

***Cas n° COMP/M.4294 -  
ARCELOR / SNCFL /  
CFL CARGO***

Le texte en langue française est le seul disponible et faisant foi.

**RÈGLEMENT (CE) n° 139/2004  
SUR LES CONCENTRATIONS**

---

Article 6, paragraphe 1, point b) NON-OPPOSITION  
date: 09/10/2006

***En support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le  
numéro de document 32006M4294***



## COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 09-X-2006

SG-Greffe(2006) D/205689

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CE) n° 139/2004 concernant la non-divulgence des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale.

VERSION PUBLIQUE

PROCEDURE CONCENTRATIONS  
DECISION ARTICLE 6(1)(b)

### Aux parties notifiantes

Messieurs, Mesdames,

**Objet : Affaire n° COMP/M.4294 – Arcelor/SNCFL/CFL Cargo  
Votre notification du 21/08/2006 conformément à l'article 4 du règlement du Conseil n° 139/2004.**

1. Le 21/08/2006, la Commission a reçu notification d'un projet de concentration, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil, par lequel les entreprises Arcelor Profil Luxembourg S.A. ("Arcelor Profil", Luxembourg) appartenant au groupe Arcelor et Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ("SNCFL", Luxembourg) acquièrent, au sens de l'article 3 paragraphe 1 point b du règlement du Conseil, le contrôle en commun de l'entreprise CFL Cargo S.A. ("CFL Cargo", Luxembourg) par achat d'actions dans une société nouvellement créée constituant une entreprise commune.
2. Après examen de la notification, la Commission a conclu que l'opération notifiée relève du champ d'application du règlement (CE) n° 139/2004<sup>1</sup> du Conseil et elle ne soulève pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun et avec l'accord EEE. Le 18/09/2006 les parties ont offert des engagements suivant l'article 6(2)

---

<sup>1</sup> JO L 24, 29.01.2004, pages 1-22

du règlement CE sur les concentrations, mais ceux-ci ont été retirés lorsqu'il apparaissait qu'il serait improbable que la Commission soulèverait des doutes sérieux.

## I. LES PARTIES

3. **Arcelor Profil** est une entité du groupe Arcelor, entreprise sidérurgique, qui fabrique et commercialise des produits longs en acier au carbone et plus particulièrement des poutrelles (site de Differdange), des laminés marchands/profilés et des palplanches (sites de Differdange et de Belval). Mittal Steel Company a acquise Arcelor le mois d'août 2006 et la concentration proprement dite entre les deux sociétés devrait avoir lieu pendant le premier semestre de 2007<sup>2</sup>.
4. La **SNCF** est un prestataire de services dans le domaine des transports principalement ferroviaires dont une des activités consiste dans le transport de marchandises longues et courtes distances.

## II. L'OPERATION ET LA CONCENTRATION

### *Contrôle conjoint*

5. L'opération consiste en la constitution d'une société commune par Arcelor Profil et la SNCF - (ci-après les parties), avec une participation majoritaire pour la SNCF et une participation qui ne saurait être inférieure à un tiers des actions + 1 action pour Arcelor Profil. Cette société se nommera CFL Cargo. Les décisions importantes en matière de politiques d'investissements, de stratégies commerciales ou de budgets devront être prises à la majorité [...] étant entendu que le nombre de membres devra être défini de manière à assurer à Arcelor un pouvoir de blocage pour l'adoption des décisions importantes (business plan, budget, etc.).

### *Entreprise commune de plein exercice*

6. CFL Cargo accomplira de manière durable toutes les fonctions d'une entité économique autonome qui n'entraînera pas de coordination du comportement concurrentiel soit entre les entreprises fondatrices, soit entre celles-ci et l'entreprise commune. L'entreprise sera par conséquent autonome et de plein exercice.
7. CFL Cargo, l'entreprise commune nouvellement créée, reprendra le transport ferroviaire des marchandises qui est actuellement fourni par EuroLuxCargo une filiale de SNCF. Cela comprend tout le transport ferroviaire des marchandises, excepté le transport de conteneurs. Les activités des filiales de SNCF Neg Uetersen, active en Allemagne, et Dansk Jernbane Aps, active au Danemark seront également transférées à CFL Cargo, ainsi que le transport en interne actuellement réalisé par Arcelor Profil Luxembourg et Arcelor Rodange. Le transport de conteneurs ne sera pas traité par CFL Cargo. Néanmoins, CFL Cargo offrira des services de traction comme sous-traitant aux sociétés de conteneurs (des locomotives et des conducteurs pour les trafics de conteneurs). CFL Cargo a l'intention de servir aussi à des clients autres que Arcelor, qui feront appel à ses services.

