

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE**van 18 augustus 2006****waarbij een concentratie verenigbaar wordt verklaard met de gemeenschappelijke markt en met de werking van de EER-overeenkomst****(Zaak COMP/M.3848 — Sea-Invest/EMO-EKOM)***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2006) 3710)***(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2007/687/EG)

Op 18 augustus 2006 heeft de Commissie een beschikking gegeven met betrekking tot een zaak in het kader van artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de EG-concentratieverordening) ⁽¹⁾. Een niet-vertrouwelijke versie van de volledige tekst van de beschikking is beschikbaar in de oorspronkelijke taal van de zaak en in de werktalen van de Commissie op de website van het Directoraat-generaal Concurrentie: http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. SAMENVATTING

- (1) Sea-Invest N.V. („Sea-Invest”) is een overslagbedrijf dat actief is in een aantal havens in België, Frankrijk, Duitsland en Zuid-Afrika. De kernactiviteit van het bedrijf is de behandeling van droge en andere bulkgoederen. Sea-Invest heeft onder meer zeggenschap over de volgende terminals die steenkool, ijzererts en andere droge bulkgoederen overslaan: ABT in Antwerpen, GVT en CBM in Gent en Sea-Bulk in Duinkerken.
- (2) De onderneming Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. en Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. („EMO-EKOM”) biedt terminaldiensten voor steenkool en ijzererts in Rotterdam. EMO exploiteert de terminal terwijl EKOM eigenaar is van de faciliteiten. De huidige aandeelhouders van EMO-EKOM zijn ThyssenKrupp Veerhaven B.V. („TKV”), RAG Logistic GmbH („RAG”), H.E.S. Beheer N.V. („HES”) en Manufrance B.V. („Manufrance”).
- (3) TKV is de zeehavenexpediteur van ThyssenKrupp Steel voor de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Deze onderneming verricht vervoerdiensten per duwbak of per binnenschip via de Rijn naar de hoogovens van het concern in Duisburg. TKV exploiteert tevens een steenkool- en ijzerertsterminal in de Rotterdamse haven, die volledig is voorbehouden aan de groep ThyssenKrupp.
- (4) HES bezit niet alleen aandelen in EMO-EKOM doch ook in andere ondernemingen die zich bezighouden met de behandeling van droge bulkgoederen in de havens van Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. De dochteronderneming van het bedrijf, EBS, behandelt steenkool, ijzererts en andere droge bulkgoederen in Rotterdam. Het heeft daarnaast gezamenlijke zeggenschap over de RBT-terminal voor ijzererts, steenkool en andere droge bulkgoederen in Rotterdam evenals over de OBA-terminal voor de

opslag en overslag van steenkool en andere droge bulkgoederen in Amsterdam. Verder heeft het een niet-beheersend belang in de OVET-terminal voor de behandeling van steenkool, ijzererts en andere droge bulkgoederen in Zeeland.

- (5) Manufrance bezit, afgezien van haar deelneming in EMO-EKOM, beheersende belangen in OVET en OBA. Manufrance is een dochteronderneming van ATIC Services, een joint venture tussen de concerns Total, EDF en Arcelor (geen van deze aandeelhouders heeft echter een beheersend belang in ATIC Services). ATIC Services heeft deelnemingen in ondernemingen die diensten verrichten op het gebied van de handel in steenkool, binnenvaartlogistiek, zeevervoer en kwaliteitscontrole van geïmporteerde steenkool en ijzererts.
- (6) Volgens de voorgenomen transactie verwerft Sea-Invest gezamenlijke zeggenschap over EMO-EKOM door de aankoop van aandelen in de zuivere houdstermaatschappij SNV van de huidige aandeelhouder RAG. Na de transactie zal EMO-EKOM onder gezamenlijke zeggenschap staan van Sea-Invest, TKV, HES en Manufrance.
- (7) Uit het marktonderzoek van de Commissie is gebleken dat de voorgenomen concentratie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren omdat zij geen significante belemmering vormt voor de daadwerkelijke mededinging in de gemeenschappelijke markt of een wezenlijk deel daarvan.

