

DE

Dieser Text wird allein zum Zwecke der Information zugänglich gemacht.
Eine Zusammenfassung dieser Entscheidung ist in allen Amtssprachen der Gemeinschaft im
Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Fall Nr. COMP/M.3848
– Sea-Invest/EMO-
EKOM

Nur der englische Text ist verbindlich.

VERORDNUNG (EG) Nr. 139/2004
ÜBER FUSIONSVERFAHREN

Artikel 8 (1)
Datum: 18/08/2006



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 18.8.2006

C(2006)3710

Öffentliche Fassung

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 18.8.2006

**zur Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem
EWR-Abkommen**

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

Entscheidung der Kommission

vom 18.8.2006

zur Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen

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

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 57,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen¹, insbesondere auf den Artikel 8 Absatz 1,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 31. März 2006, in dieser Sache ein Verfahren einzuleiten,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 3. Mai 2006, das Verfahren auszuweiten,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Unternehmenszusammenschlüsse²,

gestützt auf den Schlussbericht des Anhörungsbeauftragten in dieser Sache³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 24. Februar 2006 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 139/2004 („EG-Fusionskontrollverordnung“) die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens, dem zufolge das Unternehmen Sea-Invest N.V. („Sea-Invest“, Belgien) durch den Erwerb von Anteilen die gemeinsame Kontrolle im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung über die Unternehmen

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

² ABl. C ...vom ...2006, S. ...

³ ABl. C ... vom ... 2006, S. ...

Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. und Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. („EMO-EKOM“, Niederlande) erwirbt. Nach dem Zusammenschluss wird EMO-EKOM von Sea-Invest, ThyssenKrupp Veerhaven B.V. („TKV“, Niederlande), H.E.S, Beheer N.V. („HES“, Niederlande) und Manufrance B.V. („Manufrance“, Niederlande) gemeinsam kontrolliert.

- (2) In ihrer Entscheidung vom 31. März 2006 stellte die Kommission fest, dass der angemeldete Zusammenschluss Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen gibt. Die Kommission leitete dementsprechend das Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ein.

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

- (3) Das belgische Privatunternehmen Sea-Invest bietet in verschiedenen Häfen Belgiens, Frankreichs, Deutschlands und Südafrikas Hafenumschlagsdienstleistungen⁴ an. Das Kerngeschäft bilden der Umschlag von Trockenmassengütern und anderem Nicht-Containergut. Sea-Invest besitzt eine Mehrheitsbeteiligung⁵ von [...] % am Antwerp Bulk Terminal („ABT“) in Antwerpen, der Güterumschlagdienste für Kohle, Eisenerz und sonstige Trockenmassengüter erbringt. Außerdem besitzt Sea-Invest die alleinige Kontrolle über Sea-Rail N.V., das Mineralien vom ABT-Terminal in Antwerpen per Schiene an die Industriestandorte der Kunden liefert. Sea-Invest kontrolliert außerdem den Ghent Coal Terminal („GCT“) sowie den Terminal der Compagnie Belge de Manutention („CBM“) in Gent und den Sea-Bulk-Terminal in Dünkirchen, wo ebenfalls Güterumschlagdienste für Trockenmassengüter erbracht werden. Des Weiteren ist Sea-Invest Eigentümer des Unternehmens Kleimar SA, das eine Flotte von rund 30 Hochseefrachtern für Trockenmassenware betreibt.
- (4) Das zu übernehmende Unternehmen EMO-EKOM bietet Hafenumschlagsdienste für Kohle und Eisenerz im Seehafen von Rotterdam an. Zum Dienstleistungsangebot gehören das Laden und Löschen von Gütern, Bodenlagerung und die kundenspezifische Aufbereitung wie Waschen, Sieben, Zerkleinern und Mischen der Trockenmassengüter. EMO ist Betreiber des Terminals und EKOM Eigentümer der Anlagen⁶. Die (mittelbaren und unmittelbaren) Anteilseigner sind TKV, RAG Logistik GmbH („RAG“) (das seine Anteile an Sea-Invest verkauft), HES und Manufrance.
- (5) TKV ist der Seehafenspediteur der ThyssenKrupp Stahl AG für die Häfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Das Unternehmen betreibt Schubschiffe und Lastkähne auf dem Rhein, die die Ware zu den Hochöfen des Konzerns in Duisburg verbringen. Außerdem betreibt TKV im Rotterdamer Hafen einen Terminal für Stauerei-Dienstleistungen (EECV), an dem Kohl und Eisenerz umgeschlagen werden und dessen Kapazitäten ausschließlich vom ThyssenKrupp-Konzern genutzt werden.

⁴ Hafenumschlagsdienstleistungen werden auch als „Stevedoring“- bzw. Stauerei-Dienstleistungen bezeichnet.

⁵ Die anderen [...] % liegen zu fast gleichen Teilen bei der belgischen Eisenbahngesellschaft SNCB und der privaten Kapitalbeteiligungsgesellschaft GIMV.

* Einige Textstellen wurden gestrichen, um die Vertraulichkeit bestimmter Angaben zu wahren. Diese Stellen stehen in eckigen Klammern und sind mit * gekennzeichnet.

⁶ Im vorliegenden Text wird grundsätzlich die Bezeichnung „EMO-EKOM“ verwendet, selbst wenn in einigen Fällen nur EMO oder nur EKOM gemeint ist.

- (6) Zusätzlich zu seiner Beteiligung an EMO-EKOM besitzt das niederländische Unternehmen HES Anteile an einer Reihe von Umschlagsunternehmen für Trockenmassengüter in den Häfen von Rotterdam, Amsterdam und Zeeland. Die 100 %ige Tochter European Bulk Services B.V. („EBS“) schlägt Kohle, Eisenerz und andere Trockenmassengüter im Rotterdamer Hafer um. Außerdem ist HES an folgenden Trockenfrachtterminals beteiligt: Rotterdam Bulk Terminal B.V. („RBT“, Eisenerz, Kohle und andere Trockenmassengüter, Rotterdam), OBA Group B.V. („OBA“, Kohle und andere Trockenmassengüter, Amsterdam⁷) und Overslagbedrijf Terneuzen B.V. („OVET“, Kohle, Eisenerz und andere Trockenmassengüter, Zeeland)⁸. Während die Beteiligung von HES an RBT (45 %) und OBA (50 %) für das Unternehmen eine gemeinsame Kontrolle begründet, handelt es sich bei dem Anteil an OVET (33,3 %) um eine nicht kontrollierende Beteiligung.
- (7) Zusätzlich zu seiner Beteiligung an EMO-EKOM ist Manufrance mit 66,6 % an OVET und (mittelbar über OVET) mit 50 % an OBA beteiligt. Manufrance ist eine Tochter von ATIC Services, einem Gemeinschaftsunternehmen der Konzerne Total, EDF und Arcelor⁹. ATIC Services ist an Unternehmen beteiligt, die Dienstleistungen für die Bereiche Kohlehandel, Binnenschifffahrtslogistik, Seetransport und Qualitätskontrolle bei Kohle- und Eisenerzladungen anbieten.

II. DER ZUSAMMENSCHLUSS

- (8) Sea-Invest plant den Erwerb des derzeitigen 50 %igen Anteils der RAG an der Holdinggesellschaft Transport- en Handelsmaatschappij Steenkolen Utrecht B.V. („SNV“), die eine der drei Muttergesellschaften von EMO-EKOM ist. Die Beteiligungsstruktur der EMO-EKOM (d. h. sowohl EMO als auch EKOM) sieht zurzeit wie folgt aus: SNV besitzt [...] % , HES [...] % und Manufrance [...] % der Anteile¹⁰. Im Aufsichtsrat (*Supervisory Board*) von EMO-EKOM, der die strategischen Entscheidungen trifft, ist SNV mit [...] % und HES und Manufrance sind mit jeweils [...] % vertreten¹¹. Beschlüsse des Aufsichtsrats müssen mit mindestens sieben von zehn Stimmen getroffen werden¹². Geschäftsführer von EMO-EKOM müssen einstimmig benannt werden¹³. Einer 1993 vorgenommenen Änderung der Anteilseignervereinbarung zufolge ist für bestimmte wichtige Entscheidungen (z. B. Entscheidungen über Investitionen, Kredite eines bestimmten Volumens oder den Geschäftsplan) eine Mehrheit von [...] % von [...] % Stimmen erforderlich¹⁴. Der Jahresgeschäftsplan umfasst den Jahreshaushalt und eine langfristige Strategie. Folglich kann SNV, HES bzw. Manufrance derartige strategische Entscheidungen blockieren; sie besitzen deshalb die gemeinsame Kontrolle über EMO-EKOM.

⁷ Einschließlich IJmuiden.

⁸ Hierbei handelt es sich um die Häfen Vlissingen und Terneuzen.

⁹ Manufrance zufolge hält keiner dieser Anteilseigner eine kontrollierende Beteiligung an ATIC-Services.

¹⁰ Siehe Artikel 1 des zweiten Anhangs vom 15. Dezember 1993 zur Anteilseignervereinbarung vom 12. Juni 1991.

¹¹ Siehe Artikel 2 der Anteilseignervereinbarung vom 12. Juni 1991.

¹² Siehe Artikel 12 Absatz 7 der Satzung von EMO-EKOM.

¹³ Siehe Artikel 15 Absatz 7 der Satzung von EMO-EKOM.

¹⁴ Siehe Artikel 2 Absatz 4 des zweiten Anhangs vom 15. Dezember 1993 zur Anteilseignervereinbarung vom 12. Juni 1991. Der verbindliche Charakter dieses Anhangs war bei den Parteien zunächst umstritten. Es wurde allerdings klargestellt, dass sich die Parteien vor Gericht darauf berufen können.

- (9) Die Holdinggesellschaft SNV, deren einziger Zweck in der Aktienbeteiligung an EMO-EKOM besteht, wird gemeinsam von Sea-Invest und TKV, das die restlichen 50 % der SNV-Anteile besitzt, kontrolliert. Nach der SNV-Satzung kann nur dann ein Beschluss getroffen werden, wenn sich die Anteilseigner auf eine gemeinsame Position geeinigt haben¹⁵. Liegt kein Beschluss vor, kann SNV im Aufsichtsrat von EMO-EKOM nicht abstimmen. Beschlüsse des Aufsichtsrats von EMO-EKOM bedürfen mindestens [...] * Ja-Stimmen. Folglich kann weder Sea-Invest noch TKV über SNV die Annahme von Beschlüssen des Aufsichtsrats von EMO-EKOM verhindern. Hieraus folgt, dass Sea-Invest gemeinsam mit TKV, HES und Manufrance EMO-EKOM kontrollieren würde.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

- (10) Die beteiligten Unternehmen¹⁶ haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz¹⁷ von mehr als 5 Mrd. EUR¹⁸. Der gemeinschaftsweite Umsatz sowohl von Sea-Invest als auch von TKV übersteigt 250 Mio. EUR¹⁹, wobei die beiden beteiligten Unternehmen nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat erzielen. Der angemeldete Zusammenschluss hat somit eine gemeinschaftsweite Bedeutung.

IV. RELEVANTE MÄRKTE

Sachlich relevanter Produktmarkt

- (11) Die Kommission hat schon in früheren Fällen vorgeschlagen, dass der Markt für Hafenumschlagsdienstleistungen (Güterumschlag und Hafenlagerung) entsprechend den drei großen Ladungsarten weiter unterteilt werden könnte, und zwar in: i) Stückgut (insbesondere Container), ii) Trockenmassengüter und iii) Flüssigmassengüter²⁰. Diese Untergliederung wurde durch die Marktuntersuchung zur vorliegenden Sache bestätigt. In einer früheren Entscheidung wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass es durchaus Anzeichen dafür gebe, dass sich Hafenumschlagsdienstleistungen für Trockenmassengüter je nach umgeschlagener Ware weiter untergliedern ließen²¹. Eine weitere von der Kommission vorgenommene

¹⁵ Siehe Artikel 18 Absatz 4, Artikel 25 Absatz 2 sowie Artikel 30 Absätze 1 und 4 der Satzung von SNV.

¹⁶ Veränderungen in der Beteiligung verändern das Wesen der Kontrolle in einem Gemeinschaftsunternehmen. Als beteiligte Unternehmen gelten daher sowohl die bereits vorhandenen und die neuen Anteilseigner, die die Kontrolle ausüben, als auch das Gemeinschaftsunternehmen selbst. Siehe hierzu Randnummer 44 der Mitteilung der Kommission über den Begriff der beteiligten Unternehmen in der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 14). SNV wird nicht als reine Holdinggesellschaft betrachtet, die lediglich als Mittel für einen anderweitigen Erwerb gegründet wurde (siehe Randnummer 28 der vorgenannten Mitteilung).

¹⁷ Berechnung des Umsatzes nach Artikel 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und der Mitteilung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 25).