---

<sup>2</sup> Décision de la Commission du 02.06.2006, affaire No M.4137 – Mittal / Arcelor.

8. Les parties ont convenu un système de tarification [...]
9. Le projet a été exprimé dans une lettre d'intention qui fut signée par les parties le 4 Juillet 2005. Il fut ensuite présenté à la tripartite ferroviaire (Etat/SNCFL/Syndicats) du 20 décembre 2005 qui donna son accord à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire dont la création de cette société commune est un des éléments. Un Plan d'affaires (Business Plan) a été élaboré ensemble par les deux parties, [...].
10. Sur la base de ce qui précède, il peut être conclu que la transaction proposée consiste en la création d'une entreprise commune de plein exercice. L'opération constitue donc une concentration au sens de l'article 3 du Règlement sur les concentrations.

### **III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE**

11. Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 000 millions d'euros<sup>3</sup> (Arcelor, 33.795 millions, SNCFL 441 millions). Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans la Communauté de plus de 250 millions d'euros [...], mais seulement une d'entre elles réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans un seul et même Etat membre. L'opération a donc une dimension communautaire.

### **IV. LÉGISLATION : LIBÉRALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

12. Le Luxembourg a transposée la directive de libéralisation du transport ferroviaire 2001/12/EC du 26 février 2001 par loi du 24 juillet 2006, laquelle est entrée en vigueur le 1er septembre 2006. Comme prévu par la directive de libéralisation, un organisme chargé de l'allocation de capacité et de la tarification de l'accès à l'infrastructure fût créé dans le cadre de l'institution publique "Communauté des Transports", lequel est supposé commencer ses activités le 1er octobre 2006. La fonction de régulateur du trafic ferroviaire est exercée par le Ministère du Transport. D'après les directives européennes, la libéralisation du transport de marchandises par train devrait commencer le 1<sup>er</sup> janvier 2006, en ce qui concerne le transport international et le 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour le transport national. Cette libéralisation va créer un marché européen unifié en ce qui concerne le transport de marchandises par train et donnera aux autres opérateurs ferroviaires l'opportunité d'offrir leurs services de transport de marchandises dans les différents États Membres.

### **V. LES MARCHÉS DE PRODUIT ET GEOGRAPHIQUES PERTINENTS**

13. D'après les parties, la concentration proposée devrait avoir un impact sur le marché du transport de marchandises, principalement par rail au Grand Duché de Luxembourg qui sera le seul marché affecté.

#### *Le marché de produits*

14. Les parties considèrent que le marché de produits en cause est le marché du transport multimodal de marchandises comprenant au moins le transport par rail, le transport par

---

<sup>3</sup> Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5(1) du règlement relatif au contrôle des opérations de concentrations et à la communication de la Commission sur le calcul du chiffre d'affaire (JO C 66, du 2.3.1999, p. 25).

route et le transport par voie d'eau (toutes marchandises, tous volumes et tous modes de transports confondus).