II. TOELICHTING**1. DE RELEVANTE PRODUCTMARKTEN**

- (8) De Commissie heeft in het verleden geoordeeld dat de markt voor terminaldiensten (vrachtverwerking en opslag in havens) kon worden onderverdeeld volgens de drie grote categorieën lading: i) stukgoederen (met name containers), ii) droge bulkgoederen en iii) vloeibare bulkgoederen. In een eerdere beschikking werd tevens aangegeven dat de markt voor terminaldiensten voor droge

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

bulkgoederen verder kon worden onderverdeeld in verschillende soorten grondstoffen. Droge bulkgoederen worden gewoonlijk opgesplitst in verschillende categorieën: steenkool en ijzererts, agri-bulkgoederen (zoals zaden of granen) en andere droge bulkgoederen ⁽¹⁾. Doordat terminals voor agri-bulkgoederen, voornamelijk om redenen van voedselveiligheid, niet concurreren met terminals die de andere twee soorten bulkgoederen behandelen, richtte het onderzoek zich op de vraag of de behandeling van steenkool en ijzererts enerzijds en van andere droge bulkgoederen anderzijds, onderscheiden productmarkten vormen.

- (9) Steenkool en ijzererts zijn belangrijke bulkproducten die in grote hoeveelheden worden behandeld; het tempo waarmee deze goederen worden gelost is van cruciaal belang terwijl aan behandeling en opslag geen bijzondere eisen worden gesteld. Terminalbedrijven kunnen afwisselend steenkool en ijzererts behandelen en voor beide producten worden dikwijls dezelfde installaties gebruikt. Zowel ijzererts als steenkool worden in de open lucht en over het algemeen op hetzelfde terrein opgeslagen, zij het in verschillende depots. Verder zijn de afnemers van de bedrijven die de steenkool en ijzererts behandelen in beide gevallen doorgaans ook de eindgebruikers van deze grondstoffen, d.w.z. grote ijzer- en staalbedrijven en elektriciteitsmaatschappijen. Beide grondstoffen worden tevens vervoerd in grote zeeschepen; voor het binnenlandse vervoer wordt de voorkeur gegeven aan de binnenvaart en in mindere mate aan vervoer per spoor.
- (10) Andere droge bulkgoederen vragen daarentegen om een andere behandeling omdat zij dikwijls kwetsbaarder zijn dan steenkool en ijzererts, niet met behulp van de snelle transportbanden kunnen worden behandeld die voor steenkool en ijzererts worden gebruikt, en soms overdekt moeten worden opgeslagen. Deze andere droge bulkgoederen worden bovendien in veel kleinere hoeveelheden vervoerd en behandeld. Dit geldt ook voor de zeeschepen waarmee deze goederen worden vervoerd, en die, in tegenstelling tot de schepen voor steenkool en ijzererts, dankzij hun geringere diepgang kleinere havens kunnen aandoen. Omdat de getransporteerde volumes kleiner zijn is het binnenlands vervoer van deze andere droge bulkgoederen flexibeler. Ook de afnemers van deze goederen zijn verschillend, waarbij een grotere rol is weggelegd voor handels- en logistieke ondernemingen.
- (11) Hoewel sommige kleinere terminalbedrijven wel afwisselend steenkool en ijzererts enerzijds en droge bulkgoederen anderzijds behandelen, zijn er aanzienlijke verschillen tussen de behandeling van deze twee categorieën producten die een daadwerkelijke en onmiddellijke substitueerbaarheid aan aanbodzijde beperken. Grote afnemers van steenkool en ijzererts hebben eveneens bevestigd dat zij andere droge bulkterminals niet als een bruikbaar alternatief beschouwen door het gebrek aan opslagcapaciteit en het onvermogen om grote vrachtvolumes snel te laden en te lossen.

