

**KOMISIJAS LĒMUMS****(2006. gada 18. augusts),****ar ko paziņo, ka koncentrācija ir saderīga ar kopējo tirgu un EEZ līguma darbību****(Lieta Nr. COMP/M.3848 – Sea-Invest/EMO-EKOM)**

(izzinots ar dokumenta numuru K(2006) 3710)

**(Autentisks tikai teksts angļu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2007/687/EK)

Komisija 2006. gada 18. augustā pieņēma lēmumu apvienošanās lietā saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula)<sup>(1)</sup>, un jo īpaši saskaņā ar minētās regulas 8. panta 2. punktu. Pilna lēmuma nekonfidencialā versija lietas autentiskā valodā atrodama Konkurences ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē: [http://ec.europa.eu/comm/competiton/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html)

**I. KOPSAVILKUMS**

- (1) Sea-Invest NV (“Sea-Invest”) ir privāts uzņēmums, kas sniedz termināļa pakalpojumus vairākās ostās Beļģijā, Francijā, Vācijā un Dienvidāfrikā. Tās pamatdarbība ir sauso beramkravu un citu kravu, kas nav konteinerkravas, kraušanas pakalpojumi. Turklāt Sea-Invest kontrolē citus termināļus, kas sniedz akmeņogļu, dzelzsrūdas un citu beramkravu kraušanas pakalpojumus, t. i., ABT Antwerpenē, GCT un CBM Ģentē un Sea-Bulk Denkerkā.
- (2) Europees Massagoed-Overslagbedrijf BV un Erts- en Kolen Overslagbedrijf BV (“EMO-EKOM”) sniedz termināļa pakalpojumus Roterdamā, veicot akmeņogļu un dzelzsrūdas kraušanas operācijas. EMO veic termināļa pakalpojumus, bet iekārtas pieder EKOM. EMO-EKOM esošie akcionāri ir ThyssenKrupp Veerhaven BV (“TKV”), RAG Logistic GmbH (“RAG”), HES Beheer NV (“HES”) un Manufrance BV (“Manufrance”).
- (3) TKV ir ThyssenKrupp Steel jūras ostas ekspeditors Amsterdamas, Roterdamas un Antverpenes ostā. Grupai piederošās Disburgas domnas vajadzībām tas sniedz stūmējvelkoņu un baržas pakalpojumus Reinas upē. TKV arī pārvalda akmeņogļu un dzelzsrūdas termināli Roterdamas ostā, kas pilnībā atvēlēts ThyssenKrupp group.
- (4) HES, neskaitot EMO-EKOM akcijas, pieder daļas citos uzņēmumos, kas veic sauso beramkravu kraušanas pakalpojumus Roterdamas, Amsterdamas un Zēlandes ostā. Tā filiāle EBS sniedz akmeņogļu, dzelzsrūdas un citu beramkravu kraušanas pakalpojumus Roterdamā. Tam arī ir kopīga kontrole dzelzsrūdas, akmeņogļu un citu beramkravu RBT termināli Roterdamā un akmeņogļu un citu beramkravu OBA termināli Amsterdamā. Turklāt tam pieder daļas, kas nenodrošina kontroli, ogļu, dzelzsrūdas un citu beramkravu OVET termināli Zēlandē.
- (5) Manufrance, neskaitot EMO-EKOM akcijas, pieder OVET un OBA kontrolpakete. Tā ir ATIC Services filiāle – Total, EDF un Arcelor grupas kopuzņēmums (kaut gan neviens no šiem akcionāriem nekontrolē ATIC Services). ATIC Services ir kontrolpaketes turētājs uzņēmumos, kas sniedz akmeņogļu tirdzniecības, iekšējo ūdensceļu loģistikas, jūras pārvadājumu un akmeņogļu un dzelzsrūdas kravu kvalitātes kontroles pakalpojumus.
- (6) Ierosinātajā darījumā Sea-Invest iegūst EMO-EKOM kopīgu kontroli, iegādājoties kontrolpakciju sabiedrības SNV akcijas no RAG, kas ir tās esošais akciju īpašnieks. Pēc šā darījuma uzņēmumu EMO-EKOM kopīgi kontrolēs Sea-Invest, TKV, HES un Manufrance.
- (7) Komisijas veiktajā tirgus izpētē tika atklāts, ka ierosinātā koncentrācija neizraisīs bažas par konkurenci, kuru rezultātā būtiski tiktu traucēta efektīva konkurence kopējā tirgū vai tā būtiskā daļā.
- (8) Komisija jau iepriekš ir ierosinājusi termināļa pakalpojumu tirgu (kravu kraušanas un uzglabāšanas pakalpojumi ostās) iedalīt trīs apakštirgos atbilstīgi galvenajiem kravu veidiem: i) gabalpreces (jo īpaši konteineri); ii) sausas beramkravas un iii) šķidrās preces bez taras. Iepriekšējā lēmumā arī tika ierosināts, ka beramkravu termināļa pakalpojuma tirgus varētu iedalīt arī