15. Selon les parties, le transport de marchandises par rail est en grande partie substituable<sup>4</sup> soit par celui de la route soit par celui des voies navigables. Cette substitution entre les différents modes de transport se constate quelque soit le type de clientèle. Les parties ont estimé que, même pour les produits longs en acier, il y a une certaine substituabilité entre le transport par train et le transport routier, dans le sens que les clients peuvent, au lieu d'acheter des long produits et les découper par après en longueurs plus petites que 15 mètres à la destination, acheter des produits qui ont été déjà découpés avant d'être transportés, si le transport de long produits devient trop cher.
16. Dans un cas précédant, la Commission européenne avait conclu<sup>5</sup> que, compte tenu de la situation géographique des clients et des caractéristiques spécifiques de certaines marchandises, il ne peut pas être pris pour acquis que tous les modes de transport soient généralement interchangeable<sup>6</sup>.
17. L'enquête de marché menée par la Commission a montré qu'un marché distinct pour le transport de marchandises par train peut être défini. Il y a certains produits longs du secteur de l'acier, tels que les poutrelles et palplanches dépassant la longueur qui est transportable en camion (15 m), ainsi que certains autres produits en vrac dans des autres industries qui doivent être transportés sur des longues distances et requièrent être transportés par train, soit parce que le transport par route n'est pas possible soit parce qu'il n'est pas efficace. De plus, certains produits dangereux doivent nécessairement être transportés par train, comme exigé par la législation en vigueur.
18. Toutefois, il n'apparaît pas en l'espèce nécessaire de se prononcer sur la question de savoir si le marché de produit est le transport de marchandises par train ou le transport de marchandises tout type de transport confondu, dans la mesure où l'opération ne soulève pas de doutes sérieux sur le marché du transport de marchandises par train (le marché de produits le plus étroit).

---

<sup>4</sup> À l'exception peut-être d'une partie de certains produits longs (poutrelles et palplanches) dépassant la longueur qui est facilement transportable en camion (15 m).

<sup>5</sup> Affaire No COMP/M.2632 *Deutsche Bahn/Stinnes*, décision de la Commission du 11 février 2002.

<sup>6</sup> Dans l'Affaire No COMP/M.3150 *SNCF/TRENITALIA/AFA* du 4 août 2003, l'enquête de la Commission a révélé que le marché de référence dans lequel une entreprise commune était active est celui du transport de marchandises par voie terrestre, tout mode de transport confondu. Néanmoins une différence subsiste entre la décision de la Commission et le cas présent : la décision se référait au transport de toute sorte de marchandises, tandis que dans le cas d'espèce la majeure partie du transport ferroviaire consiste de produits sidérurgiques.

### *Le marché géographique*

19. Afin de définir les marchés géographiques en cause dans le secteur des transports la Commission a développé l'approche de paire point d'origine - point de destination (O&D)<sup>7</sup>. Selon cette approche, chaque combinaison O&D devrait être considérée comme un marché distinct du point de vue de la demande.
20. Du point de vue géographique, les parties affirment que les statistiques disponibles ne permettent pas d'établir des parts de marché multimodales en retenant une approche O&D. Vu que CFL Cargo sera, à sa création, active essentiellement au Luxembourg et via ses filiales, en Allemagne et au Danemark, les parties, initialement, ont estimé que le marché géographique de référence pourrait être l'Union Européenne à 25 (UE25).
21. Néanmoins, au vue des résultats de l'enquête de la Commission, les parties ont considéré que le marché géographique en cause devrait au moins couvrir la région Sarre/Lorraine/Luxembourg, étant donné que le Luxembourg est très dépendant des pays voisins pour le transport par train.
22. L'enquête de la Commission signale l'existence de deux O&D distincts, à savoir celui du transport de longue distance, généralement dans des trains complets (« long haul ») et celui du transport de courte distance, (« short haul »), suivant la libéralisation qui aura lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Le O&D « long haul », qui est actuellement géré par des contrats de co-traitance, peut être défini comme le transport international par train, soit avec le point d'origine ou le point de destination à l'intérieur du Luxembourg. Le point d'origine ou de destination peut être soit l'embarquement au site du client soit un site de collecte, en fonction de l'arrivée ou de la sortie du trafic. Le O&D « short haul » peut être défini comme le transport national avec un point d'origine et un point de destination au sein du Luxembourg. Le propos du « short haul » est de collecter des wagons individuels et composer un train complet lors d'un point de collecte. Ce train complet peut donc faire le trajet jusqu'à la destination finale. Les opérations de « short haul » sont complémentaires et non pas substituables au « long haul ». Dans le cadre de la libéralisation en cours, le premier marché dont on s'attend aux effets de la libéralisation est celui du « long haul ». Par après les effets de la libéralisation sont à prévoir dans le marché « short haul », parce que ce dernier marché, d'après les résultats de l'enquête de la Commission, n'est pas prioritaire pour les opérateurs, dû à sa réduite rentabilité.
23. Puisque le processus de libéralisation n'est pas encore achevé, les conditions de marché existantes ne permettent pas un vrai transport de marchandises par train O&D international, tel qui est le cas pour le transport aérien. Chaque O&D international pourrait ainsi être divisé en deux trajets distincts : l'un comprenant la partie à l'intérieur du Luxembourg et l'autre comprenant la partie entre la frontière luxembourgeoise et le point de origine ou destination. Ces deux trajets distincts sont actuellement gérés par deux opérateurs différents : la SNCFL (pour la partie à l'intérieur du Luxembourg) et un opérateur des pays voisins, ayant signé un contrat de co-traitance avec la SNCFL (pour la partie du trajet entre la frontière du Luxembourg et le point d'origine ou de destination).
24. Le résultat de l'enquête de la Commission, en ligne avec des décisions préalables de la Commission, a confirmé qu'au stade actuel le marché européen du transport ferroviaire

