KOMISJONI OTSUS,

18. august 2006,

millega koondumine tunnistatakse ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobivaks

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

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 3710 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/687/EÜ)

Komisjon võttis 18. augustil 2006 vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle ((EÜ ühinemismäärus) [1]) ja eriti selle artikli 8 lõikele 2 vastu otsuse ühinemist käsitlevas juhtumis. Otsuse mittekonfidentsiaalne versioon on kättesaadav juhtumi autentses keeles konkurentsi peadirektoraadi veebilehel aadressil: http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. KOKKUVÕTE

(1) Sea-Invest NV (edaspidi „Sea-Invest") on eraettevõtja, kes pakub terminaliteenuseid paljudes Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa ja Lõuna-Aafrika sadamates. Tema peamiseks äritegevusalaks on puistlasti ja muu lasti käitlemine, mida ei transpordita konteinerites. Ettevõtja Sea-Invest omab kontrolli muu hulgas järgmiste sütt, rauamaaki ja muud puistlasti käitlevate terminalide üle: ABT Antwerpenis, GCT ja CBM Gentis ja Sea-Bulk Dunkirkis.

(2) Europees Massagoed-Overslagbedrijf BV ja Erts- en Kolen Overslagbedrijf BV (edaspidi „EMO-EKOM") pakub söe ja rauamaagi käitlemise terminaliteenuseid Rotterdamis. Ettevõtja EMO on terminali operaator ning ettevõtjale EKOM kuuluvad selle rajatised. Ettevõtja EMO-EKOM aktsionäärideks on ThyssenKrupp Veerhaven BV (edaspidi „TKV"), RAG Logistic GmbH (edaspidi „RAG"), HES. Beheer NV (edaspidi „HES") ja Manufrance BV (edaspidi „Manufrance").

(3) Ettevõtja TKV on ettevõtja ThyssenKrupp Steel meresadama ekspediitoriks Amsterdami, Rotterdami ja Antwerpeni sadamates. Kõnealune ettevõtja pakub Reini jõel tõukurpuksiiride ja praamerite teenuseid kontserni Duisburgis asuvate kõrgahjude juurde pääsemiseks. Ettevõtja TKV haldab ka söe ja rauamaagi terminali Rotterdami sadamas, mis on täielikult pühendunud ThyssenKrupp kontserni teenindamisele.

(4) Ettevõtjal HES on lisaks osalusele ettevõtjas EMO-EKOM aktsiaid ka muudes Rotterdami, Amsterdami ja Zeeleandi sadamates puistlasti käitlevates ettevõtjates. Kõnealuse ettevõtja tütarettevõtja EBS tegeleb söe, rauamaagi ja muu puistlasti käitlemisega Rotterdamis. Kõnealune ettevõtja omab ühiskontrolli RBT terminali üle, mis tegeleb rauamaagi, söe ja muu puitlasti käitlemisega Rotterdamis ning OBA terminali üle, mis tegeleb söe ja muu puitlasti käitlemisega Amsterdamis. Lisaks on kõnealusel ettevõtjal vähemusosalus OVET terminalis, mis tegeleb söe, rauamaagi ja muu puitlasti käitlemisega Zeelandis.

(5) Ettevõtja Manufrance omab lisaks osalusele ettevõtjas EMO-EKOM aktsiate kontrollpakki ka terminalides OVET ja OBA. Kõnealune ettevõtja on ettevõtja ATIC Services (kontsernidest Total, EDF ja Arcelor koosnev ühisettevõtja, kusjuures ükski kõnealustest aktsionäridest ei oma aktsiate kontrollpakki ettevõtjas ATIC Services) tütarettevõtja. Ettevõtjal ATIC Services on osalused ettevõtjates, kes pakuvad teenuseid, mis on seotud söekaubanduse, siseveeteede logistika, meretranspordi ning söe ja rauamaagi lastide kvaliteedikontrolliga.