**II. PASKAIDROJUMA RAKSTS****1. KONKRĒTO PRODUKTU TIRGI**

<sup>(1)</sup> OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

apakštirgos attiecīgi pārkrauto preču veidam. Beramkravas parasti tiek iedalītas vairākās kategorijās – akmeņogles un dzelzsrūda, lauksaimniecības beramkravas (piem., graudi vai labība) un citas beramkravas<sup>(1)</sup>. Tā kā lauksaimniecības beramkravu termināļi nekonkurē ar pārējiem diviem beramkravu termināļu veidiem, galvenokārt sakarā ar pārtikas nekaitīguma prasībām, izmeklēšanā tika pētīts, vai akmeņogļu un dzelzsrūdas kraušanas pakalpojumi, no vienas puses, un citu beramkravu kraušanas pakalpojumi, no otras puses, veido atsevišķus produktu tirgus.

- (9) Akmeņogles un dzelzsrūda ir galvenās beramkravas, kas tiek krautas lielos apjomos, kurām ir svarīgs izkraušanas ātrums, bet nav jāpievērš īpaša uzmanība uzglabāšanai. Termināļa uzņēmumi var pārslēgties no akmeņogļu kraušanas pakalpojumu sniegšanas uz dzelzsrūdas kraušanas pakalpojumu sniegšanu, un daudzi uzņēmumi veic šo abu produktu kraušanu ar vienām un tām pašām iekārtām. Gan dzelzsrūda, gan akmeņogles uzglabā zem atklātas debess un pamatā vienā un tajā pašā teritorijā, tikai atsevišķi vienu no otras. Turklāt akmeņogļu un dzelzsrūdas kraušanas pakalpojumu pircēji abos gadījumos parasti ir šo preču galapatērētāji, tas ir, lielleģionā uzņēmumi un elektroenerģijas ražotāji. Abas minētās preces tiek pārvadātas arī ar lielākiem jūras kuģiem, un iekšzemes pārvadājumos jo īpaši tiek izmantotas baržas un mazākā mērā dzelzceļa transports.
- (10) No otras puses, citu beramkravu kraušanā ir jāpiemēro cita metode, jo bieži tās ir trauslākas nekā akmeņogles un dzelzsrūda, to pārvietošanai nevar izmantot liela ātruma konveijeri, ko izmanto akmeņogļiem un dzelzsrūdai, un dažreiz ir vajadzīga uzglabāšana zem jumta. Citas beramkravas pārvadā un kraušanu veic ievērojami mazākos apjomos. Citu beramkravu pārvadāšanai izmanto daudz mazākus jūras kuģus nekā akmeņogļiem un dzelzsrūdai, kas spēj piekļūt ostām ar ierobežotākiem iegrimmes nosacījumiem. Sakarā ar mazākiem apjomiem citu beramkravu iekšzemes pārvadājumi ir daudz elastīgāki. Citu beramkravu pircēji ir dažādi, un pārdevējiem un loģistikas uzņēmumiem ir lielāka ietekme.
- (11) Kaut gan daži mazie termināļi pārslēdzas starp akmeņogļu un dzelzsrūdas kraušanas pakalpojumu sniegšanu un citu beramkravu kraušanas pakalpojumu sniegšanu, pastāv būtiskas atšķirības šo divu produktu kategoriju apstrādē, kas ierobežo efektīvu un tūlītēju piedāvājuma aizstāšanu. Būtiski akmeņogļu un dzelzsrūdas pircēji arī apstiprināja, ka citus beramkravu termināļus tie neapsver kā dzīvotspējīgu alternatīvu, jo tiem nav pietiekamas uzglabāšanas jaudas un spējas ātri iekraut un izkraut lielus kravas apjomus.

