

STRESZCZENIE DECYZJI KOMISJI

z dnia 5 maja 2008 r.

uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG

(Sprawy COMP/M.4956 – STX/Aker Yards)

(Jedynie wersja w języku angielskim jest autentyczna)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/C 147/11)

Dnia 5 maja 2008 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw, a w szczególności jego art. 8 ust. 1. Pełny tekst decyzji w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w autentycznej wersji językowej postępowania oraz w językach roboczych Komisji znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

Poniższe streszczenie przedstawia uproszczone zestawienie głównych elementów decyzji; nie ma ono żadnej mocy prawnej i przeznaczone jest wyłącznie do celów informacyjnych.

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 16 listopada 2007 r. Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo STX Corporation („STX”, Korea Południowa) zgłosiło przejęcie kontroli nad przedsiębiorstwem Aker Yards A.S.A. („Aker”, Norwegia) w drodze zakupu akcji.
2. Komisja uznała, że zgłoszona operacja stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004.
3. STX, południowokoreańska spółka holdingowa, prowadzi działalność w trzech głównych dziedzinach: budownictwo okrętowe i wyposażenie okrętów (w tym silniki), żegluga i logistyka oraz energia i budownictwo. Część działalności spółki STX w ramach budownictwa okrętowego stanowi projektowanie oraz budowa statków handlowych różnego typu. STX posiada obecnie dwie stocznie na terytorium Korei Południowej oraz stocznice w budowie na terytorium Chin.
4. Aker Yards, spółka norweska prowadząca działalność w branży budownictwa okrętowego, koncentruje się na budowie zaawansowanych technologicznie statków, w tym statków wycieczkowych oraz promów, statków handlowych, statków wykorzystywanych w produkcji przybrzeżnej oraz statków specjalistycznych. Statki wycieczkowe oraz promy stanowiły około 44 % sprzedaży całkowitej spółki Aker Yards’ w 2006 r. Aker Yards posiada 18 stocznie w różnych krajach europejskich, Wietnamie i Brazylii.
5. Zgłoszona koncentracja zakłada nabycie przez spółkę STX udziałów mniejszościowych w spółce Aker Yards w wysokości 39,2 %, w wyniku dwudniowego procesu budowy księgi popytu na Giełdzie Papierów Wartościowych w Oslo, w rozumieniu art. 7 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Dlatego też wykonywanie prawa głosu przez spółkę STX wynikające z udziałów w Aker Yards musi otrzymać zezwolenie ze strony Komisji Europejskiej.

6. Biorąc pod uwagę strukturę własnościową spółki Aker Yards oraz wykonywanie prawa głosu podczas trzech ostatnich zebrań akcjonariuszy, mniejszościowy udział w wysokości 39,2 % z wysokim prawdopodobieństwem pozwoli spółce STX na wykorzystanie większości swego prawa głosu w celu przejęcia faktycznej kontroli nad spółką Aker Yards. Transakcja stanowi więc koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
7. Po zbadaniu zgłoszenia, decyzją z dnia 20 grudnia 2007 r., Komisja wszczęła postępowanie na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
8. Komisja uznała, że planowana koncentracja nie naruszy znacząco efektywnej konkurencji na wspólnym rynku lub jego istotnej części i w związku z tym można ją uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG. W dniu 5 maja 2008 r. Komisja ogłosiła więc, że omawiana koncentracja powinna zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz Porozumieniem EOG, zgodnie z jego art. 57.

II. WŁAŚCIWE RYNKI**A. Właściwe rynki produktowe**

Komercyjne budownictwo okrętowe

9. Działalność stron transakcji pokrywa się w sektorze komercyjnego budownictwa okrętowego dla następujących typów statków: kontenerowców, zbiornikowców do przewozu ciekłego gazu ziemnego („LNG”) (obydwa rynki nie wchodzą w zakres transakcji), chemikaliowców/zbiornikowców do przewozu ropy naftowej oraz produktowców. Dodatkowo Aker Yards jest znaczącym producentem statków wycieczkowych i promów.