¹⁸ Sea-Invest [...] * Mio. EUR, EMO-EKOM [...] * Mio. EUR, TKV (einschl. ThyssenKrupp) [...] * Mio. EUR, HES [...] * Mio. EUR, Manufrance (einschl. ATIC Services) [...] * Mio. EUR.

¹⁹ Der gemeinschaftsweite Umsatz von Sea-Invest beträgt [...] * Mio. EUR und der von TKV [...] * Mio. EUR.

²⁰ Sache Nr. JV.55 Hutchison/RCPM/ECT und Sache Nr. M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

Differenzierung betrifft die Unterscheidung zwischen Terminaldienstleistungen für den Hinterlandverkehr und Terminaldienstleistungen für den Seetransitverkehr²².

Terminaldienstleistungen für Kohle und Eisenerz

- (12) Bei Trockenmassengütern unterscheidet die Branche in der Regel Kohle und Eisenerz (insgesamt auch als Major Bulk bezeichnet), Agribulk (z.B. Körner oder Getreide) und andere Trockenmassengüter (u. a. Zinkkonzentrate oder andere NE-Konzentrate, Zementklinker, Roheisen, Kaolin, Phosphate und andere Mineralien, Koks, Pet-Koks und Anthrazite).
- (13) Sea-Invest macht geltend, dass in der Kategorie Trockenmassengüter der Umschlag von Kohle und Eisenerz zum selben Produktmarkt gehört.
- (14) Kohle und Eisenerz fallen in die Kategorie Major Bulk und werden in großen Mengen umgeschlagen, so dass beim Löschen die Schnelligkeit eine entscheidende Rolle spielt, während Abfertigung und Lagerung keiner besonderen Aufmerksamkeit bedürfen. Terminalunternehmen können zwischen dem Umschlag von Kohle und Eisenerz hin- und herwechseln und viele von ihnen schlagen beide Güter am selben Terminal mit praktisch demselben Ladegeschirr um. Wird beim Löschen von Eisenerz zu Kohle (oder umgekehrt) gewechselt, müssen lediglich der Krangreifer gewechselt und das Förderband einmal leer laufen bzw. wenn möglich gesäubert werden (insbesondere wenn zuerst Eisenerz gelöscht wurde). Dies dauert ein bis zwei Stunden. Für Terminals, die beide Güter umschlagen, gehört dies zum Tagesgeschäft. Sowohl Eisenerz als auch Kohle werden draußen und im selben Bereich, aber sortenrein gelagert. Zumeist sind die Kunden der Terminalunternehmen, die Kohle und Eisenerz umschlagen, Endverbraucher dieser Waren, z. B. große Stahlunternehmen (Eisenerz und Kokskohle) und Elektrizitätsunternehmen (Kesselkohle). Beide Güter werden auch auf größere Frachtschiffe mit höherem Tiefgang, die große Kohlen- und Eisenerzmengen transportieren können, verladen. Da Lastkähne besonders große Mengen transportieren können, werden sie im Inlandverkehr dem Schienenverkehr vorgezogen.
- (15) Sea-Invest zufolge gehören andere Trockenmassengüter und Agribulk nicht zu demselben Terminaldienstleistungsmarkt wie Kohle und Eisenerz, da das Löschen dieser Güter mehr Zeit und der Umschlag oft besondere Maßnahmen erfordere, die Güter nicht im Freien, sondern in Lagerhäusern gelagert würden und das Terminalunternehmen häufig wertschöpfende Dienstleistungen (z. B. Verpackung) erbringe. Außerdem würde für den Umschlag von Kohle und Eisenerz anderes Ladegeschirr benötigt als für den Umschlag von anderen Trockenmassengütern. Bisher hätten Terminalunternehmen nur selten von anderen Trockenmassengütern zu Kohle und Eisenerz (und umgekehrt) gewechselt.
- (16) HES vertritt wiederum die Auffassung, dass der sachlich relevante Produktmarkt nicht auf Kohle und Eisenerz beschränkt werden, sondern auch alle anderen Trockenmassengüter außer Agribulk umfassen sollte, weil Terminalunternehmen normalerweise verschiedene Arten von Trockenmassengut umschlagen würden und der Wechsel von einer zur anderen Art innerhalb kurzer Zeit und ohne erhebliche Zusatzkosten erfolgen könne.

²¹ Sache Nr. M.3884 – ADM Polen/Cefetra/BTZ.

²² Vgl. Sache Nr. JV.55 Hutchison/RCPM/ECT und Sache Nr. M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

- (17) Die Marktuntersuchung ergab, dass es einige, in der Regel kleinere Terminalunternehmen gibt (z. B. EBS in Rotterdam), die sowohl Kohle/Eisenerz als auch andere Trockenmassengüter umschlagen und zumindest begrenzt in der Lage sind, zwischen verschiedenen Arten von Gütern zu wechseln. Außerdem gibt es Beispiele für Terminals, die bislang nur andere Trockenmassengüter umgeschlagen und ihre Umschlagdienste auf Kohle (und in begrenzterem Umfang auch auf Eisenerz) ausgeweitet haben. Gleichzeitig hat die Marktuntersuchung bestätigt, dass in den wenigen Fällen, in denen ein Wechsel zwischen Kohle/Eisenerz und anderen Trockenmassengütern möglich erscheint, erhebliche Investitionen in das speziell für den Umschlag der normalerweise größeren Kohle- und Eisenerzmengen benötigte Ladegerüst erforderlich sind. Darüber hinaus haben verschiedene Kunden darauf hingewiesen, dass bei gleichzeitigem Umschlag von Kohle/Eisenerz und anderen Trockenmassengütern die Gefahr einer Verunreinigung bestehe.
- (18) Großkunden von Umschlagdiensten für Kohle und Eisenerz, insbesondere Stahl- und Elektrizitätsunternehmen, haben bestätigt, dass Terminals für andere Trockenmassengüter für sie keine wirkliche Alternative seien, da diese nicht über die erforderlichen Lagerkapazitäten verfügten und nicht in der Lage seien, große Frachtmengen schnell zu löschen oder zu verladen. Die Marktuntersuchung hat ebenfalls gezeigt, dass die Terminals Krane mit großvolumigen Greiferschalen sowie Förderanlagen benötigen, wenn sie einen effizienten Umschlag von großen Kohle- und Eisenerzmengen gewährleisten wollen. Demgegenüber sind die Krane für andere Trockenmassengüter in der Regel kleiner und nicht in der Lage, große Kohle- und Eisenerzmengen schnell genug zu verladen. Die Förderbänder werden in der Regel nicht für andere Trockenmassengüter verwendet, da diese zumeist empfindlicher als Kohle und Eisenerz sind und schwer auf Förderbändern transportiert werden können. Dies scheint auch auf Koks, Pet-Koks und Anthrazite zuzutreffen; diese Güter sind der Kohle zwar sehr ähnlich, aber erheblich empfindlicher und wertvoller und bedürfen einer anderen Behandlung als Kohle.
- (19) Außerdem werden andere Trockenmassengüter in erheblich kleineren Mengen als Kohle und Eisenerz umgeschlagen und transportiert²³. Da für diese wesentlich kleinere Frachtschiffe benötigt werden als für Kohle und Eisenerz, können sie in Häfen mit Tiefgangbeschränkung vollbeladen einfahren. Aufgrund der wesentlich kleineren Ladungen kann der Inlandstransport von anderen Trockenmassengütern zudem flexibler gehandhabt werden und ist nicht wie im Falle von Kohle und Eisenerz auf den Schiffs- und Schienenverkehr beschränkt. Auch der Kundenkreis von Stauerei-Terminals, die andere Trockenmassengüter abfertigen, setzt sich anders zusammen, wobei Händler und Logistikunternehmen hier eine größere Rolle spielen.
- (20) Auch wenn, wie weiter oben ausgeführt²⁴, einige kleinere Terminals beide Arten von Trockenmassengütern umschlagen, bestehen doch gravierende Unterschiede zwischen dem Umschlag von Kohle und Eisenerz und dem Umschlag von anderen Trockenmassengütern, was die Möglichkeiten einer wirksamen und unverzüglichen angebotsseitigen Substituierbarkeit in Frage stellt. Dies bestätigte sich in der eingehenden Marktuntersuchung, in deren Rahmen auch die Terminals von ABT (Antwerpen) und von EMO-EKOM und EBS (Rotterdam) besichtigt wurden.

²³ Den Ergebnissen der Marktuntersuchung zufolge handelt es sich bei mehr als 70 % der an den Terminals im ARA-Gebiet umgeschlagenen Trockenmassengüter (ohne Agribulk) um Kohle und Eisenerz, d. h. alle anderen Arten von anderen Trockenmassengütern machen weniger als 30 % des Umschlags aus.

²⁴ Vgl. Erwägungsgrund 17.

- (21) Umschlagsdienstleistungen für Kohle und Eisenerz werden von Elektrizitätsunternehmen, Stahlwerken und in geringerem Umfang auch von Händlern in Anspruch genommen. Trotz gewisser Unterschiede zwischen diesen Kundenkreisen, die nachstehend²⁵ eingehender erläutert sind, bestand – insbesondere in Anbetracht der hohen angebotsseitigen Substituierbarkeit – nach den Ergebnissen der Marktuntersuchung nicht die Notwendigkeit, für jede Kundengruppe einen eigenen Markt zu definieren.
- (22) Für Agribulk hat die Marktuntersuchung bestätigt, dass Terminals, auf denen Kohle, Eisenerz und andere Trockenmassengüter umgeschlagen werden, normalerweise und insbesondere aus Gründen der Lebensmittelsicherheit nicht auch noch Agribulk abfertigen (und umgekehrt).
- (23) Aus den vorgenannten Gründen wird die Auffassung vertreten, dass es einen eigenen Produktmarkt für Hafenumschlagsdienste für Kohle und Eisenerz gibt.

Terminaldienste für Hinterland- und Seetransitverkehr

- (24) Bisher hat die Kommission beim Containerverkehr zwischen Terminaldiensten für den Hinterlandverkehr (direkte Verladung vom Hochseefrachter auf Binnenschiffahrt, Schienenverkehr oder LKW) und Dienstleistungen für den Seetransitverkehr (Umladung von Hochseefrachter auf Zubringerschiffe) unterschieden²⁶. Diese Unterscheidung scheint auch für den Transport von Kohle und Eisenerz anwendbar zu sein.
- (25) Der überwiegende Teil der von den Terminals im ARA-Gebiet (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Zeeland) umgeschlagenen Kohle- und Eisenerzmengen geht an Kunden im Hinterland. Eine begrenzte Menge an Kohle und Eisenerz wird jedoch in diesen Häfen für den Transport per Küstenmotorschiff an den endgültigen Löschhafen (in vielen Fällen Häfen mit Tiefgangbeschränkung im Vereinigten Königreich) abgefertigt.
- (26) Auch wenn die wichtigsten Umschlagstechniken und -bedingungen für den Hinterland- und für den Seetransitverkehr von Kohle und Eisenerz mehr oder weniger gleich sind, so können die Häfen und Terminals, die im Seetransitverkehr als Ersatz herangezogen werden, nicht automatisch auch im spezifischen Hinterlandverkehr als Ersatz dienen. Der Terminalumschlag für den Seetransit ist grundsätzlich in einer größeren Zahl von Häfen möglich als der Terminalumschlag für den Hinterlandtransport an einen bestimmten Bestimmungsort²⁷. Aus den vorgenannten Gründen und im Einklang mit früheren Entscheidungen der Kommission kann daher zwischen einem Markt für Umschlagsdienstleistungen für den Hinterlandverkehr für Kohle und Eisenerz und einem Markt für Umschlagsdienstleistungen für den Seetransitverkehr für Kohle und Eisenerz unterschieden werden.

Der räumlich relevante Markt

²⁵ Vgl. Erwägungsgründe 57 ff.

²⁶ Sache Nr. JV.55 Hutchison/RCPM/ECT und Sache Nr. M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

²⁷ Vgl. Sache Nr. JV.55 Hutchison/RCPM/ECT.

i) Umschlagsdienstleistungen für den Hinterlandverkehr für Kohle und Eisenerz

- (27) In der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung („Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c“) vertrat die Kommission die Auffassung, das der räumlich relevante Markt entweder alle Häfen im ARA-Gebiet umfasst oder aber auf den Antwerpener Hafen einerseits und die niederländischen Häfen (Rotterdam, Amsterdam und Zeeland) andererseits beschränkt werden sollte. Diesbezüglich wurde keine endgültige Position bezogen.
- (28) Die eingehende Marktuntersuchung hat bestätigt, dass es in Anbetracht der eingeschränkten Substituierbarkeit des ABT-Terminals in Antwerpen und der Terminals in Gent und Dünkirchen einerseits und dem EMO-EKOM-Terminal in Rotterdam sowie der anderen Terminals in Rotterdam, Amsterdam und Zeeland andererseits angemessener ist, die niederländischen Häfen als einen eigenen Markt und die Häfen von Antwerpen, Gent und Dünkirchen als einen eigenen Markt zu definieren.