- (12) Gezien het bovenstaande komt de beschikking tot de conclusie dat de behandeling van steenkool en ijzererts enerzijds en de behandeling van andere droge bulkgoederen anderzijds, onderscheiden markten vormen.
- (13) Verder heeft de Commissie in het verleden onderscheid gemaakt tussen de markten voor terminaldiensten voor achterlandverkeer ⁽²⁾ enerzijds en voor overslagverkeer ⁽³⁾ anderzijds. Dit onderscheid werd ook in deze zaak bevestigd. In de beschikking wordt de voornaamste getroffen productmarkt derhalve omschreven als de markt voor terminaldiensten voor achterlandverkeer voor steenkool en ijzererts, welke van de markt voor terminaldiensten voor overslagverkeer voor steenkool en ijzererts moet worden onderscheiden.

2. DE RELEVANTE GEOGRAFISCHE MARKTEN

- (14) In haar besluit overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), van de concentratieverordening stelde de Commissie vast dat de relevante geografische markt ofwel alle havens in het ARA-gebied (d.w.z. Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, met inbegrip van Zeeland) zou kunnen omvatten ofwel beperkt zou kunnen blijven tot de haven van Antwerpen enerzijds en de Nederlandse havens (Rotterdam, Amsterdam, Zeeland) anderzijds. Daarom richtte het uitvoerige onderzoek zich op de substitueerbaarheid tussen de ABT-terminal van Sea-Invest in Antwerpen (evenals haar terminals in Gent en Duinkerken) en EMO-EKOM alsmede andere terminals in de Nederlandse havens.
- (15) De terminals voor steenkool en ijzererts hebben drie grote groepen afnemers: ijzer- en staalproducenten, elektriciteitsmaatschappijen en handelaars. Bij de keuze van de terminal die zij wensen te gebruiken moeten de afnemers rekening houden met de gehele logistieke keten om de totale logistieke kosten in verband met de invoer van steenkool en ijzererts zo laag mogelijk te houden. Uit het onderzoek van de Commissie is gebleken dat deze overwegingen de uiteindelijke keuze voor een bepaalde terminal aanzienlijk beperken. De belangrijkste kostenelementen van de logistieke keten, naast terminalbehandeling en opslag, zijn zeevervoer en binnenlands vervoer. De kosten voor terminalbehandeling en opslag vertegenwoordigen slechts circa 10 à 15 % van de totale logistieke kosten. Doordat deze kosten betrekkelijk laag zijn zal een afnemer niet gauw op een andere terminal overschakelen, zelfs niet indien de tarieven met 10 of zelfs 15 % zouden stijgen, omdat de keuze van de loshaven en -terminal veeleer wordt bepaald door de zwaarwegender kostenelementen — kosten voor zeevervoer en binnenlands vervoer — en door andere voor elke afnemer specifieke factoren.
- (16) In de beschikking worden daarom allereerst de belangrijkste aspecten van de totale logistieke kosten voor de invoer van steenkool en ijzererts onderzocht. Verder wordt een samenvatting gegeven van de resultaten van het uitvoerige onderzoek naar de mogelijkheden voor individuele afnemers van Sea-Invest, EMO-EKOM en andere terminals om hun activiteiten over te hevelen tussen Antwerpen (of zelfs Gent en Duinkerken) enerzijds en Rotterdam en andere Nederlandse havens anderzijds.

⁽¹⁾ Allerlei soorten grondstoffen zoals zinkconcentraat en andere non-ferroconcentraten, cementklinkers, ruwijzer, kaolien, fosfaten en andere mineralen, cokes, pet-cokes, antraciet, enz.

⁽²⁾ D.w.z. van een diepzeeschip rechtstreeks in een binnenschip, wagon of vrachtwagen.

⁽³⁾ D.w.z. van een diepzeeschip in een feederschip.

