraciți etc.

(12) Având în vedere cele de mai sus, decizia conchide că manevrarea minereurilor de cărbuni și fier reprezintă o piață separată de manevrarea altor încărcături uscate.

(13) În plus, Comisia a făcut în trecut deosebirea între piețele de servicii de terminal pentru trafic intern ([2]), pe de o parte, și trafic de transbordare ([3]), pe de altă parte. Această deosebire s-a confirmat și în acest caz. De aceea, decizia definește principala piață de produse afectată drept servicii de terminal pentru traficul intern de cărbuni și minereuri de fier, acestea fiind diferite de serviciile de terminal pentru traficul de transbordare de cărbuni și minereuri de fier.

2. *PIEȚELE CORESPUNZĂTOARE DIN PUNCT DE VEDERE GEOGRAFIC*

(14) În articolul 6 alineatul (1) litera (c) din decizie, Comisia a afirmat că piața corespunzătoare din punct de vedere geografic ar putea fie să se extindă către toate porturile din gama ARA (adică Anvers, Rotterdam, Amsterdam, inclusiv Zeeland), fie să fie limitată doar la portul Anvers, pe de o parte, și la porturile olandeze, pe de altă parte (Rotterdam, Amsterdam, Zeeland). Ancheta detaliată de piață s-a concentrat astfel pe posibilitatea de substituire dintre terminalul ABT al Sea-Invest din Anvers (ca și terminalele sale din Gand și Dunkirk) și EMO-EKOM, precum și pe alte terminale din porturile olandeze.

(15) Terminalele cu cărbuni și minereuri de fier cuprind trei grupuri principale de clienți: producători de oțel, producători de electricitate și comercianți. Atunci când decide să utilizeze terminalul, clientul trebuie să aibă în vedere întregul lanț logistic în scopul optimizării costurilor totale de logistică legate de importul de fier, cărbuni și minereuri de fier. Ancheta de piață a arătat că acest lucru impune constrângeri semnificative asupra alegerii finale a unui terminal anume. Cele mai importante elemente legate de costurile din lanțul logistic, pe lângă manevrarea terminalului și depozitare, sunt cheltuielile de transport pe mare și pe uscat. Manevrarea terminalului și taxele de depozitare reprezintă doar circa 10-15 % din totalul costurilor de logistică. Importanța relativ scăzută a taxelor de terminal face puțin probabilă schimbarea ca efect la creșterea de 10 % sau chiar 15 % a tarifelor terminale, întrucât alegerea portului și a terminalului de descărcare este determinată de elemente mai importante legate de costuri — costuri de transport pe mare și pe uscat — dar și de alți factori specifici fiecărui client.

(16) Prin urmare, decizia analizează în primul rând cele mai importante părți din costurile totale de logistică pentru importul de cărbuni și minereuri de fier. În plus, decizia rezumă rezultatele anchetei cu privire la posibilitățile clienților individuali ai Sea-Invest, EMO-EKOM și ai altor terminale care alternează între Anvers (sau chiar Gand și Dunkirk), pe de o parte, și Rotterdam și porturile olandeze, pe de altă parte.

([2]) Și anume de pe nava de mare adâncă direct pe docul, trenul sau camionul de uscat.

([3]) Și anume de pe nava de mare adâncă pe vasul releu/de alimentare.

(17) Costurile de transport pe mare constituie pentru majoritatea clienților cel mai important factor care influențează alegerea unui anumit terminal. În general, este mai avantajoasă folosirea unor nave cât mai mari posibil pentru suportul maritim de transport al minereului de cărbuni și, chiar mai mult, al celui de fier. Cu toate acestea, alegerea unui vas de o anumită dimensiune este limitată de pescajul porturilor. Ancheta de piață a confirmat faptul că Anvers are mai multe restricții de pescaj decât Rotterdam și alte porturi din gama ARA, acesta fiind motivul pentru care vasele mai mari (de peste circa 140 000 dwt) nu pot intra în portul Anvers încărcate la capacitate maximă. Din contră, aceste vase mai mari aduc 79 % din minereul de cărbuni și chiar 93 % din minereul de fier descărcat în portul Rotterdam. Analiza cantitativă a costurilor de transport pe mare a confirmat importanța pescajului și semnificația relativă a dezavantajului reprezentat de costurile rezultate al terminalului ABT în comparație cu terminalul EMO-EKOM. În cazul cărbunilor transportați de la surse restricționate fără pescaj (reprezentând mai mult de 70 % din cărbunii descărcați din gama ARA), diferența costurilor pentru transportul pe mare dintre Anvers și Rotterdam se ridică în medie la circa 50 % din tariful de manevrare. Acest lucru în sine face puțin probabilă schimbarea ca reacție la o creștere de preț de 10 %.

