

DE

*Fall Nr. IV/M.968 -
LUFTHANSA
CITYLINE /
BOMBARDIER / EBS*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 26/08/1997

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentnummer 397M0968*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 26.08.1997

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Betrifft : Fall Nr. IV/M.968 - Lufthansa CityLine / Bombardier / EBJS
Anmeldung vom 23.07.1997 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr.
4064/89
des Rates

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Am 23. Juli 1997 haben die Unternehmen Lufthansa CityLine GmbH, Kriefel ("Lufthansa CityLine"), und Bombardier International B.V., Amsterdam ("Bombardier"), gemeinsam angemeldet, daß Bombardier beabsichtigt, eine Beteiligung in Höhe von 50% an einer Tochtergesellschaft der Lufthansa CityLine zu erwerben, die zukünftig als EBJS European Business Jet Services GmbH ("EBJS") firmieren soll. Nach dem Vollzug des Vorhabens wäre die EBJS ein paritätisches Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa CityLine und Bombardier.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 ("Fusionskontrollverordnung") fällt und daß keine ernsthaften Bedenken

¹ ABl. Nr. L 395 vom 30.12.1989; berichtigte Fassung: ABl. Nr. L 257 vom 21.09.1990, S. 13.

hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Vertrag über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) bestehen.

I. DIE PARTEIEN

3. Die Lufthansa CityLine ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Deutsche Lufthansa AG ("Lufthansa") und betreibt die Personenbeförderung im Linienflugverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken in Deutschland und Europa. Der Lufthansa-Konzern ist in der Personen- und Luftfrachtbeförderung sowie in allen damit zusammenhängenden Geschäften tätig und erzielte im Geschäftsjahr 1996 weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 10.926 Mio. ECU, davon [...] Mio. ECU in der Gemeinschaft und [...] Mio. ECU in den EFTA-Staaten.
4. Bombardier ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Bombardier Inc., Montreal/Kanada. Die Bombardier-Gruppe ist in der Herstellung von Regionalflugzeugen (de Havilland Dash und Canadair Regional Jet) und düsenbetriebenen Geschäftsreiseflugzeugen (Learjet und Challenger), Luftfahrttechnik, Bahntechnik, Rüstungsgütern sowie motorisierten Gebrauchsgütern tätig und erzielte im Geschäftsjahr 1996 weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 4.606 Mio. ECU, davon [...] Mio. ECU in der Gemeinschaft und [...] Mio. ECU in den EFTA-Staaten.

II. DAS VORHABEN

5. Die Lufthansa CityLine ist gegenwärtig die alleinige Gesellschafterin der DLT-Extra Executive Travel Reiseflug GmbH ("DLT"), die im Jahr 1975 gegründet wurde und die Personen- und Luftfrachtbeförderung sowie die Vermietung und Abwicklung von Reiseflügen auf Charterbasis betrieb. Die DLT übte zuletzt in den Jahren 1983 und 1984 einen Geschäftsbetrieb aus und hat im letzten Geschäftsjahr keine Umsatzerlöse erzielt.
6. Mit Verkaufs- und Abtretungsvertrag vom 24.04.1997 hat Bombardier von der Lufthansa CityLine eine Beteiligung an der DLT in Höhe von 50% erworben. Anschließend ist die Gesellschaft in "EBJS European Business Jet Services GmbH" umfirmiert worden.
7. Der Geschäftszweck der EBJS umfaßt die Ercharterung von Geschäftsreiseflugzeugen (sog. "executive jets" oder "business jets") und die Vercharterung dieser Kapazitäten an Dritte, die Vermittlung der Vercharterung von Geschäftsreiseflugzeugen von Betreibern an Dritte sowie die Erbringung der damit zusammenhängenden Serviceleistungen und Bodentransportleistungen, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme der Flugdienstleistung durch Dritte stehen. Das neue Gemeinschaftsunternehmen wird selbst keine Geschäftsreiseflugzeuge besitzen oder betreiben, sondern ausschließlich Flugdienstleistungen, die von unabhängigen Besitzern oder Betreibern von Geschäftsreiseflugzeugen erbracht werden, gegen Zahlung einer Kommission an Dritte vermitteln. Zu diesem Zweck

² In der öffentlichen Version wurden bestimmte Angaben gelöscht (im folgenden durch [...] gekennzeichnet) oder durch allgemeinere Aussagen bzw. Näherungswerte ersetzt.

wird das Gemeinschaftsunternehmen mit mehreren unabhängigen Executive-Charterunternehmen sog. "Aircraft Charter Management Agreements" abschließen, die festlegen, unter welchen Bedingungen und zu welchen Konditionen die einzelnen Operateure ihre Geschäftsreiseflugzeuge zur Vermittlung durch EBJS zur Verfügung stellen.