- (17) De kosten voor zeevervoer zijn voor de meeste afnemers de factor die bij de keuze van een bepaalde terminal de doorslag geeft. Het is over het algemeen economischer om voor het maritieme traject van het vervoer van steenkool, en meer nog van ijzererts, zo groot mogelijke schepen te gebruiken. De keuze van een schip van een bepaalde omvang wordt evenwel beperkt door de diepte van de havens. Uit het onderzoek is gebleken dat de vaargeul in de haven van Antwerpen minder diep is dan die in Rotterdam en andere havens in het ARA-gebied en dat grote schepen (van meer dan ongeveer 140 000 dwt) daarom de haven van Antwerpen niet volgeladen kunnen binnenvaren. Daarom worden deze grote schepen, die 79 % van de geïmporteerde steenkool en zelfs 93 % van de geïmporteerde ijzererts aanvoeren, in de haven van Rotterdam gelost. Een kwantitatieve analyse van de kosten van het zeevervoer bevestigde het belang van een diepe vaargeul en de relatieve betekenis van het daaruit voortvloeiende kostennadeel van de ABT-terminal ten opzichte van de EMO-EKOM-terminal. Voor steenkool afkomstig uit een haven zonder beperkingen wat de diepgang betreft (meer dan 70 % van alle steenkool die in het ARA-gebied wordt gelost) belooft het verschil in kosten voor het zeevervoer tussen Antwerpen en Rotterdam circa 50 % van het behandelings-tarief. Dit verschil op zich maakt overschakeling in geval van een prijsverhoging met 10 %, onwaarschijnlijk.
- (18) De kosten voor het binnenlands vervoer kunnen eveneens een aanzienlijk effect hebben op de keuze van een bepaalde terminal, afhankelijk van de vestigingsplaats van de afnemers. Uit een vergelijking van de gemiddelde binnenlandse vervoerskosten voor verschillende regio's vanuit Antwerpen en Rotterdam blijkt dat Antwerpen met name voor België en tot op zekere hoogte voor Noord-Frankrijk, aanzienlijk goedkoper is. Anderzijds is Rotterdam goedkoper voor Duitsland (Roergebied, Saarland, Zuid-Duitsland) en in zekere mate voor Nederland. Het kostenverschil tussen Antwerpen en Rotterdam bedraagt voor deze regio's tussen 20 en 50 % van het gemiddelde terminaltarief. Dit beperkt de economische prikkel voor afnemers om tussen Antwerpen en Rotterdam over te schakelen ingeval dit tarief met 10 % zou stijgen. Ook de verklaringen van Sea-Invest en van respondenten die aan het onderzoek deelnamen bevestigen dat Antwerpen en Rotterdam grotendeels een verschillend achterland bedienen en dat de keuze van een terminal in belangrijke mate wordt bepaald door de vestigingsplaats van de afnemer.
- (19) Verder worden in de beschikking de prijzen van terminaldiensten van ABT en EMO-EKOM onderzocht die door in verschillende geografische gebieden gevestigde afnemers worden betaald. Hieruit bleek dat er noch voor ABT, noch voor EMO-EKOM bepaalde regio's zijn waar de afnemers aanmerkelijk lagere of hogere prijzen betalen dan in andere regio's. Dit lijkt erop te wijzen dat er geen specifieke regio's zijn waar de concurrentie tussen terminals bijzonder groot is. Uit het onderzoek van terminalprijzen blijkt tevens dat er aanzienlijke prijsverschillen zijn tussen afzonderlijke afnemers van zowel ABT als EMO-EKOM.
- (20) Wat de specifieke situatie van elk van de bovengenoemde afnemersgroepen betreft wordt in de beschikking een overzicht gegeven van de terminals die door afzonderlijke groepen afnemers die in verschillende regio's zijn gevestigd, worden gebruikt evenals hun werkelijke mogelijkheden om van terminal te veranderen. Dit onderzoek is gebaseerd op de antwoorden van de afnemers op uitvoerige vragenlijsten evenals op vraaggesprekken die met een aantal afnemers zijn gevoerd. Alle afnemers benadrukten dat hun terminalkeuze in hoge mate wordt bepaald door de kosten van het zeevervoer en de binnenlandse vervoerskosten. Verder zijn er nog veel andere factoren die de keuze van de terminal voor elke afnemer bepalen en beperken, zoals de deelname aan diensten op het gebied van deelladingen⁽¹⁾, aanvullende diensten en opslagcapaciteit van terminals, het risico van congestie, het aantal en de locatie van de fabrieken van de afnemer, de toegankelijkheid en geschiktheid van een binnenvaart- of spoorverbinding, de leveringszekerheid (bijvoorbeeld in perioden van laag water in de Rijn) of de aanwezigheid van langetermijnovereenkomsten met de aanbieders van binnenlandse vervoerdiensten.
- (21) Dit onderzoek heeft bevestigd dat de substitueerbaarheid tussen de terminal van ABT en die van EMO-EKOM zeer beperkt is. Op basis van het marktonderzoek worden in de beschikking de daadwerkelijke substitutiemogelijkheden gekwantificeerd: de volumes waarvoor ABT EMO-EKOM kan vervangen zijn marginaal ten opzichte van het totale volume van EMO-EKOM (minder dan 5 %). Deze volumes zetten EMO-EKOM niet onder druk, met name omdat de belangrijkste afnemers niet van plan zijn over te schakelen. De volumes waarvoor EMO-EKOM de terminal ABT kan vervangen zijn eveneens klein ten opzichte van het volume dat ABT kan behandelen (minder dan 10 %). Deze volumes zijn te klein om de concurrentiedruk op ABT sterk te verhogen, temeer daar de grootste afnemers van ABT niet van plan zijn te veranderen.
- (22) Al deze overwegingen bevestigen de conclusie dat Rotterdam/Amsterdam/Zeeland en Antwerpen/Gent/Duinkerken verschillende geografische markten zijn⁽²⁾. De concurrentievoorwaarden in deze twee gebieden zijn niet gelijk. Er is wel sprake van enige restconcurrentie tussen deze geografische markten. Deze restconcurrentie betreft in hoofdzaak de door handelaars ingevoerde volumes.
- (23) Anderzijds is de relevante geografische markt voor de overslag van steenkool en ijzererts groter en bestrijkt alle voornaamste diepzeehavens van Gothenburg tot Le Havre, met inbegrip van de diepzeehavens in het VK en Ierland.