Produktowce i chemikaliowce/zbiornikowce do przewozu ropy naftowej

10. Strona zgłaszająca argumentowała, że w praktyce chemikaliowce/zbiornikowce do przewozu ropy naftowej oraz produktowce mogą służyć do przewożenia różnorodnych substancji i z tego powodu należy uznać je za jeden właściwy rynek produktowy. Badania wykazały duży stopień zastępowalności po stronie popytu. Jednakże pytanie czy chemikaliowce/zbiornikowce do przewozu ropy naftowej oraz produktowce powinny zostać uznane za tworzące jeden lub odrębne rynki produktowe można pozostawić bez odpowiedzi, ponieważ planowana koncentracja nie stwarza problemów w zakresie konkurencji, niezależnie od użytej definicji rynku.

Statki pasażerskie

11. W decyzji w sprawie Aker Yards/Chantiers de l'Atlantique Komisja uznała za słuszne rozdzielenie rynku statków wycieczkowych oraz rynku promów od ogólnego rynku komercyjnego budownictwa okrętowego, uwzględniając zarówno aspekty podaży i popytu. Strona zgłaszająca zgadza się z powyższym podziałem. Analiza rynku nie wykazała podstaw, aby Komisja odeszła od istniejącej praktyki w tym zakresie.
12. W dziedzinie statków wycieczkowych analiza rynku dowiodła, że małe statki wycieczkowe o tonażu brutto poniżej 20–30 GT są odrębnym rynkiem od statków średnich i dużych o tonażu brutto powyżej 30 GT, jak wspomniano w decyzji cytowanej powyżej. Aker Yards prowadzi działalność tylko w segmencie rynkowym statków o tonażu brutto powyżej 30 GT i ten właśnie rynek podlegał ocenie pod kątem wpływu na konkurencję dla celów niniejszej sprawy. Jednakże nie ma potrzeby podejmowania ostatecznej decyzji odnośnie do tego aspektu, gdyż nie wpłynęło on na zmianę oceny wpływu na konkurencję.
13. Na potrzeby oceny wpływu na konkurencję niniejszej transakcji rozpatrzono następujące właściwe rynki produktowe i) statki wycieczkowe, ii) promy, iii) chemikaliowce i zbiornikowce do przewozu ropy naftowej oraz produktowce (rozpatrywane odrębnie lub też jako jeden rynek).

Produkcja silników okrętowych

14. Spółka STX prowadzi działalność w dziedzinie budowy silników okrętowych poprzez spółki zależne Engine Co, Ltd oraz STX Heavy Industries Co, Ltd.
15. Według strony zgłaszającej, rynek okrętowych silników napędu głównego stanowi jeden rynek produktowy, ponieważ z technicznego punktu widzenia silniki mogą być stosowane wymiennie dla wszystkich kategorii statków handlowych, a producenci wytwarzają zazwyczaj całą gamę silników okrętowych. Wyjątek wskazany przez stronę zgłaszającą stanowią silniki z zasilaniem dwupaliwowym jednoczesnym, przystosowane dla zbiornikowców do przewozu ciekłego gazu ziemnego. Badanie rynkowe wykazało, że okrętowe silniki napędowe można podzielić na dwie główne kategorie zależnie od wykorzystywanego paliwa napędowego: silniki Diesla i silniki z zasilaniem dwupaliwowym jednoczesnym. Na potrzeby niniejszej sprawy, dokładny zakres definicji rynku produktowego może pozostać otwarty.

B. Właściwe rynki geograficzne

16. Strona zgłaszająca uznaje, że właściwy rynek geograficzny dla celów komercyjnego budownictwa okrętowego oraz dla celów produkcji silników okrętowych ma zasięg światowy. Badania rynku przeprowadzone przez Komisję potwierdzają opinię wyrażoną przez strony.

III. OCENA WPŁYWU NA KONKURENCJĘ

17. Główne obawy, wynikające z badania rynku, koncentrują się na wpływie transakcji na rynki statków wycieczkowych oraz promów. Obawy te opierają się o fakt wyeliminowania spółki STX jako potencjalnego uczestnika rynku oraz na domniemanej przewadze spółki STX w porównaniu do innych stoczni, wynikającej z dotacji przyznanych przez rząd Korei Południowej, innych korzyści cenowych oraz pionowej integracji w produkcję silników okrętowych, która może zostać wykorzystana przez spółkę STX w celu podcinania cen i doprowadzić do zmarginalizowania obecnych konkurentów oraz docelowo do ograniczenia konkurencji na rynku poprzez utworzenie podmiotu dominującego. Obawy te rozpatrywane są poniżej.