Umschlagdienste als Teil der Gesamtlogistikkette

- (29) Die Kunden der im ARA-Gebiet angesiedelten Terminals für Kohle und Eisenerz lassen sich in drei große Gruppen untergliedern: Stahlerzeuger, Stromerzeuger und Händler. Da der Kunde bei der Wahl des Terminals die gesamte Logistikkette berücksichtigen muss, wenn er die mit der Einfuhr von Kohle und Eisenerz anfallenden Logistikkosten möglichst gering halten will, sind ihm bei seiner Entscheidung Grenzen gesetzt. Die wichtigsten Kostenfaktoren in der Logistikkette sind neben Umschlagdiensten und Lagerung die Kosten für Seefracht und Inlandstransport²⁸. Umschlags- und Lagergebühren machen nur rund 10 % bis 15 % der Gesamtlogistikkosten aus. Deshalb untersuchte die Kommission diese einzelnen Elemente der Logistikkosten und ihre Bedeutung für die Terminalwahl und die Erwägung, den Terminal eventuell zu wechseln.
- (30) Neben den Logistikkosten sind für die Kunden der Kohle- und Eisenerzterminals Schnelligkeit und Sicherheit entscheidende Faktoren. Außerdem ist in der Logistikkette zu berücksichtigen, dass die Stahlwerke und Kraftwerke in der Regel eine bestimmte festgelegte Mischung aus verschiedenen Kohle- und Eisenerzsorten, die wiederum verschiedenen Ursprungs sind, benötigen.
- (31) Alle diese vorgenannten Elemente (einzelne Kostenelemente sowie andere kundenspezifische Faktoren) müssen in ihrer Gesamtheit berücksichtigt werden. Häufig führt eine Veränderung bei einem dieser Faktoren automatisch zu Veränderungen bei den anderen Elementen der Logistikkette. Da diese Veränderungen und Faktoren in der Regel kundenspezifisch sind, wird nach der Analyse der einzelnen Kostenelemente der Logistikkette unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren darauf eingegangen, welche Möglichkeiten für die Kunden von ABT und EMO-EKOM bestehen, zwischen Antwerpen und Rotterdam hin- und herzuwechseln.

²⁸ Andere Kostenelemente sind Hafengebühren bzw. Schlepp- oder Lotsendienste, die allerdings mit einem Anteil von höchstens 5 % im Verhältnis zu den gesamten Logistikkosten kaum ins Gewicht fallen; sie unterscheiden sich kaum von Hafen zu Hafen im ARA-Gebiet (so liegen die Antwerpener Hafengebühren für Massengutfrachter um 0,2 EUR/Bruttoreaumzahl des Frachtschiffs unter jenen von Rotterdam, was Sea-Invest zufolge 0,1 EUR/t transportierten Trockenmassenguts entspricht).

Seefrachtkosten

- (32) Bei den meisten Kunden sind bei der Wahl des Terminals die Seefrachtkosten ausschlaggebend. In der Regel ist es am günstigen, für den Seetransport von Kohle und Eisenerz möglichst große Frachtschiffe einzusetzen, wobei die Wahl des Frachtschiffs durch die Tiefe des Bestimmungshafens eingeschränkt wird. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass in Antwerpen nur Schiffe mit einem niedrigen Höchsttiefgang einlaufen können als in Rotterdam oder anderen Häfen des ARA-Gebiets. Der Höchsttiefgang²⁹ im Antwerpener Hafen liegt bei 15,56 m, im Hafen von Rotterdam bei 23 m, in Amsterdam bei 17,20 m und in Zeeland bei 16,50 m. Folglich können sehr große vollbeladene Frachtschiffe (mit einer Tonnage von über 140 000 dwt) nicht in den Antwerpener Hafen einlaufen. Andererseits werden 79 % aller Kohlemengen und rund 93 % der gesamten Eisenerzladungen, die im Rotterdamer Hafen gelöscht werden, auf Frachtschiffen mit einer Bruttotragfähigkeit von über 140 000 dwt transportiert.
- (33) Darüber hinaus hat die Marktuntersuchung Rotterdam als den wichtigsten Umschlaghafen für Eisenerz ausgewiesen, denn dort werden knapp 80 %³⁰ des im gesamten ARA-Gebiet gelöschten Eisenerzes umgeschlagen. Im Vergleich zu Kohle wird Eisenerz auf noch größeren Hochseeschiffen transportiert (in der Regel mit weit über 140 000 dwt³¹), für die Antwerpen aufgrund des Höchsttiefgangs nicht als Anlaufhafen in Frage kommt. Somit sind bei Eisenerz die Größe des Frachtschiffs und die sich daraus ergebende Differenz bei den Seefrachtkosten von Antwerpen und Rotterdam noch wichtiger als bei Kohle.
- (34) Die Schlussfolgerungen aus der nachstehend erläuterten quantitativen Analyse der Seefrachtkosten für Kohle gelten somit auch für Eisenerz, so dass für die Auswirkungen der Seefrachtkosten für Eisenerz keine getrennte quantitative Analyse vorgenommen werden muss. Diese Schlussfolgerungen wurden auch durch Angaben von Eisenerzabnehmern, die im Rahmen der Marktuntersuchung übermittelt wurden, bestätigt.
- (35) Veränderungen sind in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Auch wenn eine Ausbaggerung/Vertiefung der zum Antwerpener Hafen führenden Schelde geplant ist, wird dies keine Auswirkungen für den ABT-Terminal haben, der hinter den Schleusen liegt. Da es keine Pläne für die Vertiefung der Schleusen und des sich dahinter befindlichen Kanals gibt, würde der Terminal keinen besonderen Nutzen aus einer Vertiefung der Schelde ziehen können. Durch die Vertiefung der Schelde sollen vor allem bessere Bedingungen für den neuen Container-Terminal geschaffen werden, der vor den Schleusen liegt.

²⁹ Hierbei handelt es sich zwar um die Werte für den Höchsttiefgang, aber diese können je nach Bereich des Hafens schwanken, so dass für einige Terminals aufgrund ihres Standorts im Hafen (z. B. Lage hinter einer Schleuse oder in größerem Abstand zur Küste) wiederum wesentlich niedrigere Werte gelten können.

³⁰ Diese Zahl bezieht sich nur auf Eisenerz, das von auf dem offenen Markt tätigen Terminals umgeschlagen wird, und berücksichtigt nicht gebundene Terminals (einschließlich des EECV-Terminals in Rotterdam). Wären die gebundenen Terminals ebenfalls in die Statistik eingeflossen, wäre der Anteil Rotterdams noch höher.

³¹ Nach Angaben der Rotterdamer Hafenbehörde wurden 93 % des in Rotterdam gelöschten Eisenerzes von Schiffen mit über 140 000 dwt und knapp 57 % von Schiffen mit einer Tonnage von über 200 000 dwt geliefert.

- (36) Auch der für den Verladehafen zugelassene Höchsttiefgang spielt eine Rolle. Während Kohle aus Australien, Südafrika und Kolumbien in der Regel in sehr großen Hochseefrachtern transportiert wird, kann insbesondere Kohle aus den USA, Russland und Polen aufgrund der in den Verladehäfen zugelassenen Höchsttiefgangs nur auf kleinere Frachtschiffe verladen werden. Die Marktuntersuchung ergab, dass mindestens 70 % der im ARA-Gebiet insgesamt gelöschten Kohle aus Regionen kommt, deren Häfen keine Auflagen für den Höchsttiefgang kennen (insbesondere Australien, Südafrika und Kolumbien).
- (37) Um die Bedeutung der Seefrachtkosten für Kohle und die Unterschiede zwischen Antwerpen und Rotterdam quantifizieren zu können, hat die Kommission anhand der von den Kunden im Rahmen der Marktuntersuchung übermittelten Angaben für den Antwerpener und den Rotterdamer Hafen die jeweiligen Seefrachtkosten für Kohle verschiedener Herkunft untersucht.
- (38) Die Auswertung der Daten ergab, dass die Seefrachtkosten für Kohle im Durchschnitt zwischen rund 8 EUR/t (Kohle aus Russland) und 18 EUR/t (Kohle aus Australien) liegen und sie ungefähr 60 % der Logistikkosten ausmachen³². Die unterschiedlichen Seefrachtkosten für den Antwerpener und Rotterdamer Hafen wurden insbesondere für die Verladehäfen ohne Tiefgangbeschränkung (vor allem in Australien und Südafrika, aus denen vor allem große Hochseeschiffe kommen, die dann den Antwerpener Hafen nicht vollbeladen anlaufen können), berechnet. Antwerpen kommt nur für kleinere Frachtschiffe (unter 140 000 dwt) in Betracht, für die die Seefrachtkosten pro Tonne Kohl allerdings höher sind, oder es können große Frachtschiffe eingesetzt werden, die allerdings im Verladehafen nicht voll beladen werden dürfen oder die vor Einfahrt in den Antwerpener Hafen durch teilweises Löschen der Ware in einem anderen Hafen ohne Tiefgangbeschränkung entlastet werden müssen. Sogar in diesen beiden Fällen entstehen aufgrund der ineffizienten Kapazitätenauslastung des Frachtschiffes bzw. des Anlaufens in zwei Häfen höhere Seefrachtkosten pro Tonne Kohle.
- (39) Im Durchschnitt sind die Seefrachtkosten zum Antwerpener Hafen für Kohle aus Australien um [1.5-2]* EUR/t und für Kohle aus Südafrika um [1-1.5]* EUR/t höher als für Rotterdam. Da die von verschiedenen Unternehmen übermittelten Seefrachtkosten in absoluten Zahlen doch erheblich von einander abweichen, hat die Kommission getrennt davon ebenfalls die Unterschiede bei den durchschnittlichen Seefrachtkosten untersucht und dabei nur die Angaben von Kunden berücksichtigt, die Kostenschätzungen sowohl für Antwerpen als auch für Rotterdam übermittelt hatten. Bei dieser Art der Berechnung kommen etwaige Unterschiede in den Kostenberechnungsmethoden der Kunden weniger zum Tragen. Die Kostendifferenz zwischen Antwerpen und Rotterdam beträgt somit für Kohle aus Australien [1-1.5]* EUR/t und für Kohle aus Südafrika [0.5-1]* EUR/t. Auf jeden Fall besteht eine beträchtliche Differenz zu den Umschlagspreisen für Stauerei-Dienstleistungen, die zwischen [1-4]* EUR/t Kohle beträgt.
- (40) Die Kostendifferenz bei Kohle aus Verladehäfen in den USA und Russland, in denen es Tiefgangbeschränkungen gibt, ist geringer ([0-0.5]* EUR/t für Kohle aus den USA und [0-0.5]* EUR/t für Kohle aus Russland), was sich dadurch erklären lässt, dass Frachtschiffe, die Kohle aus diesen Ländern transportieren, nicht so groß sind und

³² Der genaue prozentuale Anteil schwankt je nach den spezifischen Kombinationen von Herkunft und endgültigem Bestimmungsort der Kohle.

folglich auch in den Antwerpener Hafen einlaufen können. Kohle mit Ursprung in diesen beiden Ländern stellen allerdings weniger als 30 % der insgesamt in den Häfen des ARA-Gebiets gelöschten Kohle.

- (41) Die quantitative Analyse der Seefrachtkosten bestätigt die Bedeutung des Tiefgangs eines Frachtschiffs und der sich daraus ergebenden Kostennachteile des ABT-Terminals in Antwerpen gegenüber dem Terminal von EMO-EKOM in Rotterdam. Im Falle von Kohle, die an Häfen ohne Tiefgangbeschränkung verladen wurde und mehr als 70 % aller im ARA-Gebiet gelöschten Kohlemengen ausmacht, entspricht die Differenz zwischen den Seefrachtkosten für Antwerpen und Rotterdam im Durchschnitt rund 50 % der Umschlagsgebühren, so dass allein aus diesem Grund ein Wechsel zu einem anderen Terminal aufgrund eines Preisanstiegs von 10 % für die meisten Kohlefrachten unwahrscheinlich ist.
- (42) In Anbetracht des zugelassenen Tiefgangs in Amsterdam und Zeeland können in Bezug auf die Differenz zwischen den Seefrachtkosten für diese Häfen gegenüber Antwerpen ähnliche Schlussfolgerungen gezogen werden. In der Marktuntersuchung bestätigte sich, dass der Amsterdamer Hafen für große Frachtschiffe tief genug ist. Die küstennahe Lage der Häfen in Zeeland und die entsprechend besseren Tiefgangbedingungen (im Vergleich zu Antwerpen) sind ein weiterer Grund für die niedrigeren Seefrachtkosten.
- (43) Was die von Sea-Invest kontrollierten Terminals in Gent und Dünkirchen betrifft, so beträgt der Höchsttiefgang im Genter Hafen 12,5 m und im Dünkirchener Hafen bis zu 18 m. Abschließend kann somit festgehalten werden, dass die höheren Seefrachtkosten gegenüber Rotterdam sowie Amsterdam und Zeeland auch für den Terminal von Sea-Invest im Genter Hafen gelten, da dort der zulässige Höchsttiefgang noch niedriger ist. Nur beim Sea-Invest-Terminal in Dünkirchen ist der Hafen für vollbeladene Frachtschiffe, die mit jenen vergleichbar sind, die ihre Ladung in niederländischen Häfen löschen, tief genug. Die Substituierbarkeit durch Rotterdam, Amsterdam und Zeeland wird allerdings durch andere, nachstehend³³ beschriebene Faktoren (insbesondere die begrenzten Anbindungen an den Inlandsverkehr) gemindert.