III. KONZENTRATIVES GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Gemeinsame Kontrolle

8. Nach dem Vollzug des Vorhabens werden Lufthansa CityLine und Bombardier mit jeweils 50 % an der EBJS beteiligt sein. Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefaßt. EBJS wird einen Aufsichtsrat haben, in den Lufthansa CityLine und Bombardier jeweils zwei Mitglieder entsenden werden. Bestimmte Geschäftsvorgänge von strategischer Bedeutung, darunter die Verabschiedung des jährlichen Budgets einschließlich des Investitions- und Finanzplans sowie die Anstellung der Geschäftsführer, bedürfen eines einstimmigen Beschlusses des Aufsichtsrates. Das Gemeinschaftsunternehmen wird zwei Geschäftsführer haben, wobei Lufthansa CityLine und Bombardier das Nominierungsrecht für jeweils einen Geschäftsführer haben. Angesichts der paritätischen Beteiligung an den Stimmrechten und der Einstimmigkeitserfordernisse im Aufsichtsrat werden beide Muttergesellschaften die gemeinsame Kontrolle über die EBJS ausüben.

Vollfunktionsunternehmen

9. Das Gemeinschaftsunternehmen ist auf unbestimmte Zeit angelegt und wird über ausreichende finanzielle und sonstige Ressourcen verfügen, um als selbständige Wirtschaftseinheit auf dem Markt für die Vermittlung von Charterflügeisen mit Geschäftsreiseflugzeugen eine aktive Rolle zu spielen. Das angemeldete Vorhaben verwirklicht daher einen Zusammenschluß im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung.
10. Das zukünftige Gemeinschaftsunternehmen ist gegenwärtig wirtschaftlich nicht tätig. In die EBJS sollen jedoch alle Vermögensgegenstände eingebracht werden, die notwendig sind, um selbständig Charterflügeisen mit Geschäftsreiseflugzeugen zu vermitteln. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Büromobiliar und die EDV-Ausstattung einschließlich der benötigten Software. Das neue Gemeinschaftsunternehmen selbst wird keine Geschäftsreiseflugzeuge besitzen oder betreiben, sondern ausschließlich im Charter- und Vermittlungsgeschäft tätig sein. Nach dem vorläufigen Geschäftsplan wird die EBJS in den nächsten drei Jahren Flügeisen im Wert von etwa [...] DM vermitteln. Der vermittelte Jahresumsatz soll nach dieser Anlaufphase etwa [...] DM pro Jahr betragen.
11. Die EBJS wird von der Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH ("LBAS") Büroräume in Berlin-Schönefeld zum marktüblichen Zinssatz anmieten. LBAS ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Bombardier und der Lufthansa Technik AG, einer Tochtergesellschaft der Lufthansa, das in der Wartung und Instandhaltung von Geschäftsreiseflugzeugen des Herstellers Bombardier sowie aller damit zusammenhängenden Geschäfte tätig ist. Die räumliche Nähe der Geschäftsräume

der EBJS zu denen der LBAS reicht allein jedoch nicht aus, um die Vollfunktionsfähigkeit des zukünftigen Gemeinschaftsunternehmens zu verneinen. Dies gilt insbesondere im vorliegenden Fall, wo die künftige Tätigkeit der EBJS in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Tätigkeit der LBAS steht und EBJS nicht auf die Nutzung der Ressourcen dieses Unternehmens angewiesen sein wird.

12. Das Gemeinschaftsunternehmen wird ein eigenes Dispositions- und Reservierungssystem haben, das alle angebotsrelevanten Informationen enthält und die Durchführbarkeit der Kundenwünsche prüft. Die EBJS wird das AMADEUS-Reservierungssystem oder andere Reservierungssysteme der Lufthansa nicht in Anspruch nehmen. Das Gemeinschaftsunternehmen wird auch ein eigenes Vertriebsteam haben, das die Kundenaufträge entgegennimmt und deren Durchführung abwickelt. EBJS wird die Vertriebs- und Verkaufsorganisation der Lufthansa nicht in Anspruch nehmen. Das Gemeinschaftsunternehmen wird zwei Geschäftsführer haben, die ausschließlich für dieses Unternehmen tätig sein werden.
13. Nach Angaben der Anmelder ist eine Einbeziehung der von EBJS vermittelten Flugreisen in die Vergünstigungs- und Rabattsysteme der Lufthansa für Vielflieger ("Miles & More") zur Zeit zwar nicht vorgesehen, wurde aber betriebsintern angedacht und kann für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Das Gemeinschaftsunternehmen kann allerdings die Höhe der Kommission, die es für seine Vermittlungsleistungen von den Executive-Charterunternehmen verlangen wird, frei festlegen und ist von seinen Muttergesellschaften wirtschaftlich unabhängig.