(6) Kavandatava tehingu kohaselt omandab ettevõtja Sea-Invest valdusettevõtja SNV aktsiate ostu teel praeguselt aktsionärilt RAG ühiskontrolli ettevõtjate EMO-EKOM üle. Pärast kõnealust tehingut kontrollivad ettevõtjat EMO-EKOM ühiselt ettevõtjad Sea-Invest, TKV, HES ja Manufrance.

(7) Komisjoni turu-uuringust ilmnes, et kavandatav koondumine ei tekita konkurentsiprobleeme, mille tulemusel oleks tõhus konkurents ühisturul või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud.

II. SELETUSKIRI

1. *ASJAOMASED KAUBATURUD*

(8) Komisjon on juba varemgi soovitanud, et terminaliteenuste turg (lasti käitlemine ja ladustamine sadamates) võiks olla jaotatud vastavalt kolmele peamisele lasti tüübile: i) pakendatud kaubad (eelkõige konteinerid), ii) puistlastkaubad ja iii) vedellastkaubad. Eelmises otsuses soovitati ka seda, et puistlasti käitlemisega seotud terminaliteenused võiksid omakorda olla jaotatud vastavalt

[1] ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

käideldava kauba tüübile. Puistlast jaotatakse tavaliselt mitmeks kategooriaks: süsi ja rauamaak, põllumajanduslik puistlast (näiteks söödateravili või teravili) ja muu puistlast. ([1]) Kuna põllumajandusliku puistlasti käitlemisega tegelevad terminalid ei konkureeri peamiselt toiduohutusega seotud põhjustel terminalidega, mis käitlevad ülejäänud kahte puistlasti liiki, keskenduti uurimises sellele, et teha kindlaks, kas söe ja rauamaagi käitlemine ning muu puistlasti käitlemine moodustavad eraldi tooteturud.

(9) Süsi ja rauamaak on peamised puistlastkaubad, mida käideldakse suurtes kogustes ning mille puhul lossimise kiirus on äärmiselt oluline, samal ajal kui nende käitlemine ja ladustamine ei nõua eritähelepanu. Terminalitevõtjad saavad söe käitlemiselt üle minna rauamaagi käitlemisele ja paljud neist käitlevad mõlemaid kaupu samade seadmetega. Nii rauamaaki kui sütt ladustatakse välitingimustes ja põhiliselt samas piirkonnas, kuigi eraldi ladudes. Lisaks on söe ja rauamaagi käitlemise klientideks mõlemal juhul enamasti kõnealuste kaupade lõpptarbijad, st suured terase- ja elektrijaamad. Mõlemaid kõnealuseid kaupu transporditakse suuremate meresõidualustega ja eelistatud sisetranspordivahendiks on eelkõige praamid, vähemal määral kasutatakse ka raudteed.

(10) Teisalt nõuavad muud puistlastkaubad erinevat käitlemist, kuna need on sageli hapramad materjalid kui süsi ja rauamaak ning neid ei saa käidelda kiirete lintkonveieritega, mida kasutatakse söe ja rauamaagi puhul, samuti vajavad need kaubad sageli siseladustamist. Muid puistlastkaupu transporditakse ja käideldakse ka märkimisväärselt väiksemates kogustes. Erinevalt söe ja rauamaagi transpordist, kasutatakse muude puistlastkaupade puhul palju väiksemaid meresõidualuseid, mis saavad siseneda väiksema süvisega sadamatesse. Kuna mahud on väiksemad, on muude puistlastkaupade sisetransport paindlikum. Muude puistlastkaupade puhul on ka kliendid erinevad ning kauplejad ja logistikaettevõtjad mängivad suuremat rolli.

(11) Kuigi mõned väiksemad terminalid käitlevad samal ajal nii sütt ja rauamaaki kui ka muid puistlastkaupu, on kõnealuse kahe tootekategooria käitlemisel olulised erinevused, mis piiravad tõhusat ja vahetut pakkumise asendatavust. Ka olulised söe ja rauamaagi ostjad on kinnitanud, et nad ei kaalu muud puistlasti käitlevaid terminale arvestatava alternatiivina vähese ladustamisvõimsuse tõttu ning seepärast, et kõnealused terminalid ei suuda suuremahulist lasti kiiresti laadida ja lossida.