(18) Costurile de transport pe uscat pot avea de asemenea un efect important asupra alegerii unui anumit terminal, în funcție de locația clienților. Compararea costurilor medii de transport pe uscat pentru diverse regiuni din Anvers și Rotterdam arată că Anvers este mult mai ieftin în special pentru Belgia și, într-o oarecare măsură, pentru nordul Franței. Pe de altă parte, Rotterdam este mai ieftin pentru Germania — Ruhrgebiet, Germania — Saarland, Germania de Sud și, într-o anumită măsură, pentru Țările de Jos. Diferența de cost dintre Anvers și Rotterdam pentru aceste regiuni se situează între 20 % și 50 % din taxa medie de terminal. Aceasta limitează încurajarea economică a clienților de a schimba Anvers cu Rotterdam ca reacție la o creștere cu 10 % a taxei de terminal. Aceasta se aliniază la declarațiile făcute de Sea-Invest și de responsabilii în cadrul anchetei potrivit cărora Anvers și Rotterdam deservesc în mare măsură origini și destinații finale diferite și că alegerea unui terminal este predeterminată în mod semnificativ de localizarea clientului.

(19) În continuare, decizia analizează prețurile serviciilor de terminal la ABT și EMO-EKOM care sunt plătite de clienții aflați în diverse zone geografice. Atât în ceea ce privește ABT, cât și EMO-EKOM, s-a demonstrat că nu există regiuni specifice în care clienții să plătească prețuri mult mai mici sau mai mari în comparație cu alte regiuni. Acest lucru indică, se pare, că nu există anumite regiuni în care presiunea concurenței dintre terminale să fie extrem de puternică. Analiza prețurilor de terminal a mai arătat că prețurile diferă semnificativ între clienții individuali atât ai ABT, cât și ai EMO-EKOM.

(20) În ceea ce privește situația deosebită a fiecăruia din grupurile de clienți identificați mai sus, decizia rezumă terminalele folosite de grupurile individuale de clienți aflați în zone diferite și posibilitățile lor reale de a face schimb între terminale. Această analiză se bazează pe răspunsuri date de clienți la chestionare detaliate precum și pe interviuri conduse cu numeroși clienți. Toți clienții au evidențiat faptul că alegerea terminalului se bazează foarte mult pe costurile de transport pe mare și pe cele de transport pe uscat. În plus, există mulți alți factori care determină și limitează alegerea terminalelor pentru fiecare client, cum ar fi participarea la servicii cargo parțiale [1], serviciile suplimentare și capacitatea de depozitare a terminalelor, riscul de congestionări, numărul și locația fabricilor clientului, accesibilitatea și oportunitatea conectării la doc sau la tren, siguranța aprovizionării (de exemplu, în perioadele cu apă mică pe râul Rin) sau existența contractelor pe termen lung cu furnizorii de transport pe uscat.

(21) Această analiză a confirmat faptul că sfera înlocuirii terminalului ABT cu terminalul EMO-EKOM este foarte limitată. În baza anchetei de piață, decizia cuantifică posibilitățile reale de substituire: volumele pentru care ABT poate înlocui EMO-EKOM sunt marginale în comparație cu volumul total al EMO-EKOM (mai puțin de 5 %). Aceste volume nu pun o presiune concurențială asupra EMO-EKOM, îndeosebi deoarece clienții cei mai importanți nu intenționează să schimbe. Volumele pentru care EMO-EKOM poate înlocui ABT sunt de asemenea mici în comparație cu volumul ABT (mai puțin de 10 %). Aceste volume pun doar o presiune concurențială limitată asupra ABT, îndeosebi deoarece clienții cei mai importanți ai ABT nu intenționează să schimbe terminalele.

(22) Toate acestea vin în sprijinul concluziei că Rotterdam/Amsterdam/Zeeland reprezintă o piață geografică separată de Anvers/Gand/Dunkirk [2]. Condițiile de concurență nu sunt aceleași în cele două zone. Cu toate acestea, există o oarecare concurență limitată marginală între aceste piețe geografice. Această concurență marginală vizează în principal volumele de comercianți.

(23) Pe de altă parte, în ceea ce privește traficul de transbordare a minereurilor de cărbuni și fier, zona geografică respectivă ar fi mai extinsă, cuprinzând toate porturile principale la mare adâncă din gama Gothenburg – Le Havre, inclusiv porturile irlandeze și cele din Regatul Unit.