Rynek statków wycieczkowych

Wyeliminowanie spółki STX jako potencjalnego uczestnika rynku

18. Opierając się na wynikach badań, stwierdza się że spółka STX nie jest wyraźnie obecna na rynku statków wycieczkowych oraz, że w krótkim czasie nie ma ona szans stać się znaczącym konkurentem. W trakcie przeprowadzania analizy rynku Komisja została poinformowana, że spółka STX wzięła udział w przetargu na statek wycieczkowy zorganizowanym przez odbiorcę o nazwie Saga Lines i że z tego powodu niektóre podmioty rynkowe łączą niekiedy spółkę STX z rynkiem statków wycieczkowych. Jednakże udział spółki w powyższym przetargu ogranicza się do złożenia dokumentów na początkowym jego etapie, a celem udziału w przetargu wydaje się chęć wstępnego rozpoznania rynku z perspektywą wejścia na wspomniany rynek w odleglejszym terminie. Badanie wykazało, że spółka STX nie brała udziału w żadnym innym przetargu, wstępnych kontaktach lub negocjacjach dotyczących budowy statku wycieczkowego i że rynek ogólnie nie uważa spółki STX za faktycznego konkurenta, lecz raczej za potencjalnego uczestnika rynku, pośród wielu innych stoczni azjatyckich. Podsumowując, stwierdza się na podstawie kilku aspektów, że w kwestii wejścia na rynek spółka STX jest w porównywalnej sytuacji z innymi stoczniami azjatyckimi.
19. Ponadto badania rynkowe wykazały, że istnieje wystarczająca liczba potencjalnych konkurentów, znajdujących się na porównywalnej pozycji do spółki STX, którzy mogliby wejść na rynek statków wycieczkowych, należą do nich np. inne stocznie dalekowschodnie, takie jak Mitsubishi (Japonia), oraz firmy koreańskie, takie jak Samsung i Daewoo. Mitsubishi podjęło już w niedawnej przeszłości podobne działania i w 2004 r. wyprodukowało dwa duże statki wycieczkowe. Inne stocznie koreańskie do chwili obecnej nie otrzymały żadnego zlecenia na budowę statku wycieczkowego (podobnie jak STX), lecz badanie potwierdziło, że stocznie koreańskie, w szczególności Samsung i Daewoo postrzegane są przez uczestników rynku jako najbardziej wiarygodni, ewentualni nowi uczestnicy rynku.

20. Uznając, że spółka STX w chwili obecnej nie wywiera żadnej presji konkurencyjnej na rynek statków wycieczkowych, nie wydaje się uzasadnione, aby przypuszczać, że mogłaby stać się ona skutecznym konkurentem w najbliższej przyszłości oraz uznając, że w sytuacji po koncentracji nadal istnieje wystarczająca liczba potencjalnych nowych uczestników rynku, proponowana koncentracja nie naruszy znacząco efektywnej konkurencji na rynku statków wycieczkowych w wyniku wyeliminowania potencjalnego konkurenta.

Problemy w zakresie konkurencji z tytułu dotacji

21. W trakcie badania rynku podniesiono zarzuty dotyczące domniemanej przewagi w postaci nie tylko niskich kosztów pracy, energii oraz stali, lecz również faktu, że podmiot powstały w wyniku połączenia będzie beneficjentem dotacji przyznanych przez rząd koreański, które mogą zostać użyte w celu podcinania cen, prowadząc do zmarginalizowania obecnych konkurentów oraz docelowo do ograniczenia konkurencji na rynku statków wycieczkowych poprzez stworzenie podmiotu dominującego. Skarżący dowodził, że Komisja przy prowadzeniu postępowań w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, jest zobowiązana do wzięcia pod uwagę pomocy państwa oraz, że powinna przeprowadzić niezależną ocenę faktu przyznania lub nie pomocy państwa.