([1]) Lai valik muid tooteid, nagu näiteks tsingikontsentraadid ja muud värvilise metalli kontsentraadid, tsemendiklinkrid, malm, kaoliin, fosfaadid ja muud mineraalid, koksid, petrooleumkoksid, antratsiit jne.

(12) Eespool öeldut silmas pidades järeldatakse otsuses, et söe ja rauamaagi käitlemine on muu puistlasti käitlemisest erinev turg.

(13) Lisaks on komisjon eelnevalt eristanud terminaliteenuste sisemaavedude ([2]) turgu ümberlaadimisturust. ([3]) Sama eristust kasutati ka kõnealusel juhul. Seega määratletakse otsuses peamise asjaomase tooteturuna terminaliteenused, mis on suunatud söe ja rauamaagi sisevedudele, ning mis on erinevad söe ja rauamaagi ümberlaadimisele suunatud terminaliteenustest.

2. *ASJAOMASED GEOGRAAFILISED TURUD*

(14) Komisjoni otsuse artikli 6 lõike 1 punktis c on sätestatud, et asjaomane geograafiline turg võib koosneda kõigist ARA piirkonna (st Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, sealhulgas Zeeland) sadamatest või võib olla piiratud ühelt poolt ainult Antwerpeni sadama ning teiselt poolt Madalmaade sadamatega (Rotterdam, Amsterdam, Zeeland). Põhjalikus turu-uuringus keskenduti ettevõtja Sea-Invest Antwerpenis asuva ABT terminali (ning Gentis ja Dunkirkis asuvate terminalide) ja ettevõtjale EMO-EKOM kuuluvate terminalide ning muude Madalmaade sadamate vahelisele asendatavusele.

(15) Söe ja rauamaagi terminalidel on kolm põhilist klientide rühma: terasetootjad, elektritootjad ja kauplejad. Klient peab terminali kasutamise üle otsustamisel võtma arvesse kogu logistikaahelat, et optimeerida logistilisi kogukulusid, mis on seotud söe ja rauamaagi importimisega. Turu-uuring näitas, et kõnealused tegurid seavad olulisi piiranguid konkreetse terminali valikul. Logistikaahela kõige tähtsamateks kuluelementideks on terminalis käitlemise ja ladustamise kõrval mereveo kulud ja sisetransport. Terminali käitlemis- ja ladustamistasud moodustavad ainult ligikaudu 10–15 % logistilistest kogukuludest. Suhteliselt madalate terminalitasude tõttu on terminalitasude 10 % või isegi 15 % hinnatõusu juures terminalide vahetamine ebatõenäoline, kuna sadama ja mahalaadimisterminali valik sõltub pigem tähtsamatest kuluelementidest – mereveo ja sisetranspordi kuludest – ning ka muudest kliendist sõltuvatest teguritest.

(16) Seega analüüsitakse otsuses kõigepealt söe ja rauamaagi impordiga seotud logistiliste kogukulude kõige tähtsamaid osi. Lisaks võetakse otsuses kokku põhjaliku uuringu tulemused seoses ettevõtjate Sea-Invest, EMO-EKOM ja muude terminalide üksikklientide võimalustega vahetada Antwerpeni (või isegi Genti ja Dunkirki) terminal Rotterdami ja muude Madalmaade sadamate vastu.

([2]) St süvamerelaevalt otse siseveepraamile, rongile või veoautole.
([3]) St süvamerelaevalt ülekande-/liinialustele.