- (12) Ņemot vērā iepriekš minēto, lēmumā ir secināts, ka akmeņogļu un dzelzsrūdas kravu kraušanas tirgus un citu beramkravu kraušanas tirgus ir atsevišķi tirgi.
- (13) Turklāt Komisija jau iepriekš ir nodalījusi termināļa pakalpojumu tirgu iekšzemes pārvadājumiem<sup>(2)</sup> un termināļa pakalpojumu tirgu pārkraušanas operācijām<sup>(3)</sup>. Šis nodalījums tika apstiprināts arī šajā gadījumā. Tāpēc lēmumā termināļa pakalpojumu tirgus akmeņogļu un dzelzsrūdas iekšzemes pārvadājumiem ir definēts kā galvenais ietekmētais tirgus, kas ir nodalīts no termināļa pakalpojumu tirgus akmeņogļu un dzelzsrūdas pārkraušanas operācijām.

## 2. KONKRĒTIE ĢEOGRĀFISKIE TIRGI

- (14) Komisija lēmuma 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteica, ka konkrētais ģeogrāfiskais tirgus varētu būt visas ARA zonas ostas (t. i., Antverpene, Roterdama, Amsterdama, ieskaitot Zēlandi) vai tikai Antverpenes osta, no vienas puses, un Nīderlandes ostas (Roterdama, Amsterdama, Zēlande), no otras puses. Padziļinātā tirgus izpēte tādējādi tika koncentrēta uz aizstājāmību starp *Sea-Invest's ABT* termināli Antverpenē (kā arī tā termināļiem Ģentē un Denkerkā) un *EMO-EKOM*, kā arī citiem termināļiem Nīderlandes ostās.
- (15) Akmeņogļu un dzelzsrūdas termināļiem ir trīs galvenās klientu grupas: tērauda ražotāji, elektroenerģijas ražotāji un tirgotāji. Ievedot akmeņogles un dzelzsrūdu, klientam, lemdot par termināļa izmantošanu, ir jāņem vērā visa loģistikas ķēde, lai optimizētu ar loģistiku saistītās kopējās izmaksas. Tirgus izpēte parādīja, ka tādējādi tiek būtiski sašaurināta konkrētā termināļa izvēle. Papildus termināļa un uzglabāšanas izmaksām svarīgākie izmaksu elementi loģistikas ķēdē ir jūras un iekšzemes pārvadājumu izmaksas. Termināļa un uzglabāšanas maksas veido aptuveni 10–15 % no kopējām loģistikas izmaksām. Termināļa maksas relatīvi zemā ietekme neveicina tā nomaiņu, ja termināļa tarifus paaugstina par 10 % vai pat 15 %, jo ostas un izkraušanas termināļa izvēli nosaka daudz svarīgāki izmaksu elementi – jūras pārvadājumu izmaksas un iekšzemes pārvadājumu izmaksas, kā arī citi faktori, kas ir būtiski konkrētajam klientam.
- (16) Tāpēc lēmumā vispirms tiek analizētas akmeņogļu un dzelzsrūdas ievadumu kopējo loģistikas izmaksu svarīgākās daļas. Turklāt lēmumā ir sniegts padziļinātā izpētes rezultātu kopsavilkums par *Sea-Invest*, *EMO-EKOM* un citu termināļu atsevišķu klientu iespējām izvēlēties starp Antverpeni (vai Ģenti un Denkerku), no vienas puses, un Roterdamu un citām Nīderlandes ostām, no otras puses.

<sup>(1)</sup> Plašs preču spektrs, piemēram, cinka koncentrāts un citi krāsainā metāla koncentrāti, cementa klinkeri, čuguns, kaolīns, fosfāti un citi izrakteņi, koks, naftas koks, antracīts u. c.