Kosten für den Inlandstransport

- (44) Die Inlandstransportkosten spielen bei der Wahl eines Terminals eine maßgebliche Rolle. Die Kommission untersuchte die Inlandstransportkosten für Kohle³⁴ anhand der Angaben der Kunden im Rahmen der Marktuntersuchung zu den Kosten für die Beförderung von Antwerpen und Rotterdam an verschiedene Standorte in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Frankreich.
- (45) Aufgrund der großen Kohle- und Eisenerzmengen sind Binnenschifffahrt (Lastkähne) und Schienentransport die einzigen wirtschaftlichen Beförderungsmittel³⁵. Im

³³ Vgl. Erwägungsgründe 44 ff.

³⁴ Da der Kommission nur begrenzt Angaben zu den Inlandstransportkosten für Eisenerz zur Verfügung standen, konnte sie keine genauso umfassende quantitative Analyse für Eisenerz vornehmen. Dennoch konnte aus der Untersuchung der Schluss gezogen werden, dass es keine wesentlichen Unterschiede bei Eisenerz und Kohle gibt, da Eisenerz (wie auch Kohle) im Inland hauptsächlich per Lastkahn oder Schienenverkehr befördert wird und somit im Wesentlichen vergleichbare Möglichkeiten bestehen.

³⁵ Die einzige Ausnahme sind Standorte in unmittelbarer Nähe zum Terminal; in diesem Fall werden Kohle und Eisenerz direkt per Förderband an den Bestimmungsort transportiert.

Allgemeinen sind die Inlandtransportkosten für Lastkähne niedriger als für den Schienentransport. Dies hängt jedoch auch von der Situation jedes einzelnen Kunden ab und insbesondere davon, ob der Betrieb des Kunden Zugang zu den Binnenschiffahrtswegen oder geeigneten Schienenverkehrsverbindungen hat.

- (46) Den Untersuchungsergebnissen zufolge liegen die Inlandtransportkosten für Kohle im Durchschnitt zwischen 2 EUR/t (Belgien, Niederlande) und 10 EUR/t (Süddeutschland) und entsprechen durchschnittlich rund 25 % der gesamten Logistikkosten³⁶. Die Gegenüberstellung der durchschnittlichen Kosten für den Inlandtransport von Antwerpen und Rotterdam in unterschiedliche Regionen zeigt, dass der Inlandtransport von Kohle ab Antwerpen in der Regel erheblich günstiger ist als ab Rotterdam (insbesondere für Bestimmungsorte in Belgien und zum Teil in Nordfrankreich). Rotterdam ist wiederum im Allgemeinen billiger als Antwerpen, wenn es um den Transport in das Ruhrgebiet, ins Saarland, nach Süddeutschland und zum Teil in die Niederlande geht. Der Unterschied bei den Preisen für den Transport ab Antwerpen bzw. Rotterdam in die oben genannten Regionen beträgt 20 % bis 50 % der durchschnittlichen Umschlagspreise für Stauerei-Dienstleistungen, so dass für die Kunden in diesen Regionen ein erheblich geringerer wirtschaftlicher Anreiz besteht, bei einem 10 %igen Anstieg der Umschlagspreise für Stauerei-Dienstleistungen zwischen Antwerpen und Rotterdam hin- und herzuwechseln. Nur für das nordöstliche Frankreich sind die Ergebnisse der Untersuchung weniger eindeutig, da für diese Region die Inlandtransportkosten ab Antwerpen bzw. Rotterdam sich eher die Waage halten.
- (47) Dabei ist jedoch zu bedenken, dass die Höhe der Inlandtransportkosten nur eines der Kriterien im Inlandtransport ist, die die Terminalwahl der Kunden bestimmen. Weitere zu berücksichtigende Faktoren sind: Zahl der Betriebsanlagen eines Kunden an verschiedenen Standorten, zeitliche Planung für die Lieferung und eventuelle Lagerung der Güter, Zugang zu geeigneten Lastkähnen und Schienenverkehr, Gewährleistung einer sicheren Lagerung der Ware (z. B. bei niedrigem Wasserstand des Rheins) und langfristige Verträge mit Speditionsbetrieben für den Inlandtransport. Diese Faktoren variieren je nach Kunden und sind nachstehend³⁷ genauer erläutert.
- (48) Die eingehende Marktuntersuchung erbrachte keine Hinweise auf Vorhaben, die in der absehbaren Zukunft die Möglichkeiten für einen Wechsel zwischen den Häfen von Antwerpen und Rotterdam verbessern würden. Die Mehrheit der Kohle- und Eisenerzabnehmer erklärten, dass ihnen keine Infrastrukturvorhaben bekannt seien, die in nächster Zukunft etwas an der Attraktivität der ARA-Terminals ändern würden. Zur Zeit werden Arbeiten zur Verbesserung der so genannten „Betuwe-Lijn“ ab Rotterdam und Amsterdam vorgenommen, die allerdings vor allem einem besseren Schienenverkehr nach Deutschland und weniger an Bestimmungsorte im Hinterland von Antwerpen (d. h. Belgien und Nordfrankreich) dienen. Was die mögliche Verbesserung der Schienenstrecke „Eiserner Rhein“ zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet anbetrifft, so sind sich die zuständigen Behörden nach wie vor nicht darüber einig, ob dies in Angriff genommen werden sollte. Auf jeden Fall würde eine solche Verbesserungsmaßnahme den im Rahmen der Marktuntersuchung

³⁶ Der genaue prozentuale Anteil schwankt jedoch erheblich je nach den spezifischen Kombinationen von Herkunft und endgültigem Bestimmungsort der Kohle.

³⁷ Vgl. Erwägungsgrund 53.

übermittelten Informationen zufolge nicht vor 2015 abgeschlossen werden können³⁸. Dies ging auch aus den Antworten im Rahmen der Marktuntersuchung hervor, denn keiner der Kohle- und Eisenerzabnehmer nannte den Eisernen Rhein als Infrastrukturvorhaben, das in absehbarer Zeit etwas an der Attraktivität der ABT-Terminals ändern könnte.

- (49) Die Auswertung der Daten über die Inlandstransportkosten unterstützt im Wesentlichen die Aussagen von Sea-Invest und einer Reihe anderer Beteiligter, dass Antwerpen und Rotterdam ganz unterschiedliche Gebiete im Hinterland bedienen und die Wahl des Terminals vor allem vom Standort der Betriebe der Kunden abhängt.
- (50) Die Marktuntersuchung bestätigte ebenfalls, dass die Verkehrsanbindungen des Amsterdamer und des Rotterdamer Hafens, insbesondere in Bezug auf die weitere Beförderung in den Niederlanden und nach Deutschland (Zugang per Lastkahn über den Rhein), vergleichbar sind. Gleichzeitig ergab die Marktuntersuchung, dass Gent und Dünkirchen aufgrund ihrer Inlandsverkehrsanbindung noch weniger als Ersatzhäfen für die niederländischen Häfen in Betracht kommen als Antwerpen.

Vergleich der Tarife für Stauerei-Dienstleistungen

- (51) Des Weiteren befasste sich die Kommission eingehend mit den Preisen für die Stauerei-Dienstleistungen, die ABT und EMO-EKOM ihren Kunden in verschiedenen Regionen berechneten, und stellte sowohl für ABT als auch für EMO-EKOM fest, dass es keine bestimmten Regionen gab, in denen die Kunden erheblich weniger oder mehr als in anderen gezahlt hätten. Hieraus lässt sich schließen, dass es keine Gebiete gibt, in denen der Wettbewerbsdruck für andere Terminals besonders hoch ist und sie deshalb ihre Preise für Terminaldienstleistungen senken müssten. Selbst für Kunden in Regionen, in denen die Inlandstransportkosten nicht besonders stark voneinander abweichen (insbesondere im Nordosten Frankreichs), scheint der Wettbewerb zwischen EMO-EKOM und ABT nicht stärker zu sein als in Regionen mit großen Preisdifferenzen für den Inlandstransport ab Antwerpen und Rotterdam.
- (52) Bei der Analyse der Preise für Stauerei-Dienstleistungen wurde außerdem festgestellt, dass sowohl bei ABT als auch bei EMO-EKOM diese Preise je nach Kunden erheblich variieren. Trotz der relativen Nachteile von ABT insbesondere aufgrund der Tiefgangbeschränkung für den Antwerpener Hafen liegen für Kohle und Eisenerz die Preise von ABT im Durchschnitt über jenen anderer Terminals im ARA-Gebiet. Der allgemeine Unterschied im Preisniveau ist somit ein weiterer Faktor, der für die Definition eines separaten Marktes für Antwerpen einerseits und für die anderen Terminals im ARA-Gebiet andererseits spricht.

Verlegungsmöglichkeiten für die Kunden

- (53) Während ihrer eingehenden Marktuntersuchung verschickte die Kommission an alle Kunden, die die Stauerei-Dienstleistungen von ABT oder des EMO-EKOM-Terminals für große Kohle- und Eisenerzmengen in Anspruch genommen hatten, ausführliche

³⁸ Eine Beschreibung und Einschätzung von Interegio, einer öffentlichen Plattform für die Zusammenarbeit zwischen den Provinzen Noord Brabant und Limburg, kann unter folgender Internet-Adresse nachgelesen werden: <http://www.interregio.nu> .

Informationensuchen. Außerdem versandte sie umfassende Fragebogen an Großkunden über die Abfertigung von Kohle und Eisenerz an den anderen Terminals in Rotterdam, Amsterdam, Zeeland, Gent und Dünkirchen. In diesen Fragebogen sollten die Kunden den Standort ihre Anlagen bzw. die Händler den Standort der Anlagen ihrer Kunden angeben. Des Weiteren waren die jeweiligen Mengen pro Bestimmungsort, die in Anspruch genommenen Terminals, die Beförderungsmittel im Inlandsverkehr und der Ursprung des Rohstoffs anzugeben. Auf diese Weise konnte sich die Kommission ein besseres Bild von der Logistikkette eines jeden Kunden machen.

- (54) Für jeden Bestimmungsort bat die Kommission um Angaben zu den Möglichkeiten eines Wechsels von ABT bzw. EMO-EKOM zu einem anderen Terminal, zu den Mengen, die innerhalb eines Jahres und innerhalb von drei Jahren verlagert werden könnten und zu der geschätzten Kostendifferenz im Falle eines Wechsels zu einem anderen Terminal.
- (55) Außerdem nahm die Kommission Kontakt mit Kunden auf, die derzeit entweder die Dienste des ABT-Terminals und eines anderen Terminals in Rotterdam, Amsterdam oder Zeeland oder aber die Dienste des EMO-EKOM-Terminals und eines anderen Terminals in Antwerpen, Gent oder Dünkirchen in Anspruch nehmen. Die Beamten der zuständigen Kommissionsdienststellen trafen sich persönlich mit diesen Kunden und/oder befragten sie telefonisch. Des Weiteren wandte sich die Kommission an Kunden, die nicht gleichzeitig Terminals in Antwerpen/Gent/Dünkirchen und Rotterdam/Amsterdam/Zeeland nutzen, aber in ihren Antworten hatten erkennen lassen, dass ein Terminalwechsel möglich wäre. Auf diese Weise erfuhr die Kommission mehr über die Organisation der Transportlogistik der Kunden von Terminaldienstleistungen, ihre Überlegungen bei der Wahl eines Terminals und der Zuweisung der an den jeweiligen Terminals und Häfen abzufertigenden Mengen.
- (56) Aus den Fragebogenantworten, den Interviews mit den Kunden und der Analyse der Kosten für die gesamte Transportkette waren die mit einem Wechsel verbundenen Schwierigkeiten ersichtlich. Alle Kunden unterstrichen, dass vor allem die Seefracht- und Inlandstransportkosten bei der Wahl der Terminals entscheidend sind. Weitere Faktoren, die die Wahl der Terminals bestimmen bzw. einschränken, sind die Teilladungsdienste³⁹, die zusätzlichen Dienste (z. B. Vermischen von Kohle mit Biomasse, Magnettrennung von metallischen Abfällen und Kohle usw.) und die Lagerkapazitäten des Terminals, das Risiko einer Überlastung eines Terminals, die Anzahl der Betriebsanlagen und die Betriebsstandorte des Kunden, die Lieferbedingungen, die Anbindung an geeignete Binnenschiffahrts- und Zugverbindungen, die Transportgewähr (z. B. in Zeiten niedriger Wasserstände des Rheins) und das Bestehen langfristiger Verträge mit Speditionsbetrieben für den Inlandstransport.
- (57) Nachstehend folgen ausführlichere Erläuterungen zu den zuvor angesprochenen Kundenkategorien.