22. Domniemane niskie koszty pracy, energii oraz stali mogą być zróżnicowane geograficznie, jednocześnie jednak wszyscy konkurenci mają swobodę wykorzystania powyższych korzyści poprzez odpowiednie decyzje odnośnie do lokalizacji swojej produkcji. Powyższe kwestie nie są więc związane z koncentracją przedsiębiorstw. Odnośnie do domniemanych dotacji, warto zaznaczyć, że transakcje finansowe wskazane przez skarżącego – w żadnym stopniu nie wywołane koncentracją – nie mogą być definitywnie zakwalifikowane jako dotacje. Zwraca się również uwagę na to, że WTO, będące organem kompetentnym do oceny domniemanych dotacji w państwach trzecich, nie prowadzi obecnie żadnego dochodzenia przeciwko Korei w sprawie dotacji dla stoczni. Uznaje się więc, że w ramach niniejszego postępowania w sprawie koncentracji nie stwierdzono, że transakcje finansowe wskazane przez skarżącego są dotacjami⁽¹⁾.

23. Pomimo że brak dowodów na istnienie dotacji wykazuje, że na tej podstawie nie można ocenić przewagi finansowej po stronie podmiotu powstałego w wyniku połączenia, podjęto dodatkowe czynności, aby ocenić prawdopodobieństwo oraz potencjalny wpływ wskazanych przeszłych i przyszłych transakcji. Analiza wykazała, że nawet jeśli

wskazane transakcje zawierały elementy dotacji, nie zmieniłyby one w znaczącym stopniu zdolności finansowych podmiotu powstałego w wyniku połączenia.

24. Skarżący stwierdził, że dotacje otrzymane przez spółkę STX miały formę i) programów wspierających wiedzę technologiczną oraz ii) specjalnej pożyczki przyznanej spółce STX na preferencyjnych warunkach w przeszłości. Badanie rynku wykazało natomiast, że wyżej wymieniony program badawczy obejmował wiele projektów oraz uczestników. Udział, który mógłby być przypisany działalności stoczniowej spółki STX, byłby więc bardzo ograniczony. Ponadto pożyczka wskazana przez skarżącego przyznana była przez konsorcjum banków, w tym także banków prywatnych. Ponieważ wszyscy członkowie konsorcjum przyznali identyczne kwoty pożyczki na identycznych warunkach, wydaje się mało prawdopodobne, bez zagłębiania się w sprawę, aby pożyczka ta zawierała dotacje. W związku z tym, że dotacja pokrywałaby w jakimkolwiek przypadku tylko różnicę pomiędzy rynkową a dotowaną stopą procentową, całkowita kwota powyższej dotacji nie wzmocniłaby w sposób znaczący zdolności finansowej podmiotu powstałego w wyniku połączenia.

25. Domniemane przyszłe dotacje, mają według skarżącego zostać przyznane głównie w formie pożyczek przed dostawą (PLS) oraz gwarancji na zwrot zaliczek (APRG) na projekty stoczniowe podmiotu powstałego w wyniku połączenia przez KEXIM, Koreański Bank Eksportowy (Korean Export Bank), będący własnością skarbu państwa. Badanie rynku wykazało, że na całym świecie, w tym w Europie, stocznie używają zazwyczaj podobnych instrumentów, aby finansować swoje aktywa obrotowe. Ponadto, domniemane dotacje, które miałyby wywołać skutki antykonkurencyjne, mają w tym przypadku tylko przyszły, niepewny i spekulacyjny charakter, ponieważ nie jesteśmy w stanie przewidzieć przyszłych decyzji rządu koreańskiego w kwestii dotowania przemysłu stoczniowego. Procedura WTO przeprowadzona w przeszłości, potwierdziła, że programy KEXIM jako takie nie zawierają elementów dotacji. Nie ma więc dowodów na to, że Korea ma zamiar w przyszłości dotować podmiot powstały w wyniku połączenia, naruszając swoje zobowiązania wobec WTO.

Nawet przy założeniu, że przyznano niedozwolone dotacje, spółka STX nie byłaby w stanie wywierać wpływu na rynek statków wycieczkowych.