(17) Mereveo kulud on enamike klientide jaoks kõige tähtsamaks teguriks konkreetse terminali valikul. Üldiselt on palju tulusam kasutada söe ning, veelgi enam, rauamaagi meretranspordil nii suuri aluseid kui võimalik. Siiski on konkreetse aluse valik piiratud sadamate süvise suurusega. Turu-uuring kinnitas, et Antwerpeni sadamal on suuremad süvisega seotud piirangud kui Rotterdami ja muudel ARA piirkonna sadamatel ning seega ei saa suured alused (mis ületavad 140 000 dedveiti) Antwerpeni sadamasse siseneda täislastis. Seevastu toovad nimetatud suured alused 79 % sütt ja 93 % rauamaaki lossimiseks Rotterdami sadamasse. Mereveo kulude kvantitatiivne analüüs kinnitas süvise suuruse olulisust ja sellest tulenevate ABT terminali suuremate kulude suhtelist tähtsust võrreldes EMO-EKO terminaliga. Söe puhul, mida transporditakse sadamatest, millel pole piiranguid seoses süvisega (kus käideldakse enam kui 70 % ARA piirkonnas lossitavast söest), erinevad Antwerpeni ja Rotterdami mereveo kulud keskmiselt 50 % ulatuses käitlemistasust. Juba seetõttu oleks ka 10 % hinnatõusu juures terminali vahetus ebatõenäoline.

(18) Ka sisetranspordi kuludel võib olla märkimisväärne mõju konkreetse terminali valikul, sõltuvalt klientide asukohast. Erinevate piirkondade keskmiste sisetranspordikulude võrdlus Antwerpeni ja Rotterdami terminalide vahel näitab, et Antwerpen on oluliselt odavam eelkõige Belgia ja mõningal määral ka Põhja-Prantsusmaa jaoks. Rotterdam on omakorda odavam Saksamaa jaoks – Ruhrgebiet, Saksamaa – Saarimaa, Lõuna-Saksamaa ja mõningal määral ka Madalmaade jaoks. Kulude erinevus Antwerpeni ja Rotterdami sadamate vahel kõnealuste piirkondade jaoks erineb keskmise terminalitasu osas vahemikus 20 % kuni 50 %. Nimetatud asjaolu vähendab klientide majanduslikku huvi terminalitasude 10 % tõusu juures Anwerpeni sadama vahetuseks Rotterdami vastu ja vastupidi. Ka on see kooskõlas Sea-Invest avaldustega ja uuringu vastustega, mille kohaselt Antwerpeni ja Rotterdami terminalid teenindavad erinevaid sisemaa piirkondi ning terminalivalik sõltub märkimisväärselt kliendi asukohast.

(19) Lisaks analüüsitakse otsuses ettevõtjatele ABT ja EMO-EKO kuuluvate terminalide terminaliteenuste hindu, mida maksavad kliendid erinevatest geograafilistest piirkondadest. Kõnealune asjaolu näitas nii ettevõtja ABT kui ka ettevõtja EMO-EKOM puhul, et ei ole konkreetseid piirkondi, kus kliendid maksaksid oluliselt madalamat või kõrgemat hinda võrreldes muude piirkondadega. See omakorda osutab sellele, et ei ole selliseid piirkondi, kus terminalidevaheline konkurents oleks eriti tugev. Terminalihindade analüüs näitas ka seda, et nii ettevõtja ABT kui ka ettevõtja EMO-EKOM puhul erinevad hinnad üksikklientidele oluliselt.

(20) Võttes arvesse iga eespool määratletud klientide rühma erinevat konkreetset olukorda, võetakse otsuses kokku terminalid, mida kasutavad erinevate piirkondade klientide üksikrühmad, ja nende tegelikud võimalused terminalide vahetamiseks. Kõnealune analüüs põhineb klientide vastustel üksikasjalikele küsimustikele ja vestlustel, mis on läbi viidud paljude klientidega. Kõik kliendid rõhutasid, et nende terminali valik sõltub suures osas mereveo ja sisetranspordi kuludest. Lisaks on iga kliendi puhul palju muid terminali valikut määravaid ja piiravaid tegureid, näiteks jagatud lastiveo teenuste kasutamine, [1] lisateenused ja terminalide laomaht, ülekoormuse risk, klientide käitiste arv ja asukoht, praamiga või rongiga juurdepääsu võimalus ja sobivus, tarnekindlus (s.o madala vee perioodidel Reini jões) või pikaajaliste lepingute olemasolu sisetranspordi teenuseosutajatega.