---

<sup>7</sup> Décision de la Commission du 09.12.1998, affaire No IV/M.1305 – Eurostar.

est encore loin d'être achevé (au Luxembourg la SNCFL est pratiquement le seul acteur sur le marché). L'enquête a confirmé qu'il y a encore des obstacles techniques (différents systèmes électriques, de largeur de rail, changement de locomotives aux frontières etc.) et des normes différentes entre les divers États Membres, ce qui montrerait la dimension nationale du marché de transport de marchandises par train.

25. En ce qui concerne un marché couvrant la région Sarre/Lorraine/Luxembourg, cette définition semble inappropriée puisque, en l'absence d'une libéralisation effective, les conditions de concurrence à l'intérieur de la France sont plus homogènes par rapport aux conditions existantes entre la France et le Luxembourg. Le fait que la SNCFL serve actuellement le Luxembourg uniquement jusqu'à la frontière (système de co-traitance) et laisse le transport entre la frontière luxembourgeoise et la destination finale à un autre opérateur constitue une indication de l'existence des marchés nationaux différenciés.
26. Cependant, dans le cas présent, la question de savoir si le marché géographique est de dimension nationale ou européenne peut être laissée ouverte car l'opération ne soulève pas de doutes sérieux sur le marché du transport de marchandises, quelle que soit la délimitation géographique.

## **VI. EVALUATION CONCURRENTIELLE**

### *Relations horizontales*

27. Selon les informations fournies par les parties, la transaction en question créera des chevauchements horizontaux très peu significatifs dans le marché du transport de marchandises. La partie combinée du marché en Allemagne, le seul pays où les deux parties exercent une activité de transport de marchandises, est inférieure à 1% pour toute définition de marché de produit en cause.
28. Sur les marchés luxembourgeois et danois, seuls la SNCFL est active sur le marché du transport de marchandises. Arcelor et/ou Mittal n'exercent pas d'activité de transport dans ces pays, en dehors du transport en interne.

### *Relations verticales*

#### *Position des parties*

29. D'après les informations des parties, Arcelor est un client important de la SNCFL représentant plus de [ $>50\%$ ] de son chiffre d'affaires relatif au transport de marchandises national et international en 2005<sup>8</sup>. La SNCFL dispose presque du 100% du marché ferroviaire luxembourgeois de transport de marchandises par train. Presque la totalité de ce marché luxembourgeois (excepté le transport de conteneurs) sera transféré par la SNCFL à la nouvelle société CFL Cargo. Dans ce contexte, le marché ferroviaire luxembourgeois est un marché affecté par l'opération de concentration sur le plan de la relation verticale.
30. Néanmoins, d'après les parties, il n'y a pas de risque d'éviction puisque CFL Cargo sera un des fournisseurs de transports ferroviaires de marchandises du Groupe Arcelor, comme

---

<sup>8</sup> [...].

il le sera également auprès de tous les autres clients qui feront appel à ses services. CFL Cargo aura comme objectif de diversifier sa clientèle afin d'assurer sa rentabilité.