<sup>(2)</sup> T.i., no dziļjūras kuģa tieši uz iekšzemes baržu, vilcienu vai kravas automašīnu.

<sup>(3)</sup> T.i., no dziļjūras kuģa tieši uz maiņas/padeves kuģi.

- (17) Jūras pārvadājumu izmaksas lielākajai daļai klientu ir svarīgākais ietekmējošais faktors attiecīgā termināļa izvēlē. Parasti visizdevīgāk ir izmantot pēc iespējas lielākus kuģus akmeņogļu un jo īpaši dzelzsrūdas transportēšanai pa jūru. Taču attiecīga lieluma kuģa izvēli ierobežo kuģa iegrimis iespējas ostā. Tirgus izpēte apstiprināja, ka Antverpenes ostā ir stingrāki iegrimis ierobežojumi nekā Roterdamā un atsevišķās ARA zonas ostās un ka tāpēc lielie kuģi (kuru pilnā kravnesība tonnās pārsniedz apt. 140 000 dwt) nevar iekļūt Antverpenes ostā pilnībā noslogoti. Turpretī šie lieli kuģi uz Roterdamu ostu izkraušanai atved 79 % akmeņogļu un 93 % dzelzsrūdas. Jūras transporta izmaksu kvantitatīvā analīze apstiprināja iegrimis svarīgumu un ABT termināļa izmaksu neizdevīguma relatīvo svarīgumu salīdzinājumā ar EMO-EKOM termināli. Gadījumos, kad akmeņogles tiek transportētas no iegrimis neierobežotām ostām (kas ir vairāk nekā 70 % no visām ARA zonas ostās izkrautajām akmeņoglēm), jūras pārvadājuma izmaksu starpība starp Antverpeni un Roterdamu ir aptuveni 50 % no kraušanas tarifa. Tāpēc maz ticams, ka cenu palielinājums par 10 % radīs vēlmi mainīt termināli.
- (18) Atkarībā no klienta atrašanās vietas iekšzemes pārvadājumu izmaksas arī var būtiski ietekmēt termināļa izvēli. Iekšzemes pārvadājumu vidējo izmaksu salīdzinājums dažādiem reģioniem no Antverpenes un Roterdamas rāda, ka Antverpene ir būtiski izdevīgāka Beļģijai un zināmā mērā arī Ziemeļfrancijai. No otras puses, Roterdama ir izdevīgāka Vācijai – Rūras apgabals, Vācijai – Zāras apgabals, Dienvidvācijai un zināmā mērā Nīderlandei. Izmaksu starpība starp Antverpeni un Roterdamu šiem reģioniem ir robežās no 20 % līdz 50 % no vidējās termināļa maksas. Tas klientiem ierobežo ekonomisko stimulu mainīt termināli starp Antverpeni un Roterdamu, ja termināļa maksa palielinās par 10 %. Tas arī sakrīt ar *Sea-Invest* paziņojumu un ar izpētē aptaujāto respondentu atbildēm, ka Antverpene un Roterdama lielā mērā apkalpo dažādus reģionus un ka termināļa izvēli jau iepriekš būtiski nosaka klienta atrašanās vieta.
- (19) Vēl lēmumā tiek analizētas ABT un EMO-EKOM termināļu pakalpojumu cenas, ko maksā klienti, kas atrodas dažādās ģeogrāfiskajās teritorijās. Analīze parādīja, ka attiecībā uz ABT un EMO-EKOM nav tādu reģionu, kur klienti maksātu ievērojami augstākas vai zemākas cenas salīdzinājumā ar citiem reģioniem. Tas, šķiet, norāda, ka nav tādu reģionu, kur termināļu starpā būtu spēcīgs konkurences spiediens. Termināļu cenu analīze arī parādīja, ka cenas atsevišķiem ABT un EMO-EKOM klientiem būtiski atšķiras.
- (20) Attiecībā uz iepriekš minēto klientu grupu īpašo stāvokli, lēmumā ir dots kopsavilkums par atsevišķu klientu grupu, kas atrodas dažādās teritorijās, izmantotajiem termināļiem un viņu faktiskajām iespējām izvēlēties citu termināli. Šī analīze tika sagatavota, pamatojoties uz klientu atbildēm, aizpildot detalizētas aptaujas anketas, un uz intervijām ar vairākiem klientiem. Visi klienti uzsvēra, ka termināļa izvēle ir lielā mērā atkarīga no jūras pārvadājumu izmaksām un iekšzemes pārvadājumu izmaksām. Turklāt katram klientam ir vairāki citi faktori, kas nosaka un ierobežo termināļa izvēli, piemēram, līdzdalība dalītās kravas pakalpojumos <sup>(1)</sup>, papildu pakalpojumi un termināļa uzglabāšanas jauda, sastrēgumu risks, klienta rūpnīcu skaits un atrašanās vieta, piekļuve un piemērotība baržas vai dzelzceļa transportam, piegāžu drošība (piemēram, zema ūdens līmeņa periodi Reinas upē) vai ilgtermiņa līgumu esība ar iekšzemes pārvadājumu veicējiem.
- (21) Šī analīze apstiprināja, ka aizstāšanas iespējas starp ABT termināli un EMO-EKOM termināli ir ļoti ierobežotas. Pamatojoties uz tirgus izpēti, lēmumā ir kvantitatīvi izteiktas aizstājamības faktiskās iespējas, apjomi, par kādiem ABT var aizstāt EMO-EKOM, ir nelieli attiecībā pret EMO-EKOM kopējo apjomu (mazāk par 5 %). Šie apjomi EMO-EKOM nerada konkurences spiedienu, jo īpaši tāpēc, ka svarīgākie klienti negatavojas mainīt termināli. Apjomi, ar kādiem EMO-EKOM var aizstāt ABT, arī ir mazi salīdzinājumā ar ABT apjomiem (mazāk par 10 %). Šie apjomi ABT rada nelielu konkurences spiedienu, jo īpaši tāpēc, ka svarīgākie klienti negatavojas mainīt termināli.
- (22) Tas pamato secinājumu, ka Roterdama/Amsterdam/Zēlande ir no Antverpenes/Ģentes/Denkerkas atsevišķs ģeogrāfiskais tirgus <sup>(2)</sup>. Konkurences nosacījumi šajās divās teritorijās nav vienādi. Taču šo ģeogrāfisko tirgu starpā pastāv robežkonkurence. Šī robežkonkurence galvenokārt skar tirdzniecības apjomus.
- (23) No otras puses, attiecībā uz akmeņogļu un dzelzsrūdas pārkraušanas operācijām konkrētais ģeogrāfiskais tirgus varētu būt plašāks, ietverot visas galvenās dziļjūras ostas Ģēteborgas – Havras zonā, ieskaitot Apvienotās Karalistes un Īrijas dziļjūras ostas.