(21) Kõnealune analüüs kinnitas, et ABT terminali ja EMO-EKO terminali vahelise asendusvõimaluse kasutamine on väga piiratud. Võttes aluseks turu-uuringut, määratletakse otsuses asenduse tegelikud võimalused: kogused, mille puhul ABT terminali saab kasutada EMO-EKOM terminali asemel on marginaalsed, võttes arvesse ettevõtja EMO-EKOM kogumahtu (vähem kui 5 %). Kõnealused kogused ei avalda ettevõtjale EMO-EKOM konkurentsisurvet, eelkõige seetõttu, et tähtsamad kliendid ei kavatse asendusvõimalust kasutada. Kogused, mille puhul EMO-EKOM terminali saab kasutada ABT terminali asemel on marginaalsed, võttes arvesse ettevõtja ABT kogumahtu (vähem kui 10 %). Kõnealused kogused avaldavad ettevõtjale ABT ainult väga piiratud konkurentsisurvet, eelkõige seetõttu, et ettevõtja ABT kõige tähtsamad kliendid ei kavatse asendusvõimalust kasutada.

(22) Kõik see toetab järeldust, et Rotterdami/Amsterdami/Zeelandi piirkond on Antwerpeni/Genti/Dunkirki piirkonnast erinev geograafiline turg. [2] Konkurentsitingimused ei ole kõnealuses kahes piirkonnas ühesugused. Siiski esineb kõnealuste geograafiliste piirkondade vahel teatavat piiratud konkurentsi. Vähest konkurentsi võib täheldada eelkõige kauplejate koguste puhul.

(23) Söe ja rauamaagi ümberlaadimise puhul oleks asjaomane geograafiline turg aga laiem, hõlmates kõiki peamiseid süvamere sadamaid Göteborgi – Le Havre'i piirkonnas, sealhulgas Ühendkuningriikide ja Iirimaa süvamere sadamaid.

[1] Nimetatakse ka „pakiteenusteks". Jagatud lastiveo teenuse puhul on tegemist teenuse jagamisega mitme kliendi vahel, kes ei impordi piisavaid koguseid, et saada majanduslikku kasu üksi alust täites.

[2] Võib jätta määramata, kas Genti ja Dunkirki sadamad moodustavad Antwerpeniga sama või erineva geograafilise turu (kuid erineb igal juhul Madalmaade sadamate moodustavast turust). Mõlemal juhul ei põhjusta tehingud konkurentsiprobleeme.

3. *HINNANG KONKURENTSILE*

1) ***Terminaliteenused, mis on suunatud söe ja rauamaagi sisetranspordile***

a) **Ühepoolsed mõjud**

i) *Ettevõtja ABT terminali turgu valitseva seisundi tugevdamine Antwerpenis*

(24) ABT valitseb Antwerpeni turgu (100 % turuosa) terminaliteenuste osas, mis on suunatud söe ja rauamaagi sisetranspordile, [1] ning kus talle pakutakse vaid vähest konkurentsi. Otsuses analüüsitakse, kas ettevõtjal Sea-Invest võib olla võimalusi ja ajend kasutada ühiskontrolli ettevõtja EMO-EKOM üle selleks, et piirata või kõrvaldada kõnealune vähene konkurents. Nimetatud ühiskontroll ettevõtja EMO-EKOM üle annab ettevõtjale Sea-Invest võimaluse vetoõiguse kasutamiseks (ent mitte otsuste otseseks mõjutamiseks) strateegiliste otsuste tegemisel, eelkõige seoses äriplaani ja eelarvega, juhtkonna ametisse nimetamise või suuremate investeeringutega. Kõnealuse ettevõtja osalemine juhatuses annab talle juurdepääsu teatavale üldist laadi teabele ettevõtja EMO-EKOM äripoliitika ja strateegilise planeerimise kohta.