31. Selon les parties, Arcelor n'utilise pas ni en Allemagne, ni au Danemark, les Services des deux filiales de la SNCFL (Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft - NEG et Dansk Jernbane Aps - DJ), qui seront apportées au projet CFL Cargo, [...]. De ce fait le marché n'est pas un marché affecté.
32. Il est à noter qu'Arcelor est un client important des sociétés des chemins de fer actives dans le secteur de l'acier, qui est dans beaucoup de pays le marché le plus important pour les sociétés des chemins de fer.

*a) Analyse concurrentielle*

33. Si on considère une définition géographique du marché plus vaste que national, suivant l'opinion des parties, l'impact de la transaction sur la concurrence serait négligeable, parce que les parties auraient des parts de marché très réduites.
34. En conséquence, afin d'analyser les répercussions de la transaction sur la base d'une définition nationale du marché, l'enquête de la Commission s'est focalisée sur l'impact de l'entreprise commune sur le comportement des concurrents au sein des marchés luxembourgeois du « short haul » et de la partie luxembourgeoise du « long haul ».

*a.1) Marché luxembourgeois du « short haul »*

35. Par rapport au « short haul », la création de l'entreprise commune ne semble avoir eu aucun impact sur les motivations des concurrents potentiels pour rentrer dans cette partie du marché luxembourgeois: les concurrents ne sont pas intéressés parce qu'il s'agit d'un marché très réduit et très peu rentable.

*a.2) Marché luxembourgeois du « long haul »*

36. Le marché luxembourgeois est plus réduit que les marchés nationaux des pays voisins (les marchés belge, français et allemand). Tel que mentionné préalablement, le marché luxembourgeois est dominé par la SNCFL. A cause de la réglementation en vigueur, il n'y a pas eu des nouveaux entrants dans les dernières années.
37. A partir du 1 janvier 2007, les obstacles à l'entrée dans le marché seront principalement d'une nature réglementaire. Afin de pouvoir opérer sur le marché, un concurrent a besoin d'une licence ferroviaire, un certificat de sécurité, un contrat d'accès à l'infrastructure, un document d'homologation des locomotives et un certificat d'habilitation du personnel employé. Actuellement aucun des concurrents de la SNCFL n'a obtenu toutes les exigences nécessaires afin d'utiliser la totalité du réseau ferroviaire luxembourgeois. Un concurrent a obtenu un certificat de sécurité pour utiliser une partie du réseau luxembourgeois ou il est déjà opérationnel. Ce concurrent a sollicité un certificat pour opérer dans le réseau entier. Un autre concurrent attend l'obtention d'un certificat pour opérer sur le réseau entier. En général, les concurrents estiment que le temps nécessaire pour rentrer dans le marché luxembourgeois est compris entre 6 et 12 mois, en fonction de la période dont ils ont besoin pour obtenir les licences et autres certificats mentionnés au-dessus.