Keine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens

14. Lufthansa bietet gegenwärtig keine speziellen Vermittlungsdienstleistungen für Geschäftsreisende an und ist ganz überwiegend in der Personenbeförderung im Linienflugverkehr tätig. Personenbeförderung im Charterverkehr, wie sie das zukünftige Gemeinschaftsunternehmen vermitteln soll, ist jedoch nicht mit der Personenbeförderung im Linienflugverkehr austauschbar. In geringem Umfang ist die Lufthansa CityLine auch im Chartergeschäft tätig, das die Vermarktung der Standzeiten der eigenen Flotte von Regionalflugzeugen mit 50 bis 80 Sitzplätzen an Reiseveranstalter und Großkunden umfaßt. Demgegenüber verfügen Geschäftsreiseflugzeuge, deren Nutzung von EBJS vermittelt werden soll, lediglich über bis zu 20 Sitzplätze und bilden einen von Regionalflugzeugen getrennten Markt³. Die Vermittlung von Geschäftsreiseflugzeugen richtet sich an andere Kundengruppen (siehe unten). Nach Angaben der Anmelder hat die Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen die sieben von ihr betriebenen Turboprop-Flugzeuge bislang nicht kommerziell vermarktet. Dem in der Zeitschrift BUSINESS AVIATION SPECIAL, Ausgabe 11/96, veröffentlichten Executive-Charter Branchenspiegel ist jedoch zu entnehmen, daß die Lufthansa Verkehrsfliegerschule vier ihrer Flugzeuge zur Nutzung durch Geschäftsreisende anbietet. Diese Flugzeuge sollen in Zukunft über das Gemeinschaftsunternehmen vermittelt werden.

³ Siehe Entscheidung vom 2.10.1991, Fall IV/M.053 - Aerospatale-Alenia/de Havilland, Ziffern 7, 9.

15. Bombardier ist in Europa weder in der Fluggastbeförderung noch im Vermittlungsgeschäft tätig. In den USA betreibt Bombardier ein Gemeinschaftsunternehmen mit American Airlines im Chartergeschäft mit Geschäftsreiseflugzeugen. Da Geschäftsreiseflugzeuge ausschließlich auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt werden, betrifft diese Tätigkeit von Bombardier in den USA einen vom Markt des zukünftigen Gemeinschaftsunternehmens getrennten räumlichen Markt.
16. Da jedenfalls Bombardier im Markt des Gemeinschaftsunternehmens nicht tätig ist, kann eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens zwischen den Gründerunternehmen ausgeschlossen werden. Das angemeldete Vorhaben verwirklicht daher einen Zusammenschluß in Form eines konzentrativen Gemeinschaftsunternehmens im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 Satz 2 der Fusionskontrollverordnung.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

17. Die am Zusammenschluß beteiligten Unternehmen erzielen einen gemeinsamen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Milliarden ECU. Lufthansa und Bombardier erreichen jeweils einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Millionen ECU. Die Zusammenschlußbeteiligten erzielen nicht mehr als zwei Drittel ihrer gemeinschaftsweiten Gesamtumsätze in einem und demselben Mitgliedstaat. Das Zusammenschlußvorhaben hat daher eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Es erfüllt nicht die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit mit der EFTA-Überwachungsbehörde aufgrund des EWR-Abkommens.

V. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

Relevanter Produktmarkt

18. Von dem Zusammenschlußvorhaben betroffen ist der eigenständige Markt für die Vermittlung von Flugreisen mit gescharterten Geschäftsreiseflugzeugen. Dieser Markt unterscheidet sich sowohl vom Vermittlungsmarkt im Linienflugverkehr als auch vom Beförderungsmarkt im engeren Sinne. Das Angebot von Transportleistungen in gecharterten Geschäftsreiseflugzeugen richtet sich an Personen, die Wert auf hohe Flexibilität und Individualität im Hinblick auf Zeit, Service, Abflug- und Zielflughafen legen und aus diesen Gründen keinen Linienflug in Anspruch nehmen wollen oder können. Darüber hinaus ist die Ausstattung und die Zahl der Flugbetreuer pro Fluggast in Geschäftsreiseflugzeugen deutlich höher als bei anderen Flugzeugtypen. Diese Unterschiede wirken sich auch auf dem Vermittlungsmarkt aus. Die Vermittlung von Flugreisen in Geschäftsflugzeugen ist durch zusätzliche Serviceleistungen und eine flexible, kundenindividuelle Abwicklung gekennzeichnet.

⁴ Bekanntmachung der Kommission über die Unterscheidung zwischen konzentrativen und kooperativen Gemeinschaftsunternehmen, Ziffer 18.

Geographisch relevanter Markt

19. Die Parteien gehen in ihrer Anmeldung offenbar von einem EWR-weiten Markt aus. Der Schwerpunkt der zukünftigen Tätigkeit der EBUS wird allerdings Flugreisen innerhalb Deutschlands sowie von Deutschland in das benachbarte europäische Ausland betreffen. Die genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes kann jedoch letztlich offenbleiben, weil der angemeldete Zusammenschluß selbst bei Zugrundelegung eines Marktes, der nur die Vermittlung von Flugreisen innerhalb Deutschlands sowie im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland umfaßt, nicht zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung führen wird.

Auswirkungen des Zusammenschlusses

Horizontale Auswirkungen

20. Der Markt für die Vermittlung von Flugreisen mit Geschäftsreiseflugzeugen ist bislang wenig entwickelt. Die Executive-Charterunternehmen waren in der Vergangenheit nur in geringem Umfang im reinen Vermittlungsgeschäft tätig, der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit liegt vielmehr im eigentlichen Beförderungsgeschäft.
21. Allein in Deutschland gibt es mehr als 60 Executive-Charterunternehmen, wovon etwa die Hälfte auch düsenbetriebene Geschäftsreiseflugzeuge betreibt. In ganz Europa dürften mehr als 150 Jet-Charterunternehmen tätig sein, die etwa 350 düsenbetriebene Geschäftsreiseflugzeuge betreiben. Bei Berücksichtigung der Betreiber von propellerbetriebenen Geschäftsreiseflugzeugen wäre die Zahl der Wettbewerber noch deutlich höher. Jedenfalls die größeren Charterunternehmen dürften in der Lage sein, ihren Kunden dieselben oder ähnliche Vermittlungs- und Serviceleistungen anzubieten, wie das Gemeinschaftsunternehmen EBUS. Die Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf dem Markt für die Vermittlung von Flugreisen mit Geschäftsreiseflugzeugen durch den geplanten Zusammenschluß ist daher nicht zu erwarten.

Vertikale Auswirkungen

22. Lufthansa ist eine der größten Fluggesellschaften in Europa und hat im Linienflugverkehr in Deutschland eine starke Marktstellung inne. Über ihre maßgeblichen Beteiligungen an Reisebüro-Unternehmen (Deutsches Reisebüro, Euro Llyod Reisebüro) und an den Betreiberunternehmen von Buchungs- und Reservierungssystemen (AMADEUS, START) hat die Lufthansa auch eine starke Stellung im Markt für die Vermittlung und den Vertrieb von Flugreisen. Mit der EBUS kann die Lufthansa CityLine ihren gehobenen Kundenkreisen einen zusätzlichen Beförderungsservice anzubieten.
23. Bombardier ist einer der weltweit größten Hersteller von Geschäftsreiseflugzeugen und bietet seinen Kunden die umfassendste Produktpalette. Im Gebiet des EWR hat Bombardier jedoch nach eigenen Angaben einen Marktanteil von unter [...]%. Das

⁵ Vgl. Geschäftsbericht 1996/97 der Bombardier Inc., S. 20.

Unternehmen kann durch die Gründung der EBJS in erster Linie die Vermarktung seiner Geschäftsreiseflugzeuge der Marken Learjet und Challenger verbessern. Potentiellen Kunden soll die Möglichkeit geboten werden, die Standzeiten ihrer Geschäftsreiseflugzeuge an Dritte zu vermarkten und dadurch die Unterhaltungskosten erheblich zu senken.