<sup>(1)</sup> Arī saukti "sūtījuma pakalpojumi" (*parcel services*). Dalītās kravas pakalpojums ietver kravas transportēšanu dažādiem klientiem, kuri neieved kravu tik lielos apjomos, lai tiem atmaksātos kuģi fraktēt neatkarīgi.

<sup>(2)</sup> Jautājumu par to, vai Ģentes un Denkerkas ostas veido vienu ģeogrāfisko tirgu ar Antverpeni vai atsevišķus tirgus (kas jebkurā gadījumā atšķiras no Nīderlandes ostām), var atstāt neatbildētu. Neviena no šīm iespējām nerada konkurences bažas.

## 3. IETEKMES UZ KONKURENCI NOVĒRTĒJUMS

1) **Termināļu pakalpojumi akmeņogļu un dzelzsrūdas iekšzemes pārvadājumiem**a) **Vienpusēja ietekme**i) **ABT ietekmes nostiprināšana Antverpenē**

(24) ABT dominē Antverpenes tirgū, sniedzot termināļa pakalpojumu akmeņogļu un dzelzsrūdas iekšzemes pārvadājumiem (tirgus daļa ir 100 %) <sup>(1)</sup>, kur tas tikai nedaudz izjūt robežkonkurenci. Lēmumā ir analizēts, vai *Sea-Invest* ir iespēja un motivācija izmantot kopējo kontroli EMO-EKOM, lai ierobežotu vai novērstu šo robežkonkurenci. Šī kopīgā kontrole EMO-EKOM dos *Sea-Invest* veto tiesības (nevis aktīvas rīkošanas iespējas), pieņemot stratēģiskus lēmumus, jo īpaši saistībā ar biznesa plānu un budžetu, vadības iecelšanu vai lieliem ieguldījumiem. Tā piedalīšanās valdē nodrošina tam vispārēju informāciju par EMO-EKOM uzņēmējdarbības politiku un stratēģiskiem plāniem.