⁽¹⁾ Ook wel „pakket-diensten” genoemd. Bij deellading-diensten wordt de lading van verschillende afnemers vervoerd omdat de geïmporteerde volumes te klein zijn om de huur van een afzonderlijk schip rendabel te maken.

⁽²⁾ Of de havens van Gent en Duinkerken tot dezelfde geografische markt behoren als Antwerpen dan wel een afzonderlijke markt vormen (die hoe dan ook verschilt van de Nederlandse havens) kan in het midden worden gelaten; noch in het ene, noch in het andere geval leidt de transactie tot mededingingsbezwaren.

3. BEOORDELING VANUIT HET OOGPUNT VAN DE MEDEDINGING

1. Terminaldiensten voor achterlandverkeer van steenkool en ijzererts

a) Unilaterale effecten

i) Versterking van de machtspositie van ABT in Antwerpen

(24) ABT heeft een machtspositie op de Antwerpse markt (marktaandeel 100 %) voor terminaldiensten voor achterlandverkeer van steenkool en ijzererts⁽¹⁾, waar slechts sprake is van restconcurrentie. In de beschikking wordt onderzocht of Sea-Invest de mogelijkheid heeft of geneigd zou zijn om haar gezamenlijke zeggenschap over EMO-EKOM te gebruiken om deze restconcurrentie te beperken of uit te schakelen. De gezamenlijke zeggenschap over EMO-EKOM biedt Sea-Invest de mogelijkheid om strategische beslissingen tegen te houden (maar niet om deze actief te nemen), met name wat het businessplan, de begroting, de benoeming van het bestuur of belangrijke investeringen betreft. Doordat Sea-Invest deelneemt aan het bestuur beschikt zij tevens over algemene informatie over het zakelijk beleid en de strategische planning van EMO-EKOM.