(25) Siiski ei tugevda kõnealused õigused ettevõtja Sea-Invest positsiooni, kuna mõned väikekliendid võivad valida alternatiivsed terminalid. Põhjalik turu-uuring kinnitas, et mitte ükski ettevõtja ABT väikeklientidest ei sõltuks ainult ettevõtjast EMO-EKOM. Vastupidi, enamik kõnealustest klientidest nimetas teisi terminale, näiteks OBA ja Rietlandeni terminale Amsterdamis ning RBT terminali Rotterdamis, kui parimaid võimalikke alternatiive ABT terminalile. Samuti kinnitasid väikekliendid, kes saavad vahetada kaubakoguseid EMO-EKOM ja ABT terminalide vahel, et neil on rohkem ja paremaid alternatiive, eelkõige muude terminalide näol Rotterdamis ja Amsterdamis. Võttes arvesse nimetatud klientide piiratud kaubakoguseid, oleks kõnealustel terminalidel olemas vajalik võimsus nende kaubakoguste vastu võtmiseks.

(26) Lisaks näitas uuring, et ettevõtjal Sea-Invest ei ole mingit ajendit oma vetoõiguse kasutamiseks, et blokeerida tähtsate otsuste vastuvõtmist, eesmärgiga püüda veelgi vähendada ettevõtja EMO-EKOM piiratud konkurentsisurvet. Võttes arvesse väikeklientide piiratud koguseid ja ettevõtja EMO-EKOM pühendumist üha kasvavale Saksamaa söe impordile, ei kaaluks ettevõtja Sea-Invest vetoõiguse kasutamisest tulenevad kulud üles selle kasutamisest saadavat tulu.

ii) *Ettevõtja EMO-EKOM ühepoolne hindade tõstmine*

(27) Teine võimalik kahjuteooria käsitleb tehingu ühepoolset mõju, mis võib anda ettevõtjale EMO-EKOM võimaluse ja ajendi hindade tõstmiseks. Selline ühepoolne mõju oleks võimalik i) juhul, kui ettevõtja Sea-Invest seaks ettevõtjale EMO-EKOM enne koondumist konkurentsipiiranguid, et takistada tal tõsta hindu ja ii) juhul, kui koondumise tagajärjel kõrvaldataks või oluliselt nõrgestataks selliseid konkurentsipiiranguid ettevõtjale EMO-EKOM. Põhjalik turu-uuring näitas, et ükski neist kahest tingimusest ei ole täidetud.

(28) Esiteks kuuluvad ettevõtjad EMO-EKOM ja Sea-Invest erinevatesse geograafilistesse turgudesse ja kõik võimalikud Sea-Investi terminalide kehtestatavad piirangud ettevõtja EMO-EKOM suhtes on väiksemad kui 5 % EMO-EKOM käideldavast kauba üldkogusest. Lisaks nimetasid ettevõtja EMO-EKOM kliendid kõige sagedamini võimalike asendustena terminale Rotterdamis või Amsterdamis, eelkõige aga OBA ja Rietlandeni terminale. Teiseks, isegi juhul, kui Sea-Investi terminalid kehtestaksid konkurentsipiiranguid ettevõtja EMO-EKOM suhtes, on väga vähetõenäoline, et kaasosaluse omandamine nõrgendaks selliseid piiranguid olulisel määral. Ettevõtjal Sea-Invest ei ole mingit põhjust kergendada ettevõtja ABT konkurentsi ettevõtja EMO-EKOM kaudu, kuna ta peab saavutama kaubakoguste lähetamise Antwerpeni sadamasse, sest vastupidiselt Rotterdamile, ei saa ta oluliselt kasu suurenevast söe impordist Saksamaale.

(29) Seega ei kaasne tehinguga konkurentsiprobleeme, mis tuleneksid ühepoolsest mõjust, mis tugevdaks Sea-Investi turgu valitsevat seisundit või võimaldaks ettevõtjal EMO-EKOM tõsta hindu.

b) **Kooskõlastatud mõju**

(30) Otsuse artikli 6 lõike 1 punktis c on nimetatud võimaliku konkurentsiprobleemina ka turukäitumise kooskõlastamist ettevõtjate Sea-Invest ja EMO-EKOM vahel ning muude terminalide (OBA, EBS, RBT, OVET) vahel, mida kontrollivad EMO-EKOM aktsionärid, vahel, tulenevalt ettevõtjate Sea-Investi ja EMO-EKOM ning ettevõtjate HES ja Manufrance vahel tekkivatest struktuurilistest sidemetest. Võttes siiski arvesse eespool määratletud geograafilisi turgusid, on ettevõtja Sea-Invest kontrollitavad terminalid ühelt poolt ja ettevõtjate HES ja Manufrance kontrollitavad EMO-EKOM ning muud terminalid teiselt poolt tegevad eraldi turgudel. Seega on tehingust tulenev turukäitumise konkurentsivastane kooskõlastamine ebatõenäoline, võttes arvesse nendevahelisi piiratud ulatusega konkurentsipiiranguid.