(25) Tomēr minētās tiesības nevar stiprināt *Sea-Invest* stāvokli, jo robežklienti var izmantot alternatīvos termināļus. Padziļinātā izpēte apstiprināja, ka neviens ABT robežklients nebūtu atkarīgs tikai no EMO-EKOM. Gluži pretēji, lielākā daļa klientu kā labākās alternatīvas ABT terminālam minēja citus termināļus, piemēram, OBA un *Rietlanden* Amsterdamā un RBT Roterdamā. Tāpat robežklienti, kas var pāriet no EMO-EKOM uz ABT, apstiprināja, ka ir vēl citas un labākas alternatīvas, jo īpaši citi termināļi Roterdamā un Amsterdamā. Ņemot vērā robežklientu nelielo skaitu, alternatīvajiem termināļiem būtu vajadzīgā jauda, lai absorbētu šos papildu apjomus.

(26) Turklāt izpēte parādīja, ka *Sea-Invest* nebūtu motivācijas izmantot veto tiesības svarīgu lēmumu bloķēšanai, lai tādējādi mēģinātu samazināt ierobežoto konkurences spiedienu no EMO-EKOM puses. Ņemot vērā robežklientu nelielo skaitu un EMO-EKOM mērķi palielināt akmeņogļu importu uz Vāciju, *Sea-Invest* ieguvums nebūtu šāda veto izmaksu vērts.

ii) **Vienpusēja EMO-EKOM cenu palielināšana**

(27) Vēl viens iespējams pamats bažām ir vienpusēja darījuma ietekme, ko EMO-EKOM var veikt ar motivāciju celt

<sup>(1)</sup> *Sea-Invest* arī dominētu, ja Ģentes un Denkerkas ostas būtu iekļautas ģeogrāfiskajā tirgū, jo akmeņogļu un dzelzsrūdas terminālā brīvos klientus kontrolē *Sea-Invest*. Analīze būtu tāda pati, ja Ģente un Denkerka būtu vienā tirgū ar Antverpeni.

cenās. Šāda vienpusēja ietekme būtu iespējama, ja pirms apvienošanās i) *Sea-Invest* radītu konkurences ierobežojumus EMO-EKOM, neļaujot tam celt cenas, un ii) koncentrācija likvidētu vai būtiski vājinātu šos konkurences ierobežojumus EMO-EKOM. Padziļinātā tirgus izpēte parādīja, ka neviens no šiem diviem nosacījumiem nav izpildījies.

(28) Pirmkārt, EMO-EKOM un *Sea-Invest* atrodas dažādos ģeogrāfiskajos tirgos, un jebkurš iespējams ierobežojums, ko *Sea-Invest* termināļi piemērotu EMO-EKOM, ir ierobežots ar mazāk nekā 5 % no EMO-EKOM kopējiem apjomiem. Turklāt EMO-EKOM klienti visbiežāk kā iespējamus aizstājējus norādīja citus termināļus Roterdamā vai Amsterdamā, jo īpaši OBA vai *Rietlanden*. Otrkārt, pat ja *Sea-Invest* būtu kādi konkurences ierobežojumi attiecībā uz EMO-EKOM, ir maz ticams, ka kopīgas kontrolējošas daļas iegāde būtiski vājinātu šos ierobežojumus. *Sea-Invest* nebūtu motivācijas mazināt ABT konkurenci pret EMO-EKOM, jo tam būs jāpiesaista kravas Amsterdamai, jo tas (pretēji Roterdamai) negūs peļņu no palielinātā akmeņogļu importa uz Vāciju.