(25) Deze bevoegdheden kunnen de positie van Sea-Invest niet versterken omdat de kleinere afnemers op andere terminals kunnen overschakelen. Uit het grondige onderzoek is gebleken dat geen van de kleinere afnemers van ABT uitsluitend van EMO-EKOM gebruik zou maken. Integendeel, de meeste van deze afnemers noemden andere terminals, zoals OBA en Rietlanden in Amsterdam en RBT in Rotterdam als de beste alternatieven voor ABT. Evenzo bevestigden de kleinere afnemers die van EMO-EKOM op ABT kunnen overschakelen dat zij meer en betere alternatieven hadden, met name andere terminals in Rotterdam en Amsterdam. Gezien de beperkte volumes van de kleinere afnemers zouden deze terminals tevens over de nodige capaciteit beschikken om hun tonnages te absorberen.

(26) Verder is uit het onderzoek gebleken dat Sea-Invest volstrekt niet geneigd zou zijn om van haar vetorecht gebruik te maken om belangrijke beslissingen tegen te houden teneinde de toch al geringe concurrentie van EMO-EKOM nog verder te beperken. Gezien de beperkte volumes van de kleinere afnemers en het streven van EMO-EKOM om het vervoer van steenkool naar Duitsland uit te breiden, zouden de voordelen voor Sea-Invest niet opwegen tegen de nadelen van een dergelijk veto.

ii) Unilaterale prijsverhoging door EMO-EKOM

(27) Een ander nadelig unilateraal effect van de transactie zou kunnen zijn dat EMO-EKOM de mogelijkheid zou

kunnen hebben en geneigd zou kunnen zijn om de prijzen te verhogen. Een dergelijk effect zou zich kunnen voordoen indien i) Sea-Invest vóór de transactie met EMO-EKOM concurreerde waardoor laatstgenoemd bedrijf ervan werd weerhouden zijn prijzen te verhogen, en ii) de concentratie deze concurrentiedruk op EMO-EKOM zou uitschakelen of aanzienlijk zou verzwakken. Uit het diepgaande marktonderzoek is gebleken dat aan geen van beide voorwaarden is voldaan.

(28) Ten eerste bevinden EMO-EKOM en Sea-Invest zich in verschillende geografische markten, en de eventuele concurrentiedruk die door Sea-Invest-terminals op EMO-EKOM wordt uitgeoefend blijft beperkt tot minder dan 5 % van de totale door EMO-EKOM behandelde volumes. Verder noemden de afnemers van EMO-EKOM meestal andere terminals in Rotterdam of Amsterdam, met name OBA of Rietlanden, als mogelijke vervanging. Ten tweede is het, zelfs indien er door Sea-Invest-terminals concurrentiedruk zou worden uitgeoefend op EMO-EKOM, zeer onwaarschijnlijk dat de verwerving van gezamenlijke zeggenschap deze druk aanzienlijk zou verminderen. Sea-Invest zou niet geneigd zijn de concurrentie van ABT ten aanzien van EMO-EKOM te verminderen omdat zij tonnage naar Antwerpen zal moeten aantrekken; zij zal immers, in tegenstelling tot Rotterdam, niet in belangrijke mate kunnen profiteren van de toename van de invoer van steenkool door Duitsland.