³⁹ Auch als „Parcel-Services“ bekannt. Ein Teilladungsdienst befördert Ladungen mehrerer Kunden. Die Mengen der einzelnen Kunden sind in diesem Falle nicht so groß, als dass sich der getrennte Transport per Schiff wirtschaftlich rechtfertigen ließe. Die Fahrpläne dieser Frachtschiffe liegen insofern nur zum Teil fest, als diese in der Regel immer zwischen demselben Verlade- und Lösshafen hin- und herfahren und speziell diese Häfen bedienen.

Stahlwerke

- (58) Die Stahlerzeuger beziehen den Großteil der von ihnen benötigten Kohle- und Eisenerzmengen direkt und nicht über einen Händler, wobei einige von ihnen sogar eigene Terminals besitzen⁴⁰. Bei Eisenerz wird nicht zwischen Antwerpen und anderen Häfen im ARA-Gebiet gewechselt. Aufgrund des größeren Tiefgangs und der besseren Anbindungen an das Hinterland benutzen die Stahlwerke im Ruhrgebiet vor allem Terminals in Rotterdam. Sie nehmen keine Terminals in Antwerpen in Anspruch und planen auch keine Verlagerung nach Antwerpen. Die Stahlwerke im Saargebiet, im nordöstlichen Frankreich und in Belgien lassen ihr Eisenerz am EMO-EKOM-Terminal und in begrenztem Umfang auch an den Terminals von EBS und OVET abfertigen. Nur ein Stahlwerk in Belgien lässt aufgrund der guten Schienenverkehrsverbindungen von Antwerpen ins Hinterland große Mengen von Eisenerz am ABT-Terminal umschlagen. Dieses Stahlwerk verwendet ausschließlich den ABT-Terminal und plant keinen Wechsel zu einem anderen Terminal. An den Terminals in Gent und Dünkirchen wird hauptsächlich Eisenerz umgeladen, das für Stahlwerke in unmittelbarer Umgebung bestimmt ist.
- (59) Die Stahlwerke im Ruhrgebiet werden ausschließlich von Rotterdam, Amsterdam und Zeeland aus mit Kohle beliefert. Auch diese haben nicht die Absicht, nach Antwerpen zu wechseln. Die Stahlwerke im Saargebiet lassen Kohle hauptsächlich an den Terminals in Rotterdam und Amsterdam umschlagen. Antwerpen fertigt nur kleine Kohlemengen ab, die dann als Teilladungen weitertransportiert werden. Im Falle von Teilladungsdiensten, für die der Löschterminal nicht von der Reederei festgelegt wurde, entscheidet der Kunde mit den größten Kohlemengen über den anzulaufenden Terminal, der dann auch von den anderen Kunden in Anspruch genommen werden muss. Diese sind zu einem solchen Eingeständnis bereit, weil sie durch die Teilladungsbeförderung Transportkosten einsparen.
- (60) Die Stahlwerke in Belgien und im nordöstlichen Frankreich benutzen für den Kohleumschlag mehrere Terminals im ARA-Gebiet, in Gent und in Dünkirchen, wobei die Marktuntersuchung zeigte, dass an den verschiedenen Terminals jeweils ganz bestimmte Mengen umgeschlagen werden, was den Wechsel zu anderen Terminals erschwert. Bei schwierigem Zugang zu den Wasserstraßen ist der Schienentransport ab Antwerpen die billigste Form des Inlandstransports. In Bezug auf die Inlandstransportkosten hat Antwerpen Standortvorteile für die Stahlwerke, da die Transportzeiten per Lastkahn erheblich kürzer sind als ab Rotterdam oder Amsterdam. Kohle wird nur dann ab Rotterdam an diese Stahlwerke geliefert, wenn die Kohle aus Häfen ohne Tiefgangsbegrenzung (z. B. Australien und Südafrika) kommt. Diese Frachtschiffe werden häufig in Rotterdam teilweise gelöscht, damit sie anschließend im Antwerpener Hafen anlanden und dort die restliche Fracht löschen können. Der Umschlag in Rotterdam wird in Anbetracht der höheren Inlandstransportkosten ab Rotterdam auf das zur Entlastung der Frachtschiffe erforderliche Maß begrenzt. Ein Teil der Fracht wird ebenfalls als Teilladung weiterbefördert.
- (61) Die anderen Stahlwerke können durch den Kohletransport über Rotterdam und Amsterdam Kostenvorteile erwirtschaften. Diese Stahlwerke erhalten über Antwerpen nur kleinere Mengen von Kohle, die als Teilladungen von Verladehäfen mit

⁴⁰ Zum Beispiel ThyssenKrupp in Rotterdam, Corus in Amsterdam und Arcelor in Dünkirchen und Gent.

Tiefgangbeschränkungen (z. B. Häfen in den USA) geliefert werden. Die in Gent und Dünkirchen für Stahlwerke abgefertigte Kohle ist für Stahlwerke in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Terminals bestimmt.

Elektrizitätsunternehmen

- (62) Während einige Elektrizitätsunternehmen die von ihnen benötigte Kohle selbst einkaufen oder einführen, beziehen andere die Kohle von Händlern. Niederländische Elektrizitätsunternehmen beliefern niederländische Kraftwerke ausschließlich über niederländische Häfen und beabsichtigen diesbezüglich auch keinen Wechsel. Das belgische Elektrizitätsunternehmen Electrabel verfügt über ein ausgefeiltes Logistiknetz für die Kohlebelieferung ihrer Kraftwerke. Die belgischen Kraftwerke lässt Electrabel vor allem von den Terminals in Antwerpen und Gent beliefern, weil diese über die besten Verkehrsanbindungen ins Hinterland verfügen. Die Kohlelieferungen für das Electrabel-Kraftwerk in den Niederlanden kommen sowohl vom ABT-Terminal als auch von den Terminals in Rotterdam und Amsterdam, wobei sich die dort abgefertigten Mengen nach dem jeweiligen logistischen Bedarf richten. Einige deutsche Elektrizitätsunternehmen nehmen ausschließlich die Terminals in Rotterdam und Amsterdam in Anspruch, andere wiederum beziehen kleinere Mengen ebenfalls über Händler ab dem Antwerpener Hafen. In diesem Fall wählt jedoch der Händler und nicht das Elektrizitätsunternehmen den Terminal.
- (63) Die Kraftwerke in Nordostfrankreich erhalten ihre Kohle über Antwerpen und Rotterdam, wobei die jeweiligen Mengen genau festgelegt sind. Für Kraftwerke, die nicht direkt an Schifffahrtswege angeschlossen sind, ist der Schienentransport die billigste Lösung. Diese Kraftwerke erhalten nur geringe Mengen von Kohle über Rotterdam oder Amsterdam und vor allem Kohle aus Häfen ohne Tiefgangbeschränkung, die als Teilladung angeliefert wird. Die Kraftwerke in Nordostfrankreich, die per Schiff zu erreichen sind, erhalten den Großteil der von ihnen benötigten Kohle über Rotterdam oder Amsterdam. Ausschließlich kleinere Mengen werden als Teilladungen von Verladehäfen mit Tiefgangbeschränkung (u. a. mit Ursprung in den USA) über Antwerpen geliefert.
- (64) Die derzeitigen Mengen, die den einzelnen Terminals zugewiesen werden, spiegeln nach Angaben der Elektrizitätsunternehmen eine optimale Organisation der allgemeinen Logistikkette wider.

Händler

- (65) Händler verkaufen an Großkunden Kohle und in begrenztem Umfang auch Eisenerz. Sie verkaufen in der Regel zu „FOB-Barge“-Konditionen⁴¹ von bestimmten Häfen aus und kümmern sich nicht um den Inlandstransport. Es gibt zum einen unabhängige Händler und zum anderen Händler, die zu einer Gruppe aus dem Industrie- oder Elektrizitätssektor gehören. Letztere tätigen konzerninterne Geschäfte, können aber auch als Händler für Dritte auftreten. Bei den konzerninternen Geschäften können die Händler für die gesamte Logistikkette zuständig sein.
- (66) Händler nutzen in der Regel mehrere Terminals im ARA-Gebiet. Einige von ihnen schließen jedoch Antwerpen als Alternative aus. Andere Händler nutzen auch die

⁴¹ „FOB“ ist eine Incoterms-Klausel, die „frei an Bord“ bedeutet. „FOB barge“ bedeutet, dass der Verkäufer die Waren an Bord eines vom Käufer bestimmten Schiffes bringen muss.

Terminals von Antwerpen und in begrenztem Maße von Dünkirchen, kaum jedoch von Gent. Ihre Flexibilität bei der Inanspruchnahme der Terminals und die Möglichkeiten, zwischen verschiedenen Terminals zu wechseln, hängen insbesondere von den Anforderungen der Kunden und den vereinbarten Lieferbedingungen ab. Einige Kunden (z. B. einige deutsche Versorgungsbetriebe) verlangen, dass die Fracht nach Rotterdam oder Amsterdam geliefert wird, und schließen damit Antwerpen aus. Auch Kostenunterschiede bei anderen Elementen der Lieferkette können für die Wahl des Terminals ausschlaggebend sein. Kohle, die aus australischen und südafrikanischen Häfen ohne Tiefgangbeschränkungen kommt, wird fast ausschließlich in Rotterdam umgeschlagen.

- (67) Dennoch geben einige Händler an, dass sie begrenzte Mengen zwischen Antwerpen und den anderen Häfen im ARA-Gebiet umschichten könnten, wobei sie nicht ihr gesamtes Frachtaufkommen verlagern würden. Die allerdings nur bei sehr begrenzten Mengen mögliche Verschiebung von Antwerpen zu anderen Häfen im ARA-Gebiet ist vor allem aufgrund der Tiefgangbeschränkungen und der Anbindung ans Hinterland normalerweise leichter als von Rotterdam, Amsterdam oder Zeeland nach Antwerpen oder Dünkirchen oder Gent.

Quantifizierung der verlagerbaren Mengen

- (68) Ausgehend von der eingehenden Marktuntersuchung können die Ersatzmöglichkeiten für den Hinterlandverkehr, die unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Einschränkungen verbleiben, wie folgt quantifiziert werden: Die Mengen, bei denen EMO-EKOM von ABT oder Terminals in Gent oder Dünkirchen ersetzt werden kann, sind im Vergleich zur Gesamtmenge von EMO-EKOM sehr gering (weniger als 5 %). Die Mengen, bei denen ABT durch EMO-EKOM oder andere Terminals in Rotterdam, Amsterdam oder Zeeland ersetzt werden kann, sind im Vergleich zur Gesamtmenge von ABT gering (weniger als 10 %). Diese Zahlen stützen sich auf Angaben der Kunden, die fast das gesamte von EMO-EKOM und ABT abgefertigte Frachtaufkommen abdecken. Außerdem können nur sehr begrenzte Mengen von den anderen Terminals in Rotterdam, Amsterdam oder Zeeland nach Antwerpen, Gent oder Dünkirchen abgegeben werden. Dasselbe gilt für die Frachtmengen, die von Terminals in Gent oder Dünkirchen auf Terminals in Rotterdam, Amsterdam oder Zeeland verlagert werden. Der Großteil der begrenzten verlagerbaren Mengen entfällt auf Händler.

Bisherige Verlagerungen von Frachtmengen

- (69) Die Hindernisse für die Verlagerung von Frachtmengen sind daran abzulesen, dass in der Vergangenheit nur begrenzte Mengen verlagert wurden. Nach Angaben der Terminalkunden erfolgten in den letzten fünf Jahren nur von wenige Verlagerungen zwischen Antwerpen/Gent/Dünkirchen und Rotterdam/Amsterdam/Zeeland. Dabei ging es lediglich um geringe Mengen. Im Allgemeinen war der Grund dafür nicht in den unterschiedlichen Umschlaggebühren, sondern in einer geringeren Überlastung, niedrigeren Kosten für Seefracht und Inlandstransport oder Änderungen in den anderen Teilen der Logistikkette (z. B. Übergang vom Schienen- auf den Binnenschiffsverkehr) zu sehen.
- (70) Die Kunden berichteten jedoch auch, dass zwischen Terminals in Rotterdam und Amsterdam wesentlich größere Mengen verlagert wurden. Dies war oft auf unterschiedliche Umschlaggebühren der Terminals zurückzuführen.