24. Es kann jedoch ausgeschlossen werden, daß der beabsichtigte Zusammenschluß die Stellung der Lufthansa in den Vermittlungs- und Beförderungsmärkten für den Personenlinienflugverkehr oder die Stellung von Bombardier im Markt für Geschäftsreiseflugzeuge in einem Umfang verstärkt, daß die Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Marktstellung zu erwarten ist.
25. Das Vermittlungsvolumen für Reisen mit Geschäftsreiseflugzeugen ist im Vergleich zum gesamten Passagiergeschäft der Lufthansa nahezu unbedeutend. Auch die Möglichkeit, über den neuen Service der EBJS zusätzliche Beförderungsleistungen im Linienverkehr der Lufthansa CityLine oder der Lufthansa abzusetzen, dürfte nicht nennenwert sein. Allenfalls wird Lufthansa durch den neuen Service solche Kunden direkt ansprechen können, die als Entscheidungsträger auch die Auswahl der Luftfahrtunternehmen bei Flugreisen ihrer Mitarbeiter beeinflussen können. Eine nachhaltige Stärkung der Marktstellung der Lufthansa durch den beabsichtigten Zusammenschluß ist dadurch aber nicht zu erwarten.
26. Bombardier bleibt auch nach dem Zusammenschluß dem unverändert wirksamen Wettbewerb von mindestens sechs anderen Flugzeugherstellern ausgesetzt. Selbst wenn man annähme, daß durch die Geschäftstätigkeit der EBJS die Vermarktung von Bombardier-Geschäftsreiseflugzeugen nachhaltig gefördert würde, ist die Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung von Bombardier auf dem weltweiten Markt für Geschäftsreiseflugzeuge nicht zu erwarten. Zudem steht den konkurrierenden Herstellern die Möglichkeit offen, in gleicher Weise wie Bombardier, in die Vermittlung von Flugreisen mit Geschäftsreiseflugzeugen zu integrieren.

VI. NEBENABREDEN

27. Das Gemeinschaftsunternehmen wird mit ausgewählten Betreibern von Geschäftsreiseflugzeugen sogenannte "Aircraft Charter Management Agreements" abschließen, die festlegen, unter welchen Bedingungen und zu welchen Konditionen die einzelnen Operateure ihre Geschäftsreiseflugzeuge zur Vermittlung durch EBJS zur Verfügung stellen. In diesen Verträgen verpflichten sich die Charterunternehmen, [...]. Vorgesehen ist in diesem Zusammenhang, daß die Flugzeuge der Charterunternehmen, die mit EBJS zusammenarbeiten, in ihrem äußeren Erscheinungsbild den Zusatz "Cooperating with EBJS European Business Jet Services" und die Mitglieder der Kabinenbesatzungen von EBJS vorgegebene Uniformen tragen werden. Der der Kommission vorgelegte Vertragsentwurf enthält zudem [...].
28. Bei den "Aircraft Charter Management Agreements" handelt es sich nicht um Nebenabreden im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 ("Verordnung"), die gemeinsam mit dem Zusammenschluß beurteilt werden müssen. Die Verordnung erfaßt nur Einschränkungen, welche die an einem Zusammenschluß Beteiligten

untereinander vereinbaren und die ihre eigene Handlungsfähigkeit auf dem Markt begrenzen. Soweit sich die Vertragsparteien der "Aircraft Charter Management Agreements" Einschränkungen unterwerfen, handelt es sich jedoch um solche zwischen dem Gemeinschaftsunternehmen und unabhängigen dritten Unternehmen.

29. Deshalb ist, soweit der Abschluß von Managementverträgen zwischen dem zukünftigen Gemeinschaftsunternehmen und den Betreibern von Geschäftsreiseflugzeugen möglicherweise die Vereinheitlichung oder Koordinierung der Preise und/oder der anderen Wettbewerbsparameter von rechtlich und wirtschaftlich selbständig bleibenden Geschäftsflugzeug-Charterunternehmen im Verhältnis zueinander bezweckt oder bewirkt, Artikel 85 des EG-Vertrages anwendbar. Die fusionsrechtliche Beurteilung des angemeldeten Zusammenschlußvorhabens wird davon nicht berührt.

VII. ERGEBNIS

30. Aufgrund der oben getroffenen Feststellungen ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, daß das angemeldete Zusammenschlußvorhaben nicht zur Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf den betroffenen Märkten führt und daher keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt oder dem EWR-Vertrag gibt.
31. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Vertrag zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6(1)(b) der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57(2)(a) des EWR-Vertrages.

Für die Kommission