⁽¹⁾ Wbrew opinii skarżącego, w ramach procedury kontroli połączeń, Komisja nie ma obowiązku przeprowadzenia równoległej, niezależnej analizy w celu stwierdzenia istnienia domniemanych dotacji – tak jak w ramach procedury dotyczącej pomocy państwa zgodnie z art. 88 Traktatu WE – szczególnie jeśli domniemane dotacje przyznane były przez państwo niebędące państwem członkowskim. Orzecznictwo (w szczególności wyrok *RJB Mining*), które sugeruje, że również domniemana pomoc państwa musi być wzięta pod uwagę w ramach procedury kontroli połączeń, odnosi się do bardzo specyficznej sytuacji, w której Komisja przeprowadzała równoległe procedury kontroli połączeń oraz procedurę przyznawania pomocy państwa, nie znajduje zastosowania do obecnej sprawy. Zob. sprawa T-156/98 *RJB Mining przeciwko Komisji* [2001] ECR II-337.

26. Komisja zbadała również, czy spółka STX, nawet przy założeniu, że miała dostęp do domniemanych dotacji, byłaby w stanie wywierać wpływ na rynek statków wycieczkowych.

27. Główne wskaźniki finansowe spółki STX oraz skarżący wykazują, że zdolność finansowa spółki STX nie została (oraz nie zostałaby po zamknięciu transakcji) w znaczący sposób wzmocniona.

28. Komisja uznała, że wyżej wzmiankowane, domniemane dotowanie instrumentów finansowych pozwoliłoby podmiotowi powstałemu w wyniku połączenia tylko na zmniejszenie ceny prototypów statków budowanych w stocznich koreańskich, poprzez redukcję kosztów finansowych ze względu na lepsze stopy procentowe oraz premie gwarancyjne. Nawet przy założeniu, że instrumenty finansowe byłyby przyznawane poniżej warunków rynkowych, zmniejszenie kosztów wynikające z tych dotacji byłoby nieznaczne w porównaniu do kosztów budowy statku wycieczkowego. Redukcja kosztów nie wydaje się być na tyle znacząca, aby doprowadzić do systematycznego podcinania cen, skutkującego monopolizacją rynku statków wycieczkowych.
29. Badanie rynkowe potwierdziło dobitnie, że istnieje małe prawdopodobieństwo wprowadzenia w życie powyższego scenariusza. W szczególności i) podmiot powstały w wyniku połączenia nie dysponuje obecnie znaczącą siłą rynkową (udział w rynku statków wycieczkowych spółki Anker Yard wynosi (30–35) %, podczas gdy udział spółki Fincantieri wynosi (40–45) %, a spółki Meyer-Werft's (25–30) %), ii) nabywcami są duże i złożone podmioty (czterech głównych nabywców to Carnival, Royal Caribbean, MSC i STAR/NCL, które kontrolują około 80 % popytu na statki wycieczkowe na poziomie światowym) i będą one w stanie zneutralizować wszelkie działania antykonkurencyjne, oraz iii) konkurenci dysponują możliwością reakcji oraz – w skrajnym przypadku – mogą użyć kwestię ponownego wejścia jako realną groźbę.

Wnioski odnośnie do rynku statków wycieczkowych

30. Opierając się na powyższych wnioskach, stwierdza się że proponowana koncentracja nie wywołuje obaw o naruszenie zasad konkurencji w dziedzinie budowy statków wycieczkowych.

Budowa promów

31. Wnikliwe badanie rynku objęło również analizę potencjalnego wpływu koncentracji na rynek promów, na którym Aker Yards jest jednym z podmiotów dominujących, a na którym spółka STX jeszcze nie zaistniała. Jednakże istnieją różnice odnośnie do sytuacji rynkowej na rynku promów i na rynku statków wycieczkowych. W porównaniu do wysokiej koncentracji rynku statków wycieczkowych, rynek promów ma dużo więcej uczestników. Poza spółką Aker Yard (której udział w rynku wynosi około (10–15) %), istnieje na rynku wiele innych stoczní, takich jak Fincantieri, Flensburger, Visentini, Apuania, Barreras oraz pozostałych stoczní, jak japońska spółka Mitsubishi oraz koreańskie firmy Hyundai, Samsung i Daewoo, i w rezultacie jakikolwiek skutek antykonkurencyjny jest wysoce nieprawdopodobny.
32. Spółka STX do chwili obecnej nie skonstruowała żadnego promu ani też nie otrzymała żadnego zlecenia na budowę promu. W każdym razie, nawet jeśli uznać spółkę STX za potencjalnego uczestnika rynku, jej wejście na rynek nie spowodowałoby żadnych znaczących zmian w strukturze rynku. Dlatego też nie ma powodów do stwierdzenia,

że wyeliminowanie STX jako potencjalnego uczestnika rynku mogłoby stanowić znaczącą przeszkodę dla skutecznej konkurencji na rynku promów.