Fazit

(71) All dies untermauert die Schlussfolgerung, dass das Gebiet Rotterdam/Amsterdam/Zeeland ein von Antwerpen/Gent/Dünkirchen getrennter Markt ist. In beiden Gebieten herrschen unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen. Dennoch gibt es zwischen beiden räumlich relevanten Märkten einen begrenzten Randwettbewerb, der insbesondere auf die Frachtvolumen der Händler ausgerichtet ist. Dieser Randwettbewerb scheint für ABT wichtiger als für EMO-EKOM, macht aber immer noch weniger als 10 % seines gesamten Umschlagsvolumens aus. Die Frage, ob die Häfen Gent und Dünkirchen bezüglich der Terminaldienstleistungen für Kohle und Eisenerz demselben räumlich relevanten Markt wie Antwerpen angehören oder einen getrennten Markt bilden (der sich auf alle Fälle vom Markt Rotterdam/Amsterdam/Zeeland unterscheidet), kann offen bleiben. In beiden Fällen gibt der Zusammenschluss keinen Anlass zu Wettbewerbsbedenken.

ii) Umschlagsdienstleistungen für den Seetransitverkehr für Kohle und Eisenerz

(72) In früheren Entscheidungen im Bereich der Containerschifffahrt kam die Kommission zum Ergebnis, dass Nordeuropa der räumlich relevante Markt für den Seetransit ist. Dieser Markt schließt alle wichtigen Tiefwasserhäfen im Gebiet Göteborg – Le Havre und damit auch die britischen und irischen Häfen ein⁴². Die Marktuntersuchung ergab, dass diese Häfen auch miteinander um Terminaldienstleistungen für den Seetransit von Kohle und Eisenerz konkurrieren können und dass vor allem aufgrund unterschiedlicher logistischer Gegebenheiten das Angebot an austauschbaren Häfen eindeutig größer ist als im Hinterlandverkehr für Kohle und Eisenerz. Daher schließt der räumlich relevante Markt für Terminaldienste für den Seetransit für Kohle und Eisenerz auf jeden Fall auch die Tiefwasserhäfen im Gebiet Göteborg – Le Havre und die britischen Tiefwasserhäfen mit ein.

⁴² Vgl. Sache Nr. JV.55 Hutchison/RCPM/ECT und Sache Nr. M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

V. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT UND DEM EWR-ABKOMMEN

A. Hafenumschlagsdienstleistungen für Kohle und Eisenerz für den Hinterlandverkehr

1. Artikel 2 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung

a) Folgen für die Marktstellung des fusionierten Unternehmens

i) Stärkung der marktbeherrschenden Stellung von Sea-Invest

(73) Aus der Marktdefinition geht hervor, dass Sea-Invest (mit einem Marktanteil von 100 %) in Antwerpen eine beherrschende Stellung auf dem Markt für Hafenumschlagsdienstleistungen für Kohle und Eisenerz für den Hinterlandverkehr einnimmt⁴³. Wie bei der Definition des räumlich relevanten Markts⁴⁴ dargelegt, muss sich der ABT-Terminal von Sea-Invest auf diesem Markt lediglich einem Randwettbewerb stellen. Ob der geplante Zusammenschluss dem Unternehmen Sea-Invest die Stärkung der marktbeherrschenden Stellung von ABT im Hafen Antwerpen ermöglichen wird, hängt davon ab, ob es für Sea-Invest möglich oder interessant sein wird, seine mit der gemeinsamen Kontrolle verbundenen Befugnisse zur Verringerung oder Ausschaltung der übrigen Wettbewerber auf diesem Randmarkt zu nutzen.

Befugnisse von Sea-Invest

(74) Wie in Abschnitt II ausführlich dargelegt, beruht die gemeinsame Kontrolle, die Sea-Invest über EMO-EKOM ausübt, auf seiner Beteiligung an SNV, das [...] % der Anteile an EMO-EKOM hält. Diese gemeinsame Kontrolle verschafft Sea-Invest aufgrund der Vertretung der SNV im Aufsichtsrat von EMO-EKOM ein Vetorecht für alle Fragen, bei denen der EMO-EKOM-Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats benötigt. Sea-Invest kann aber den EMO-EKOM-Aufsichtsrat nicht zur Annahme bestimmter Entscheidungen zwingen, da dafür die Zustimmung/Unterstützung der anderen Anteilseigner erforderlich wäre.

(75) Mit dem Vetorecht bei Vorschlägen zu wichtigen strategischen Fragen verfügt Sea-Invest im Prinzip über ein starkes Instrument zur Blockierung von direkt den Randwettbewerb betreffenden Vorschlägen bzw. zur Disziplinierung von EMO-EKOM, da es nach seinem Ermessen Vorschläge blockieren könnte, wenn EMO-EKOM gegen die Interessen von Sea-Invest handeln würde. Dieses Vetorecht ist besonders wichtig, wenn es um die Genehmigung großer Investitionsvorhaben geht.

(76) Andererseits könnte Sea-Invest, mit diesem Vetorecht auch andere Vorschläge (z. B. die Genehmigung des Geschäftsplans oder die Ernennung von Führungskräften) blockieren, falls es EMO-EKOM für ein unerwünschtes Verhalten im Zusammenhang

⁴³ Auch unter Berücksichtigung der Häfen von Gent und Dünkirchen als Teil des räumlich relevanten Marktes ist Sea-Invest als marktbeherrschend anzusehen, da es die Terminals für den Umschlag von Kohle und Eisenerz für nicht gebundene Kunden kontrolliert. Die folgende Analyse käme daher zu demselben Ergebnis, wenn Gent und Dünkirchen zum selben räumlichen Markt wie Antwerpen gehörten.

⁴⁴ Vgl. Erwägungsgründe 27 ff.

mit diesem Wettbewerb disziplinieren wollte. Dabei könnte es sich um Vorschläge zum Wettbewerb auf dem Randmarkt oder um willkürlich ausgewählte Vorschläge handeln.

- (77) Außerdem erhält Sea-Invest durch seine Mitwirkung als Anteilseigner im EMO-EKOM-Aufsichtsrat bis zu einem gewissen Grad allgemeine Informationen über die Geschäftspolitik und strategische Planung von EMO-EKOM. Die allgemeine Höhe der Preise von EMO-EKOM (wenn auch nicht die Preise für einzelne Kunden) wird ebenfalls auf den Sitzungen des Aufsichtsrats erörtert. Dadurch kann sich Sea-Invest möglicherweise ein Bild vom Wettbewerbsdruck machen, den EMO-EKOM auf seinem ABT-Terminal in Antwerpen ausübt.

Alternativen für Randkunden

- (78) Keine dieser Strategien könnte jedoch die Position von Sea-Invest stärken, da Randkunden zu anderen Terminals wechseln könnten. Die eingehende Marktuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass fast alle Händler als Randkunden bezeichnet werden können, da sie bei der Auswahl des Terminals flexibler als andere Kunden sind. Die meisten dieser Randkunden können Kohlemengen von ABT nach Rotterdam oder Amsterdam verlagern. Die Marktuntersuchung ergab jedoch auch, dass keiner der Randkunden, die Kohlemengen von ABT in Antwerpen nach Rotterdam verlagern können, ausschließlich von EMO-EKOM abhängt. Die meisten dieser Randkunden nannten stattdessen andere Terminals wie OBA und Rietlanden in Amsterdam bzw. andere Terminals in Rotterdam als die besten Alternativen zu ABT. Randkunden, die bestimmte Mengen von Rotterdam zum ABT-Terminal in Antwerpen verlegen können, bestätigten ebenfalls, dass sie über weitere und bessere Alternativen als lediglich ABT verfügen, womit sie insbesondere andere Terminals in Rotterdam und Amsterdam meinten.
- (79) Sea-Invest könnte daher den Randwettbewerb nicht ausschalten, selbst wenn es als indirekter Anteilseigner von EMO-EKOM nach dem Zusammenschluss die Geschäftsstrategie dieses Unternehmens bestimmen könnte. Die eingehende Marktuntersuchung bestätigte, dass die Verlegung von Frachtmengen zu anderen niederländischen Terminals für die Randkunden nicht nur eine theoretische Möglichkeit darstellt. ABT würde sich immer noch mit den anderen Terminals in Rotterdam und Amsterdam als Randwettbewerbern auseinandersetzen müssen. Diese Terminals verfügen laut der Marktuntersuchung über ausreichende Kapazitäten, um die Kohlemengen der Randkunden aufzunehmen, die von ABT abwandern könnten. Außerdem bauen die Terminals OBA und Rietlanden in Amsterdam ihre Umschlagkapazitäten für Kohle derzeit beträchtlich aus. Selbst wenn der Ausbau vor allem in Hinblick auf den erwarteten Anstieg der Nachfrage nach Kohleerinfuhren nach Deutschland erfolgt, so würden dadurch auch die Aufnahmekapazitäten für Kohlemengen, die Randkunden von ABT zu diesen Terminals verlagern könnten, weiter erhöht. Auf diese Weise würde der Ausbau auch die Reaktion auf mögliche Preiserhöhungen des ABT-Terminals erleichtern, da die Randkunden derzeit nur begrenzte Mengen verschieben können.
- (80) In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Gesamtmengen, die die Randkunden an Kohle und Eisenerz umschlagen lassen, ziemlich begrenzt sind. Bei weniger als 10 % des gesamten Umschlagsvolumens von ABT ist eine Verlagerung in andere Terminals möglich. Dennoch könnte argumentiert werden, dass selbst dann, wenn die Kunden nur einen Teil ihrer Mengen verlagern können, für jeden Kunden

die gesamten am ABT-Terminal umgeschlagenen Mengen berücksichtigt werden sollten, da die Terminals in der Regel von ein- und demselben Kunden immer denselben Preis pro Volumen verlangen. Den Ergebnissen der eingehenden Marktuntersuchung zufolge entspricht die Summe aller Mengen der Kunden, die nur einen Teil ihrer Fracht verlagern können, weniger als 20 % des Umschlagsvolumens von ABT. Wenn die Menge, die verlagert werden kann, im Vergleich zu den gebundenen Mengen des Kunden klein ist, könnte der Terminal sich immer noch dafür entscheiden, auf diese Menge zu verzichten und die gebundene Menge zu einem höheren Preis zu behalten.

Fehlende Anreize für Sea-Invest

- (81) Werden Investitionen in EMO-EKOM blockiert, um die Attraktivität von ABT zu erhöhen, besteht die Gefahr, dass die Umschichtung von Frachtmengen von EMO-EKOM auf andere niederländische Terminals gefördert wird. Die Blockade von Investitionen, die zu einer Steigerung der Rentabilität von EMO-EKOM führen könnten, ist auch nur dann sinnvoll, wenn der Gewinn höher liegt als die Kosten. In diesem Zusammenhang spielt der begrenzte Umfang des Frachtaufkommens der Randkunden im Vergleich zum Frachtaufkommen der anderen Kunden eine wichtige Rolle.
- (82) Die Blockade einer Investition zur Verbesserung der bestehenden Einrichtungen des EMO-EKOM-Terminals für den Umschlag auf die Bahn wäre zum Beispiel nicht sinnvoll. Eine solche an die Eröffnung der neuen Betuwe-Lijn-Bahnverbindung zwischen den Niederlanden und Deutschland anknüpfende Investition würde EMO-EKOM auch die Möglichkeit geben, von dem für Deutschland erwarteten Anstieg der Nachfrage nach importierter Kohle zu profitieren. Dadurch würde sich die Rentabilität von EMO-EKOM erhöhen, was auch im Interesse von Sea-Invest läge. Außerdem bestünde ein hohes Risiko, dass Randkunden von EMO-EKOM nicht zu ABT, sondern zu OBA oder Rietlanden wechseln. Die Kosten, die Sea-Invest durch ein solches Veto entstehen würden, wären höher als der Gewinn.
- (83) Auch die Blockierung der Genehmigung eines Geschäftsplans (und damit auch des Jahreshaushalts und der Geschäftsstrategie) könnte negative Folgen nach sich ziehen, die weit schwerer wiegen würden als der begrenzte Gewinn, den Sea-Invest sich möglicherweise von einer Politik von EMO-EKOM erhofft, die zum Verbleib der Randkunden bei ABT führt. Berücksichtigt man beispielsweise, dass das Wachstumspotenzial von EMO-EKOM in erster Linie im deutschen und nicht im belgischen oder französischen Markt zu sehen ist, so würde Sea-Invest mit einem Veto gegen einen Geschäftsplan, der die Ausrichtung von EMO-EKOM auf eine Expansion in diesem Gebiet begünstigt, die Rentabilität von EMO-EKOM beeinträchtigen. Etwaige Vorteile aus einem geringeren Randwettbewerb würden die geringere Rentabilität wohl kaum wettmachen. Da die Randkunden wechseln können, wären diese Vorteile auch nicht sicher. Dasselbe gilt für den Einsatz des Vetorechts bei der Ernennung von Führungskräften bei EMO-EKOM, um die Politik des Unternehmens gegenüber Randkunden zu beeinflussen.
- (84) Bezüglich des Zugangs von Sea-Invest zu Informationen über EMO-EKOM ist festzustellen, dass EMO-EKOM die Politik verfolgt, seinen Anteilseignern nur die absolut notwendigen Informationen zu geben. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass EMO-EKOM im Tagesgeschäft weitgehend unabhängig von seinen Anteilseignern handelt. Die eingehende Marktuntersuchung bestätigte dies. So liegen

den Anteilseignern beispielsweise keine Informationen über die Preise vor, die einzelnen Kunden berechnet werden. Da die Randkunden wechseln können, käme es nicht zu einer Verringerung des Randwettbewerbs, wenn Sea-Invest die Informationen nutzen würde. Aus diesem Grund wäre auch einer möglichen Strategie von Sea-Invest, nach der die Randkunden mit EMO-EKOM aufgeteilt würden, kein Erfolg sicher.