38. En ce qui concerne le coût d'entrée (exception faite de l'obtention de l'agrément réglementaire), l'enquête de marché a montré que la plupart des entrants potentiels considèrent que des investissements substantiels ne seraient pas nécessaires. Les opérateurs sur le réseau luxembourgeois ont besoin de locomotives qui soient compatibles avec le circuit de puissance luxembourgeois. Le coût d'achat d'une machine locomotive s'élève à 2,5-3 millions d'euros pour une locomotive « long-haul » et 1,5 million d'euros pour une locomotive de triage. Le réseau des chemins de fer luxembourgeois utilise un système de courant alternatif avec une puissance de 25 kV, qui est le système utilisé dans le nord de la France. Par conséquent, cela ne représente pas un obstacle à l'entrée pour un opérateur français. De plus, au moins un concurrent potentiel important a un certain nombre de locomotives qui peuvent fonctionner à 25 kV, ce qui implique un coût d'entrée réduit pour cet opérateur.
39. Le groupe Arcelor/Mittal représente de loin la principale partie du transport ferroviaire luxembourgeois des marchandises sur le marché « long-haul » (parties luxembourgeoises des routes pour chaque O&D trajet). Arcelor et la SNCFL ont signé un accord à long terme selon lequel Arcelor confie à CFL Cargo l'intégralité des prestations de desserte sur le territoire luxembourgeois. Cet engagement se traduit sous forme d'un contrat régissant la desserte ferroviaire des sites de production. Ce contrat d'une durée de [ $>5$  ans] couvre les transports entre les usines, l'acheminement des wagons chargés et vides vers le triage de Bettembourg ou le port de Mertert ainsi que la formation de trains internationaux. En ce qui concerne les transports ferroviaires internationaux et dans le but d'assurer la pérennité de CFL Cargo au niveau des transports ferroviaires internationaux, Arcelor confie pour une durée de [...] ans à CFL Cargo [...] millions de tonnes de transports ferroviaires internationaux. Ce tonnage représente [ $>50\%$ ] du transport international de marchandises en 2005 des deux filiales d'Arcelor auxquelles l'accord se réfère et [ $>50\%$ ] du volume total du group Arcelor-Mittal au Luxembourg.
40. En tout état de cause il est clair que, au moins à court terme, l'entreprise commune n'aura pas la capacité pour répondre à tous les besoins de transport international d'Arcelor, c'est-à-dire pour les parties du transport international qui sont situées en dehors du Luxembourg, et pour lesquelles la SNCFL avait conclu jusqu'ici des accords de co-traitance avec les entreprises des Etats avoisinants.
41. A supposer que la plupart des besoins d'Arcelor soient remplis par l'entreprise commune, l'éviction du marché ne semble pas être probable. Il n'y a aucune indication que l'entreprise commune ne servirait pas les clients ex-SNCFL. En particulier il convient de noter que la plupart de ces autres clients ne sont pas actifs dans le secteur de l'acier; par conséquent, l'entreprise commune n'aurait pas d'intérêt pour discriminer ces autres clients. Il est à noter que les clients de la SNCFL n'ont pas soulevé des craintes particulières sur une éventuelle éviction du marché.
42. L'enquête de marché s'est penchée sur la question de savoir si l'entreprise commune pourrait augmenter les obstacles à l'entrée pour les concurrents potentiels et ainsi leur empêcher de profiter du processus de libéralisation. En particulier, le fournisseur de transport SNCFL, qui a presque le monopole du marché ferroviaire luxembourgeois du fret, va s'intégrer avec le client le plus important (Arcelor-Mittal) dont la demande constitue [ $>50\%$ ] du chiffre d'affaires de la SNCFL pour le trafic international de marchandises sortant et entrant au Luxembourg, respectivement.

43. Tel que mentionné au-dessus, l'enquête de la Commission a montré que deux concurrents importants obtiendront l'agrément réglementaire nécessaire et posséderont la capacité technique requise pour exploiter des services de fret à travers le réseau luxembourgeois dans un scénario post-libéralisation. Au moins un concurrent a énoncé son intention d'accéder au marché luxembourgeois pour fournir le transport de produits pétroliers et le transport de conteneurs à des clients autres que Arcelor/Mittal. Cet opérateur sera donc disponible pour fournir des services de fret aux clients basés au Luxembourg.
44. Il s'ensuit de l'analyse qui précède que, d'abord les opérateurs de fret ferroviaire envisageant l'entrée dans le marché luxembourgeois auront très probablement accès à Arcelor comme client, au moins dans le marché de longue distance; l'entreprise commune ne pourra pas répondre à tous les besoins d'Arcelor en termes de longue distance. Deuxièmement, l'entreprise commune ne semble pas empêcher l'entrée des nouveaux opérateurs, étant donné qu'il y aura probablement au moins deux opérateurs (l'entreprise commune et au moins un autre concurrent) offrant des services de fret ferroviaire aux clients luxembourgeois autres que Arcelor. Les conditions dont ces clients seront servis sont peu susceptibles d'être moins favorables que les conditions en l'absence de la création de l'entreprise commune. Troisièmement, il semble probable que, dans la mesure où des petits clients pourraient ne pas être servis par un opérateur à cause des petits volumes que l'opérateur ne serait pas prêt à transporter, cette situation ne changerait pas en l'absence de la création de l'entreprise commune.

## **VII. CONCLUSION**

45. Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE. Cette décision est prise sur la base de l'article 6, paragraphe 1, point b, du règlement du Conseil n° 139/2004.

Pour la Commission  
signé  
Neelie KROES  
Membre de la Commission