(31) Ettevõtja ABT ja muude ARA piirkondade terminalide vahel esineva teatava vähese konkurentsi osas ei tuvastanud põhjalik turu-uuring seda, et tehing võiks viia kooskõlastatud mõjuni. Uuring näitas, et terminalide juhtkond on terminalide tegevuse juhtimisel suhteliselt sõltumatu, sealhulgas üksikklientide hinnapoliitika ja laienemisplaanide väljakujundamisel. Igasugune kooskõlastamine on vähetõenäoline ka seetõttu, et ettevõtja EMO-EKOM aktsionärid oleksid üsna erinevad nii oma

[1] Ka Sea-Invest oleks turgu valitsev juhul, kui Genti ja Dunkirki sadamad oleksid kaasatud asjaomasesse geograafilisse turgu seetõttu, et Sea-Invest omab kontrolli vabaturu klientidele sütt ja raumaaki käitlevate terminalide üle. Järgnev analüüs oleks sama ka juhul, kui Genti ja Dunkirki sadamad kuuluksid Antwerpeniga samasse turgu.

tegevusalade kui ka vertikaalse integratsiooni osas. Turu läbipaistvus üksikklientidega läbirääkimistel kokkulepitud hinnatingimuste osas on piiratud. Klientide eripärade, eelkõige aga nende geograafilise asukoha tõttu, ei saa terminaliteenuseid käsitleda homogeensetena. Lisaks ei tuvastanud põhjalik uuring usaldusväärse hoiatusmehhanismi olemasolu. Nii ülejäänud kaks konkurenti (eelkõige Rietlanden) kui ka suured kliendid kujutavad endast olulisi takistusi, mis võivad seada ohtu kooskõlastamise oodatud tulemuse.

(32) Võttes arvesse eespool öeldut, ei tulene tehingust ettevõtjate Sea-Invest, EMO-EKOM, HES ja Manufrance vahelise kooskõlastatud mõju tõttu konkurentsiprobleeme.

c) **Artikli 2 lõige 4**

(33) Turu-uuringus leidis kinnitust ka asjaolu, et tehingust ei tulene ettevõtjate Sea-Invest, HES ja Manufrance vahelist kooskõlastamist terminaliteenuste osas, mis on suunatud muu puistlasti käitlemisele. Ei ole märke selle kohta, et ettevõtja Sea-Invest sisenemine sütt ja rauamaaki käitleva terminali EMO-EKOM aktsionärideringi võiks muu puistlasti osas viia kooskõlastamiseni ettevõtjatega HES ja Manufrance. Lisaks on ARA piirkonnas palju iseseisvaid muud puistlasti käitlevaid terminale.

2) ***Terminaliteenused söe ja rauamaagi ümberlaadimiseks***

(34) Otsusest järeldub, et tehingu tagajärjel ei teki konkurentsiprobleeme terminaliteenuste osas, mis on suunatud söe ja rauamaagi ümberlaadimisele, võttes arvesse ettevõtjate Sea-Invest ja EMO-EKOM piiratud ümberlaadimiskoguseid ja paljude alternatiivterminalide olemasolu.

4. *KOKKUVÕTE*

(35) Otsusest järeldub, et kavandatud koondumine ei põhjusta konkurentsiprobleeme, mille tulemusel oleks tõhus konkurents ühisturul või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud.

(36) Sellest tulenevalt kuulutab komisjon koondumise kokkusobivaks ühisturuga ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga vastavalt ühinemismääruse artikli 8 lõikele 1 ning EMP lepingu artiklile 57.