ii) Einseitige Preiserhöhung von EMO-EKOM

- (85) Eine andere mögliche Schädigungstheorie bezieht sich auf die einseitige Wirkung des geplanten Zusammenschlusses, der EMO-EKOM die Möglichkeit und Anreize zu Preiserhöhungen geben könnte. Eine solche einseitige Wirkung wäre jedoch nur möglich, wenn Sea-Invest vor dem Zusammenschluss EMO-EKOM durch Wettbewerbsdruck an Preiserhöhungen hindern würde und wenn der Zusammenschluss den von Sea-Invest auf EMO-EKOM ausgeübten Wettbewerbsdruck beseitigen oder beträchtlich verringern würde. Die eingehende Marktuntersuchung zeigt jedoch, dass beides nicht der Fall ist.
- (86) Erstens ergibt die Analyse der Umschichtungsmöglichkeiten der Kunden zwischen Antwerpen (oder sogar Gent oder Dünkirchen) und anderen ARA-Terminals eindeutig, dass nur sehr geringe Kohle- oder Eisenerzmengen von EMO-EKOM zu anderen Sea-Invest-Terminals verlegt werden könnten. Demzufolge sind EMO-EKOM und Sea-Invest in unterschiedlichen räumlichen Märkten tätig und ein etwaiger Wettbewerbsdruck der Sea-Invest-Terminals auf EMO-EKOM wäre lediglich auf den unter 5 % liegenden Anteil an den in EMO-EKOM-Terminals umgeschlagenen Gesamtmengen der Randkunden begrenzt. Für über 95 % der in EMO-EKOM-Terminals umgeschlagenen Mengen bietet Sea-Invest keine Alternative und daher kann das Unternehmen in Bezug auf diese Mengen keinen Wettbewerbsdruck ausüben.
- (87) Darüber hinaus nannten die EMO-EKOM-Kunden (einschließlich der Kunden, die möglicherweise bestimmte Mengen zum ABT-Terminal verlagern könnten) am häufigsten andere Terminals in Rotterdam oder Amsterdam, insbesondere OBA oder Rietlanden, als Alternative. Unter Berücksichtigung des geplanten Ausbaus des OBA-Terminals wie auch des Terminals Rietlanden und der sehr begrenzten Mengen, die Randkunden von EMO-EKOM-Terminals auf Sea-Invest-Terminals verlagern können, hätten die Terminals in Amsterdam ausreichende Kapazitäten, um diese Kunden aufzunehmen. Im Falle einer Preiserhöhung von EMO-EKOM wäre es für die Randkunden somit möglich und sinnvoll, zu nicht von Sea-Invest betriebenen Terminals zu wechseln. Die eingehende Marktuntersuchung bestätigte daher, dass Sea-Invest nicht der größte Konkurrent für EMO-EKOM ist und dass der von Sea-Invest auf EMO-EKOM ausgeübte Wettbewerbsdruck zu vernachlässigen ist. Sogar nach dem Zusammenschluss werden andere Terminals in Rotterdam, Amsterdam und Zeeland, insbesondere OBA und Rietlanden, einen Wettbewerbsdruck auf die Preisgestaltung von EMO-EKOM ausüben.
- (88) Zweitens ist es selbst bei einem etwaigen Wettbewerbsdruck der Sea-Invest-Terminals auf EMO-EKOM sehr unwahrscheinlich, dass dieser Druck durch den Erwerb der gemeinsamen Kontrolle erheblich verringert wird. Die Antworten der Kunden in der Marktuntersuchung lassen darauf schließen, dass EMO-EKOM keine freien Kapazitäten hat. Zwar baut EMO-EKOM seine Umschlagkapazitäten aus, doch lediglich um den immer größeren Gütermengen Rechnung zu tragen, die mit dem

erwarteten Anstieg der Nachfrage nach Kohleinfuhren in Deutschland einhergehen. Andererseits scheint ABT bereits jetzt über freie Kapazitäten zu verfügen und infolge der Schließung von Stahlwerken, die Kunden von ABT sind, werden künftig wahrscheinlich noch geringere Gütermengen im ABT-Terminal umgeschlagen. Außerdem wird ABT aufgrund der begrenzten Anbindung an das Hinterland nicht spürbar von den gestiegenen Kohleinfuhren nach Deutschland profitieren. Für Sea-Invest bestünde daher kein Anreiz zur Verringerung des Wettbewerbs mit EMO-EKOM, da es Kohle- und Eisenerzmengen für den Umschlag in Antwerpen gewinnen müsste, um eine ausreichende Nutzung seiner Umschlagkapazitäten sicherzustellen.

- (89) Aus den obigen Ausführungen geht hervor, dass der geplante Zusammenschluss keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken aufgrund einseitiger Wirkungen aufwirft, die die marktbeherrschende Stellung von Sea-Invest stärken oder Preiserhöhungen von EMO-EKOM ermöglichen würden.

b) *Auswirkungen aufgrund einer möglichen Abstimmung der Verhaltenweisen*

- (90) In der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c wurde festgestellt, dass auch die Abstimmung des Verhaltens von Sea-Invest und EMO-EKOM ebenso wie von anderen allein oder gemeinsam von den Anteilseignern von EMO-EKOM kontrollierten Terminals (OBA, EBS, RBT, OVET) wettbewerbsrechtliche Bedenken aufwerfen könnte. Laut der Entscheidung könnte eine solche Abstimmung über die zwischen Sea-Invest und EMO-EKOM, HES und Manufrance geschaffenen strukturellen Verbindungen erfolgen.

- (91) Die in der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c genannten Wettbewerbsbedenken bezogen sich auf die koordinierten Wirkungen des geplanten Zusammenschlusses, falls der räumlich relevante Markt das gesamte ARA-Gebiet abdeckt. Unter Berücksichtigung der getrennten räumlich relevanten Märkte, die bereits in der eingehenden Marktuntersuchung abgegrenzt wurden⁴⁵, sind die von Sea-Invest kontrollierten Terminals einerseits und EMO-EKOM sowie die von HES und Manufrance kontrollierten Terminals andererseits auf getrennten Märkten tätig. Daher ist es angesichts des sehr geringen Wettbewerbsdrucks zwischen ABT und anderen Terminals unwahrscheinlich, dass die eben genannten Unternehmen aufgrund des geplanten Zusammenschlusses eine dem Wettbewerb entgegenstehende Abstimmung ihrer Verhaltensweisen betreiben würden.

- (92) Da noch ein gewisser Randwettbewerb zwischen ABT und anderen Terminals im ARA-Gebiet besteht, ist der eingehenden Untersuchung zufolge nicht mit koordinierten Wirkungen aufgrund des Zusammenschlusses zu rechnen. Eine Reihe von Kunden und Wettbewerbern gab in der Marktuntersuchung an, dass derzeit ein Wettbewerb zwischen allen niederländischen ARA-Terminals von HES und Manufrance bestehe. Das Management der Terminals sei bei den operativen Entscheidungen, die auch die Preispolitik gegenüber einzelnen Kunden und Expansionspläne einschließen, relativ unabhängig. Da Sea-Invest auf dem Markt für den Umschlag von Kohle und Eisenerz nur einen sehr begrenzten Wettbewerbsdruck auf diese Terminals ausübt, scheint seine Beteiligung an EMO-EKOM als Anteilseigner, der eine gemeinsame Kontrolle ausübt, den anderen Anteilseigner von EMO-EKOM keine besonderen Anreize zur Abstimmung ihres Verhaltens nach dem geplanten Zusammenschluss zu geben.

⁴⁵ Vgl. Erwägungsgründe 27 ff.

- (93) Eine Abstimmung ist auch insofern wenig wahrscheinlich, als die Anteilseigner von EMO-EKOM bezüglich ihrer Aktivitäten und vertikalen Integration ziemlich unterschiedlich wären. Während Sea-Invest und HES nicht mit den Kunden für Hafenumschlagsdienste vertikal integriert sind, ist Manufrance⁴⁶ mit einigen großen Kunden verbunden und TKV direkt Teil der ThyssenKrupp-Gruppe mit umfangreichen Aktivitäten im Stahlsektor. Außerdem ist Sea-Invest in einer Reihe von Häfen in Belgien, Frankreich, Deutschland und Südafrika tätig, während sich die Umschlagdienste von HES auf niederländische Häfen konzentrieren. Daher ist der Markt für Hafenumschlagsdienste im ARA-Gebiet für HES von entscheidender Bedeutung, für Sea-Invest aber im Vergleich weniger wichtig, da dieses Unternehmen in mehreren anderen Gebieten tätig ist. Der geplante Zusammenschluss, durch den RAG, ein anderer Kunde und Anteilseigner, durch das auf Hafenumschlagsdienste spezialisierte Unternehmen Sea-Invest ersetzt wird, kann den Stauerei-Unternehmen in EMO-EKOM mehr Gewicht verschaffen, doch die Gruppe der Anteilseigner wäre auch dann nicht so homogen, als dass eine Abstimmung anzunehmen wäre.
- (94) In Anbetracht der Ergebnisse der eingehenden Untersuchung erscheint eine Abstimmung auf dem Markt für Hafenumschlagsdienste für Kohle und Eisenerz im Hinblick auf die anderen in den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁴⁷ definierten und auf der einschlägigen Rechtsprechung basierenden Kriterien (Transparenz, glaubhafte Abschreckungsmechanismen und Reaktionen von Kunden und Wettbewerbern) nicht wahrscheinlich. Die in der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c angesprochene relative Transparenz des Marktes wurde in der eingehenden Marktuntersuchung nicht bestätigt. Selbst wenn den anderen Terminalbetreibern die allgemeine Preishöhe in anderen Terminals bekannt sein mag, so unterscheiden sich die Preise für Einzelkunden laut der Marktuntersuchung sogar innerhalb eines einzelnen Terminals beträchtlich und sind anderen Terminals nicht bekannt. Daher ist die Transparenz des Marktes hinsichtlich der mit Einzelkunden ausgehandelten Preiskonditionen begrenzt.
- (95) Ferner scheinen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf dem Markt für Terminaldienste für Kohle und Eisenerze aufgrund der Besonderheiten der Lage jedes einzelnen Kunden ziemlich komplex, was eine Abstimmung erschwert. Da jeder Kunde Besonderheiten, insbesondere hinsichtlich seines Standorts, aufweist, können die Terminaldienste nicht als homogen betrachtet werden. Wie bei der Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes dargelegt, hängt es im Wesentlichen vom Standort ab, ob ein Terminal für einen Kunden geeignet ist. Daher sind die Terminaldienste in unterschiedlichen Häfen für die einzelnen Kunden meistens nicht einfach austauschbar.
- (96) Die eingehende Untersuchung erbrachte auch keinen Nachweis für das Vorhandensein eines glaubhaften Abschreckungsmechanismus, der Abweichungen von einer Abstimmung verhindern würde. Die in der Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c angesprochene Möglichkeit, das Vetorecht im EMO-EKOM-Aufsichtsrat als Sanktionsmechanismus einzusetzen, wurde in der eingehenden Untersuchung nicht

⁴⁶ Die Muttergesellschaft ATIV Services ist ebenfalls in den Bereichen Kohlenhandel, Binnenschiffverkehrslogistik, Seetransport und Qualitätskontrolle tätig.

⁴⁷ ABl. C 31 vom 5.2.2004, S. 5.

bestätigt. Wie oben dargelegt⁴⁸, bezieht sich dieses Vetorecht auf einige strategische Entscheidungen und vor allem neue Investitionen. Würde Sea-Invest die Investitionen für die Expansion von EMO-EKOM begrenzen, so würde dies sicherlich den anderen Terminals in Rotterdam, Amsterdam und Zeeland (einschließlich der Terminals von HES und Manufrance) zugute kommen, die dann größere Teile der gestiegenen Kohleeinfuhren nach Deutschland für sich gewinnen könnten. Andererseits würde ABT in Antwerpen keine erheblichen Mengen hinzugewinnen, da Antwerpen nur in geringem Maße durch Rotterdam ersetzt werden könnte. Daher ist nicht klar, wie ein angedrohtes Veto gegen Investitionsentscheidungen von EMO-EKOM, zumindest von Sea-Invest, als Abschreckungsmechanismus genutzt werden könnte.