Budowa produktowców

33. Jeśli uznać, że produktowce i chemikaliowce/zbiornikowce do przewozu ropy naftowej stanowią jeden rynek produktowy, łączny średni udział w rynku obydwu spółek w okresie 2004–2007 wyniósłby 14,75 %, jeśli chodzi o dostawy w przeliczeniu na tonaż, oraz 11 %, jeśli chodzi o zamówienia w przeliczeniu na tonaż. Również na podstawie węższej definicji rynku produktowego (ograniczonego do rynku produktowców), łączny udział stron w rynku byłby ograniczony do poniżej 15 % (z nałożeniem nie większym niż 1,5 %).
34. W związku z ograniczonym wpływem transakcji na powyższy rynek oraz na podstawie wyników analizy rynku stwierdza się, że proponowana koncentracja nie wywołuje obaw o naruszenie zasad konkurencji w zakresie budowy produktowców.

Skutki pionowe

Produkcja silników napędowych typu diesel

35. W związku z faktem, iż spółka STX prowadzi działalność w dziedzinie produkcji silników okrętowych, podczas analizy rynku wyrażono pewne obawy odnośnie do ewentualnych negatywnych skutków wynikających z relacji wertykalnej, jaka powstanie w wyniku omawianej transakcji.
36. Analiza rynku wykazała, że rynek silników okrętowych w zasadzie nie jest skoncentrowany. Udział STX na poziomie światowym w ogólnym rynku okrętowych silników Diesla, wyniósł w roku 2007 około (15–20) %. Inni znaczący konkurenci to Wärtsilä (15–20) %, Yanmar (15–20) %, Daihatsu (25–30) %, Doosan (5–10) % lub Mitsui (5–10) %.
37. STX nie produkuje ani też nie sprzedaje silników dla statków wycieczkowych, który to segment zdominowany jest przez dwa podmioty: MAN B&W Diesel Group („MAN”) oraz Wärtsilä Corporation („Wärtsilä”). Spółka STX nie może na podstawie własnej technologii produkować ani sprzedawać silników przeznaczonych do statków wycieczkowych lub promów i nigdy nie dostarczyła, bezpośrednio czy też pośrednio, takich silników. Wykorzystuje natomiast technologię do produkcji silników dla statków handlowych na licencji spółki MAN. Jednakże, na podstawie tej umowy licencyjnej, spółka STX nigdy nie wytworzyła ani nie dostarczyła bezpośrednio lub pośrednio silników dostosowanych do statków wycieczkowych lub promów. Stwierdza się, że spółka STX w chwili obecnej nie byłaby w stanie dostarczać silników dla produkowanych przez siebie statków wycieczkowych.
38. Uznaje się, że relacje wertykalne, jakie powstaną w wyniku obecnej transakcji, nie wywołują obaw o naruszenie zasad konkurencji na rynku statków wycieczkowych.

Usługi żeglugi morskiej

39. Spółka STX, poprzez spółkę zależną STX Pan Ocean, prowadzi również działalność w dziedzinie usług żeglugi morskiej, głównie w dziedzinie przewozu suchych ładunków masowych.
40. Strona zgłaszająca stwierdziła, że w ramach usług żeglugi w dziedzinie przewozu suchych ładunków masowych, udział rynkowy spółki STX wynosił około [0–5] % w skali światowej w okresie 2004–2007. Uznając, że rynki stoczniove mają zakres światowy oraz że proces nabycia statków odbywa się na poziomie światowym, bardzo ograniczona obecność spółki STX na rynku żeglugi

morskiej, będącym rynkiem niższego szczebla, nie wywołuje obaw co do ewentualnego zamknięcia dostępu dla klientów konkurencji podmiotu powstałego w wyniku połączenia na rynku stoczniowym, stanowiącym poprzednie ogniwo.

IV. PODSUMOWANIE

41. Komisja podjęła decyzję o niewniesieniu zastrzeżeń wobec zgłoszonej koncentracji i uznaniu koncentracji za zgodną z zasadami wspólnego rynku i Porozumieniem EOG. Niniejsza decyzja została przyjęta na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004.