[1] Denumite, de asemenea, „servicii pachet". Un serviciu cargo parțial transportă încărcătura mai multor clienți care nu importă cantități suficiente pentru a face avantajoasă închirierea unui vas în mod independent.

[2] Rămâne deschis discuției dacă porturile Gand și Dunkirk se află în aceeași piață geografică ca Anvers sau formează o piață separată (ceea ce, în orice caz, diferă de porturile olandeze). În ambele cazuri, tranzacția nu conduce la probleme legate de concurență.

3. *EVALUARE DIN PUNCTUL DE VEDERE AL CONCURENȚEI*

1. ***Servicii de terminal pentru traficul intern de cărbuni și minereuri de fier***

(a) **Efecte unilaterale**

(i) *Întărirea poziției dominante a ABT în Anvers*

(24) ABT domină piața din Anvers (cotă de piață de 100 %) pentru servicii de terminal de trafic intern de cărbuni și minereuri de fier [1], acolo unde se confruntă doar cu concurență marginală. Decizia analizează dacă Sea-Invest poate avea posibilitățile și motivele de a folosi controlul său comun asupra EMO-EKOM pentru a restrânge sau elimina această concurență marginală. Acest control comun de la EMO-EKOM va da Sea-Invest posibilitatea de a interzice prin veto (dar nu de a lua în mod activ) decizii strategice, în special cu privire la planul și bugetul de afaceri, numirea conducerii sau investiții majore. Participarea sa în comitetul de conducere oferă de asemenea și informații generale despre politica în afaceri și planificarea strategică a EMO-EKOM.

(25) Cu toate acestea, aceste puteri nu pot întări poziția Sea-Invest deoarece clienții marginali pot trece la terminalele alternative. Ancheta detaliată a confirmat faptul că niciun client marginal al ABT nu ar depinde doar de EMO-EKOM. Din contră, majoritatea acestor clienți au identificat alte terminale, de exemplu OBA și Rietlanden în Amsterdam și RBT în Rotterdam, drept cele mai bune alternative posibile la ABT. În mod similar, clienții marginali care pot schimba volumele de la EMO-EKOM la ABT au confirmat că au alternative mai numeroase și mai bune, îndeosebi alte terminale din Rotterdam și Amsterdam. Date fiind volumele limitate de clienți marginali, aceste terminale ar avea de asemenea capacitățile disponibile de a absorbi tonajele acestora.

(26) În continuare, ancheta a arătat că Sea-Invest nu ar avea nici un motiv să își folosească puterile de a interzice prin veto decizii importante în scopul de a încerca să scadă mai mult presiunea concurențială limitată din partea EMO-EKOM. Având în vedere volumele limitate de clienți marginali și concentrarea pe EMO-EKOM pentru creșterea importurilor de cărbuni către Germania, costurile unei astfel de opoziții față de Sea-Invest nu ar cântări mai greu decât avantajele sale.

(ii) *Creșterea unilaterală a prețului EMO-EKOM*

(27) O altă teorie posibilă privind daunele are în vedere efectul unilateral al tranzacției, care ar putea da EMO-EKOM posibilitatea și motivele să crească prețurile. Un astfel de efect unilateral ar fi posibil dacă anterior concentrării: (i) Sea-Invest a reprezentat constrângeri concurențiale pentru EMO-EKOM, împiedicând-o să crească prețurile; și (ii) concentrarea a eliminat sau a slăbit în mod substanțial aceste constrângeri concurențiale asupra EMO-EKOM. Ancheta detaliată de piață a demonstrat că nici una din aceste două condiții nu este îndeplinită.

(28) În primul rând, EMO-EKOM și Sea-Invest se află pe piețe geografice diferite și orice posibile constrângeri exercitate de terminalele Sea-Invest asupra EMO-EKOM sunt limitate la mai puțin de 5 % din volumele totale manevrate de EMO-EKOM. În plus, clienții EMO-EKOM au identificat cel mai adesea drept posibili înlocuitori alte terminale din Rotterdam sau Amsterdam, în special OBA sau Rietlanden. În al doilea rând, chiar dacă ar exista constrângeri concurențiale din partea terminalelor Sea-Invest asupra EMO-EKOM, este imposibil ca achiziționarea unei participări financiare de control să slăbească în mod substanțial aceste constrângeri. Sea-Invest nu ar avea niciun motiv să ușureze concurența ABT în raport cu EMO-EKOM deoarece va avea nevoie să atragă tonaje către Anvers, neprofitând în niciun fel, spre deosebire de Rotterdam, de creșterea importurilor de cărbuni spre Germania.