(29) De transactie leidt derhalve niet tot concurrentiebezwaren als gevolg van unilaterale effecten waardoor de machtspositie van Sea-Invest zou worden versterkt of waardoor EMO-EKOM haar prijzen zou kunnen verhogen.

b) Coördinatie-effecten

(30) Het besluit overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), noemt als mogelijk mededingingsbezwaar eveneens de coördinatie van het concurrentiegedrag tussen Sea-Invest en EMO-EKOM en andere terminals (OBA, EBS, RBT, OVET) die onder zeggenschap staan van de aandeelhouders van EMO-EKOM doordat er structurele banden zijn ontstaan tussen Sea-Invest en EMO-EKOM, HES en Manufrance. Gezien evenwel de hierboven beschreven geografische markten zijn de terminals waarover Sea-Invest zeggenschap heeft enerzijds, en de terminals van EMO-EKOM en andere terminals die door HES en Manufrance worden gecontroleerd anderzijds, op verschillende markten actief. Het is derhalve, gezien de beperkte onderlinge concurrentie tussen deze terminals onwaarschijnlijk dat zij na de transactie gecoördineerd concurrentievervalsend gedrag zullen vertonen.

(31) Hoewel er sprake is van enige restconcurrentie tussen ABT en andere terminals in het ARA-gebied heeft het onderzoek niet aangetoond dat de transactie tot een coördinatie van het concurrentiegedrag zou kunnen leiden. Uit het onderzoek is gebleken dat het beheer van

⁽¹⁾ Sea-Invest heeft tevens een machtspositie indien de havens van Gent en Duinkerken deel uit zouden maken van de geografische markt, omdat de terminals waar steenkool en ijzererts voor derde afnemers worden behandeld onder zeggenschap staan van Sea-Invest. De navolgende analyse zou ook opgaan indien Gent en Duinkerken tot dezelfde markt behoorden als Antwerpen.

de terminals eigenlijk losstaat van de feitelijke exploitatie van de terminals, waartoe ook het prijszettingsbeleid voor individuele afnemers en uitbreidingsplannen behoren. Eventuele coördinatie is tevens minder waarschijnlijk doordat de aandeelhouders van EMO-EKOM vrij heterogeen blijven wat de omvang van hun activiteiten en de mate van verticale integratie betreft. De transparantie van de markt ten aanzien van de prijsvoorwaarden die door onderhandelingen met individuele afnemers worden overeengekomen, is beperkt. Door de specifieke kenmerken van elke afnemer, met name wat zijn geografische locatie betreft, kunnen de terminaldiensten niet als homogeen worden beschouwd. Verder heeft het onderzoek geen geloofwaardig disciplineringsmechanisme aan het licht gebracht. Ten slotte kunnen beide andere concurrenten (met name Rietlanden) alsook de grote afnemers de van de coördinatie verwachte resultaten in sterke mate nadelig beïnvloeden.

- (32) Gezien het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren als gevolg van coördinatie-effecten tussen Sea-Invest, EMO-EKOM, HES en Manufrance.

c) Artikel 2, lid 4

- (33) Uit het marktonderzoek is tevens gebleken dat de transactie geen coördinatie teweeg zal brengen tussen Sea-Invest, HES en Manufrance op de markt voor terminaldiensten voor overige droge bulkgoederen. Er zijn geen aanwijzingen dat de deelneming van Sea-Invest in de

steenkol- en ijzerertsterminal EMO-EKOM tot coördinatie met HES en Manufrance zou kunnen leiden op het gebied van overige droge bulkgoederen. Verder zijn er een aantal onafhankelijke terminals voor de behandeling van overige droge bulkgoederen in het ARA-gebied.

2. Terminaldiensten voor de overslag van steenkool en ijzererts

- (34) De beschikking concludeert dat de transactie geen mededingingsbezwaren doet rijzen op de markt voor terminaldiensten voor de overslag van steenkool en ijzererts gezien de beperkte overslagvolumes van Sea-Invest en EMO-EKOM en de aanwezigheid van veel andere terminals.

4. CONCLUSIE

- (35) De beschikking komt tot de conclusie dat de voorgenomen concentratie geen mededingingsbezwaren doet rijzen waardoor de daadwerkelijke mededinging in de gemeenschappelijke markt of een aanzienlijk deel daarvan significant zou worden belemmerd.

- (36) Derhalve verklaart de Commissie de aangemelde transactie verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en de EER-overeenkomst, overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de concentratieverordening en artikel 57 van de EER-overeenkomst.