(29) Tādējādi darījums nerada nekādas konkurences bažas sakarā ar vienpusēju ietekmi, stiprinot *Sea-Invest* dominanci vai sekmējot EMO-EKOM cenu palielināšanu.

b) **Koordinēšanas ietekme**

(30) Lēmuma 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā kā iespējams konkurences apdraudējums tika minēta arī rīcības koordinēšana starp *Sea-Invest* un EMO-EKOM, un citiem termināļiem (OBA, EBS, RBT, OVET), ko kontrolē EMO-EKOM akcionāri, sakarā ar strukturālām saitēm, kas ir radītas starp *Sea-Invest* un EMO-EKOM, HES un *Manufrance*. Taču, ņemot vērā iepriekš definētos ģeogrāfiskos tirgus, *Sea-Invest* kontrolētie termināļi, no vienas puses, un EMO-EKOM un citi termināļi, ko kontrolē HES un *Manufrance*, no otras puses, ir aktīvi dažādos tirgos. Tāpēc sakarā ar šo darījumu iespējamā rīcības koordinēšana, kas būtu vēsta pret konkurenci, ir maz ticama, ņemot vērā mazos konkurences ierobežojumus to starpā.

(31) Ņemot vērā, ka starp ABT un citiem termināļiem ARA zonā pastāv robežkonkurence, padziļinātajā izpētē neatklājās pierādījumi, ka darījuma rezultātā varētu notikt rīcības koordinēšana. Izpēte parādīja, ka termināļu vadība ir samērā neatkarīga termināļu darbības organizēšanā, ieskaitot cenu politikas noteikšanu atsevišķiem klientiem vai paplašināšanās plānus. Jebkura koordinēšana ir maz iespējama arī tāpēc, ka EMO-EKOM akcionāri drīzāk ir

heterogēni, ņemot vērā to darbības jomas un vertikālo integrāciju. Tirgus caurspīdīgums ir ierobežots attiecībā uz vienošanos par cenas nosacījumiem ar katru individuālo klientu. Sakarā ar katra klienta specifiku, jo īpaši tā ģeogrāfisko atrašanās vietu, termināļa pakalpojumi nav uzskatāmi par homogēniem. Turklāt padziļinātā izpēte nesniedza pierādījumus ticamam preventīvam mehānismam. Visbeidzot, abi pārējie konkurenti (jo īpaši *Rietlanden*), kā arī lielie klienti rada būtiskus ierobežojumus, kas spēj apdraudēt koordinēšanas iespējamo rezultātu.

- (32) Ņemot vērā iepriekš minēto, darījums nerada konkurences bažas attiecībā uz koordinēšanas ietekmi starp *Sea-Invest*, *EMO-EKOM*, *HES* un *Manufrance*.

c) **2. panta 4. punkts**

- (33) Tirgus izpēte apstiprināja, ka darījuma rezultātā arī citu beramkravu termināļa pakalpojumu tirgū nerodas koordinēšana starp *Sea-Invest*, *HES* un *Manufrance*. Nav nekādu pazīmju, ka *Sea-Invest* kļūšana par *EMO-EKOM* akmeņogļu un dzelzsrūdas termināļa akcionāru varētu izraisīt citu beramkravu koordinēšanu ar *HES* un *Manufrance*.

Turklāt ir vairāki neatkarīgi termināļi, kuri ARA zonā veic citu beramkravu kraušanas pakalpojumus.

2) **Termināļu pakalpojumi akmeņogļu un dzelzsrūdas pārkraušanas operācijām**

- (34) Lēmumā ir secināts, ka darījums nerada konkurences bažas akmeņogļu un dzelzsrūdas termināļu pakalpojumu tirgū pārkraušanas operācijām, ņemot vērā *Sea-Invest* un *EMO-EKOM* ierobežotos pārkraušanas apjomus un vairāku alternatīvo termināļu klātbūtni.

4. SECINĀJUMS

- (35) Lēmumā ir secināts, ka ierosinātā koncentrācija neizraisīs bažas par konkurenci, kuru rezultātā būtiski tiktu traucēta efektīva konkurence kopējā tirgū vai tā būtiskā daļā.

- (36) Tālāb Komisija paziņo, ka paziņotais darījums ir saderīgs ar kopējo tirgu un EEZ līgumu saskaņā ar Apvienošanās regulas 8. panta 1. punktu un EEZ līguma 57. pantu.