- (97) Bezüglich der möglichen Reaktion Dritter auf die Koordinierung zwischen Anteilseignern von EMO-EKOM ergab die eingehende Marktuntersuchung, dass Rietlanden als unabhängiger Wettbewerber, der offensichtlich auch aufgrund seiner attraktiven Preispolitik ein rasches Wachstum verzeichnen konnte, eine wichtige Rolle spielt. Da Rietlanden mit dem Bau seines neuen Terminals im Afrikahafen von Amsterdam in den kommenden Jahren seine Kapazitäten stark ausbauen wird, kann dieses Unternehmen beträchtlichen Wettbewerbsdruck ausüben. Ferner handelt es sich bei den Kunden der Kohle- und Eisenerzterminals vor allem um große und hoch entwickelte Unternehmen aus dem Stahl- und Energiesektor. Obwohl sie ihre Gesamtmengen nur in begrenztem Maße zu anderen Terminals verlegen können, wird ihre Nachfragemacht durch die relative Bedeutung dieser Kunden für die einzelnen Terminals gestärkt, da die fünf wichtigsten Kunden durchschnittlich etwa 80 % oder mehr der in den jeweiligen Terminals umgeschlagenen Kohle- und Eisenerzmengen stellen. Daher üben sowohl die unabhängigen Wettbewerber als auch Großkunden einen beträchtlichen Wettbewerbsdruck aus, der das von einer Abstimmung erwartete Ergebnis gefährden könnte.
- (98) Angesichts der obigen Ausführungen wirft der geplante Zusammenschluss keine Wettbewerbsbedenken hinsichtlich der koordinierten Wirkungen des Verhaltens von Sea-Invest, EMO-EKOM, HES und Manufrance auf.

2. Artikel 2 Absatz 4

- (99) Eine Abstimmung zwischen den Anteilseignern von EMO-EKOM auf dem Markt für andere Trockenmassengüter im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung könnte ebenfalls Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben. EMO-EKOM schlägt jedoch keine anderen Trockenmassengüter um und ist somit aufgrund der obigen Marktabgrenzung⁴⁹ nicht auf diesem Markt tätig. Angesichts der unter den Erwägungsgründen 17 – 20 dargelegten Unterschiede zwischen beiden Märkten ist außerdem nicht sicher, dass es sich beim Umschlag anderer Trockenmassengüter um einen benachbarten Markt handelt, der mit dem Markt für den Umschlag von Kohle und Eisenerz im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 der Fusionskontrollverordnung „eng verknüpft“ ist.
- (100) Es gibt jedenfalls keinen Hinweis darauf, dass die Beteiligung von Sea-Invest als Anteilseigner von EMO-EKOM zu einer Koordinierung mit HES und Manufrance auf dem Markt für andere Trockenmassengüter führen könnte. Obwohl Sea-Invest im Aufsichtsrat von EMO-EKOM mit HES und Manufrance zusammenkommen und die

⁴⁸ Vgl. Erwägungsgründe 74 ff.

⁴⁹ Vgl. Erwägungsgrund 17.

Strategie von EMO-EKOM auf dem Markt für den Umschlag von Kohle und Eisenerz erörtern wird, wird dadurch die Gefahr einer Kollusion auf dem Markt für andere Trockenmassegüter nicht wesentlich größer. Außerdem gibt es eine Reihe von unabhängigen Terminalbetreibern, die andere Trockenmassegüter in Rotterdam und Amsterdam umschlagen. Selbst wenn der Zusammenschluss das Risiko einer Koordinierung erhöhen würde, gäbe er Sea-Invest, HES und Manufrance nicht die Möglichkeit, den Wettbewerb auf dem Markt für andere Trockenmassengüter auszuschalten.

B. Hafenumschlagsdienstleistungen für Kohle und Eisenerz für den Seetransitverkehr

- (101) Aufgrund der starken Einschränkungen bezüglich des Tiefgangs und der Binnenlage des Hafens von Antwerpen wird im ABT-Terminal weder Kohle noch Eisenerz für den Seetransitverkehr abgefertigt. Der Sea-Invest-Terminal in Dünkirchen (Sea-Bulk) schlägt zwar kein Eisenerz für den Seetransit um, fertigt aber für einen Kunden im Vereinigten Königreich begrenzte Kohlemengen für den Seetransit ab. Dies ist der einzige Kunde, für den Sea-Invest Fracht für das Vereinigte Königreich umlädt. EMO-EKOM erbringt keine Dienstleistungen für den Seetransit in das Vereinigte Königreich und hat insgesamt nur ein sehr geringes Seetransitfrachtaufkommen. Andere Terminals, die derzeit im Seetransit ins Vereinigte Königreich tätig sind, sind OBA und OVET.
- (102) Da die Definition des räumlich relevanten Marktes sehr weit gefasst ist, ist derzeit eine kleine Überschneidung zwischen den Tätigkeiten von Sea-Invest und EMO-EKOM im Seetransitverkehr festzustellen. Die möglichen Wirkungen dieser Überschneidung werden dadurch verringert, dass es auf dem Festland viele Tiefwasserhäfen gibt, die auf diesem Markt tätig werden könnten. Im Falle des Kunden von Sea-Invest im Vereinigten Königreich ist klar, dass zumindest das Centre Multivra du Havre („CIPHA“) in Le Havre und Rietlanden in Amsterdam als Wettbewerber auftreten könnten. Auch einige Tiefwasserhäfen im Vereinigten Königreich könnten im Prinzip die betreffenden Dienstleistungen für den Seetransit erbringen. Im Vereinigten Königreich gibt es mindestens vier Häfen (Hunterston, Port Talbot, Redcar und Immingham), die sehr große Frachtschiffe aufnehmen können; einer davon (Immingham) liegt an der Ostküste.
- (103) Angesichts der Größe des räumlich relevanten Marktes und der zahlreichen Alternativen für die Erbringung von Dienstleistungen im Seetransitverkehr ermöglicht die gemeinsame Marktstellung von Sea-Invest und EMO-EKOM auf dem Seetransitmarkt keine erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs.

C. Fazit

- (104) Aus den oben dargelegten Gründen ist der Schluss zu ziehen, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss weder einen wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil davon erheblich behindern würde noch mit aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen unabhängig bleibender Unternehmen verbunden wäre, was gegen Artikel 81 EG-Vertrag verstoßen würde. Der Zusammenschluss ist daher als mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar zu erklären –

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der angemeldete Zusammenschluss, durch den Sea-Invest N.V. im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 die gemeinsame Kontrolle über die Unternehmen Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. und Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. erwirbt, wird für mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar erklärt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

Sea-Invest
Skaldenstraat 1
9042 Ghent
Belgium

Brüssel, den

Für die Kommission

Neelie KROES
Mitglied der Kommission



EUROPÄISCHE KOMMISSION

GD Wettbewerb

Politik und strategische Unterstützung

Prioritäten für die Durchsetzung und Kontrolle der Entscheidungen

STELLUNGNAHME

**des BERATENDEN AUSSCHUSSES für
UNTERNEHMENSZUSAMMENSCHLÜSSE
aus der 142. Sitzung vom 20. Juli 2006
zum Entwurf einer Entscheidung in der**

Sache COMP/M.3848 – Sea-Invest/EMO-EKOM

Berichterstatter: PORTUGAL

-
1. Der Beratende Ausschuss stimmt der Kommission zu, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss mit gemeinschaftsweiter Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 und des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der EG-Fusionskontrollverordnung handelt.
 2. Der Beratende Ausschuss ist mit der Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte, wie die Kommission sie im Entscheidungsentwurf vorgenommen hat, einverstanden.
 3. Der Beratende Ausschuss ist mit der Abgrenzung der räumlich relevanten Märkte, wie die Kommission sie im Entscheidungsentwurf vorgenommen hat, einverstanden.
 4. Der Beratende Ausschuss stimmt der Einschätzung der Kommission zu, dass das geplante Vorhaben keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt, weil weder einseitige Wirkungen wie die Stärkung der marktbeherrschenden Stellung von Sea-Invest oder die Eröffnung von Möglichkeiten für eine Preiserhöhung seitens EMO-EKOM noch Wirkungen aufgrund einer Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens bei Terminaldienstleistungen für den Hinterlandverkehr für Kohle und Eisenerz zu befürchten sind.
 5. Der Beratende Ausschuss stimmt der Bewertung der Kommission zu, dass die Änderungen bei den Beteiligungen an dem Gemeinschaftsunternehmen keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken aufgrund einer Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung geben.
 6. Der Beratende Ausschuss stimmt der Kommission in ihrer Feststellung zu, dass der angemeldete Zusammenschluss keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne des Artikels 10 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung gibt.

7. Der Beratende Ausschuss stimmt der Schlussfolgerung der Kommission zu, dass der geplante Zusammenschluss in Einklang mit Artikel 2 Absatz 2 und mit Artikel 8 Absatz 1 als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären ist, da er den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben nicht erheblich behindert.

8. Der Beratende Ausschuss fordert die Kommission auf, alle übrigen in der Sitzung angesprochenen Punkte zu berücksichtigen.

<u>BELGIË/BELGIQUE</u>	<u>ČESKÁ REPUBLIKA</u>	<u>DANMARK</u>	<u>DEUTSCHLAND</u>	<u>EESTI</u>
V. HABILS	---	---	G. THIELE	---
<u>ELLADA</u>	<u>ESPAÑA</u>	<u>FRANCE</u>	<u>IRELAND</u>	<u>ITALIA</u>
---	F. SEGUNDO PÉREZ	R. de SERESIN	---	A. D'ANNA
<u>KYPROS/KIBRIS</u>	<u>LATVIJA</u>	<u>LIETUVA</u>	<u>LUXEMBOURG</u>	<u>MAGYARORSZÁG</u>
---	---	---	---	---
<u>MALTA</u>	<u>NEDERLAND</u>	<u>ÖSTERREICH</u>	<u>POLSKA</u>	<u>PORTUGAL</u>
---	S. STROUX	---	---	A. AMARO
<u>SLOVENIJA</u>	<u>SLOVENSKO</u>	<u>SUOMI-FINLAND</u>	<u>SVERIGE</u>	<u>UNITED KINGDOM</u>
---	---	J. BOËLIUS	C. BERGER	T. KRAJEWSKA



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Der Anhörungsbeauftragte

ABSCHLUSSBERICHT DES ANHÖRUNGSBEAUFTRAGTEN IN DER SACHE COMP/M.3848 – Sea-Invest / EMO EKOM

**(nach den Artikeln und 15 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom
23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten
Wettbewerbsverfahren – ABl. 162 vom 19.6.2001, S. 21)**

Am 24. Februar 2006 erhielt die Kommission die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 139/2004 des Rates („Fusionskontrollverordnung“), demzufolge das Unternehmen Sea-Invest N.V. durch Aktienkauf die gemeinsame Kontrolle über die Unternehmen Europees Massagoed-Overslagbedrijf B.V. und Erts- en Kolen Overslagbedrijf B.V. („EMO-EKOM“, Niederlande) erwirbt. Nach dem Zusammenschluss wird EMO-EKOM von Sea-Invest N.V., ThyssenKrupp Veerhaven B.V., H.E.S. Beheer N.V. und Manufrance B.V. gemeinsam kontrolliert.

Per Entscheidung vom 31. März 2006 stellte die Kommission fest, dass der angemeldete Zusammenschluss Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen gab. Deshalb leitete sie in dieser Sache ein Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ein. Am 3. Mai 2006 beschloss die Kommission, die Fristen gemäß Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung zu verlängern.

Am 4. April 2006 wurde Sea-Invest gemäß Kapitel 7.2 der von der Generaldirektion Wettbewerb festgelegten „Leitlinien über bewährte Praktiken bei EG-Fusionskontrollverfahren“ auf Antrag Einsicht in die wichtigsten Unterlagen der Kommissionsakte gewährt.

Nach einer vertieften Marktuntersuchung kamen die zuständigen Kommissionsdienststellen zu dem Schluss, dass gegen das Vorhaben keine ernsthaften Bedenken mehr bestanden und der geplante Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben nicht erheblich beeinträchtigen würde. Deshalb wurde an die beteiligten Unternehmen auch keine Mitteilung der Beschwerdepunkte gerichtet.

Der Anhörungsbeauftragte erhielt weder Anfragen noch Stellungnahmen von den Beteiligten oder von Dritten. Besondere Bemerkungen zum Recht auf Anhörung erübrigen sich daher im vorliegenden Fall.

Brüssel, den 26 Juli 2006.

(unterschrieben)
Serge DURANDE