(29) Astfel, tranzacția nu duce la probleme legate de concurență datorită efectelor unilaterale care întăresc dominația companiei Sea-Invest sau permit o creștere a prețului de către EMO-EKOM.

(b) **Efecte coordonate**

(30) Articolul 6 alineatul (1) litera (c) din decizie a identificat drept o posibilă problemă de concurență coordonarea comportamentului dintre Sea-Invest și EMO-EKOM, precum și alte terminale (OBA, EBS, RBT, OVET) controlate de acționari ai EMO-EKOM, datorită legăturilor structurale create între Sea-Invest și EMO-EKOM, HES și Manufrance. Cu toate acestea, luând în considerare piețele geografice definite mai sus, terminalele controlate de Sea-Invest, pe de o parte, și cele controlate de EMO-EKOM, precum și alte terminale controlate de HES și Manufrance, pe de altă parte, sunt active pe piețe separate. De aceea, coordonarea anti-concurențială a comportamentului lor în urma tranzacției nu este posibilă având în vedere constrângerile concurențiale limitate dintre acestea.

(31) În măsura în care există o oarecare concurență marginală între ABT și alte terminale din gama ARA, ancheta detaliată nu a adus dovezi că tranzacția ar putea conduce la efecte coordonate. Ancheta a arătat că gestionarea terminalelor este mai degrabă independentă în funcționarea operațională a terminalelor, inclusiv a politicii prețurilor pentru clienți individuali sau a planurilor de extindere. Orice coordonare este de asemenea și mai puțin posibilă datorită faptului că acționarii EMO-EKOM ar fi încă destul de eterogeni în ceea ce privește sfera lor de activități și integrarea pe verticală. Transparența pieței față de condițiile de preț asupra cărora s-a căzut de acord în cadrul negocierilor cu clienții individuali este limitată. Datorită

[1] Sea-Invest domină de asemenea dacă porturile Gand și Dunkirk ar fi incluse în piața geografică, întrucât terminalele care manevrează minereurile de cărbuni și fier pentru clienții liberi se află sub controlul Sea-Invest. Următoarea analiză ar fi identică în cazul în care Gand și Dunkirk s-ar afla pe aceeași piață ca și Anvers.

particularităților fiecărui client individual în ceea ce privește localizarea sa geografică, serviciile de terminal nu pot fi privite ca fiind omogene. În plus, ancheta detaliată nu a furnizat niciun fel de dovezi ale unui mecanism credibil de descurajare. În cele din urmă, ambii concurenți (în special Rietlanden), precum și clienții mari reprezintă constrângeri importante care pot pune în pericol rezultatul așteptat al coordonării.

(32) Având în vedere cele de mai sus, tranzacția nu duce la probleme legate de concurență datorită efectelor coordonate dintre Sea-Invest, EMO-EKOM, HES și Manufrance.

(c) **Articolul 2 alineatul (4)**

(33) Ancheta de piață a confirmat de asemenea că tranzacția nu va duce la nicio coordonare între Sea-Invest, HES și Manufrance pe piața serviciilor de terminal pentru alte mărfuri uscate în vrac. Nu există indicii că intrarea companiei Sea-Invest în calitate de acționar la terminalul EMO-EKOM de cărbuni și minereuri de fier ar putea duce la colaborarea cu HES și Manufrance la alte mărfuri uscate în vrac. În plus, există numeroase terminale independente din gama ARA care manevrează alte mărfuri uscate în vrac.

2. ***Servicii de terminal pentru traficul de transbordare a minereurilor de cărbuni și fier***

(34) Decizia conchide că tranzacția nu duce la probleme legate de concurență pe piața serviciilor de terminal pentru traficul de transbordare a minereurilor de cărbuni și fier, având în vedere cantitățile limitate de transbordare ale Sea-Invest și EMO-EKOM și prezența unor terminale alternative multiple.

4. *CONCLUZIE*

(35) Decizia conchide că respectiva concentrare economică propusă nu va da naștere unor probleme legate de concurență ca urmare a cărora concurența efectivă ar fi în mod semnificativ împiedicată pe piața comună sau într-o parte semnificativă a acesteia.

(36) Prin urmare, Comisia declară că tranzacția notificată este compatibilă cu piața comună și cu Acordul SEE, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice și articolul 57 din Acordul SEE.