

DE

***Fall Nr. COMP/M.2422 -
HAPAG-LLOYD /
HAMBURGER HAFEN-
UND LAGERHAUS /
HHLA-CTA***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 22/08/2001

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 301M2422*



Brüssel, den 22.08.2001

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

**Betrifft : Fall Nr. COMP/M.2422–HAPAG-LLOYD/HAMBURGER HAFEN-UND
LAGERHAUS/HHLA CTA**

**Anmeldung vom 23.07.01 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG)
Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)**

1. Am 23.07.01 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates¹ bei der Kommission eingegangen. Danach ist folgendes beabsichtigt: Die Unternehmen Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd), das von der Preussag AG kontrolliert wird und Hamburger Hafen- und Lagerhaus- Aktiengesellschaft (HHLA), das von der Freien und Hansestadt Hamburg kontrolliert wird, erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung die gemeinsame Kontrolle bei den Unternehmen HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH (HHLA CTA Besitz) und HHLA Containerterminal Altenwerder GmbH (HHLA CTA) durch Aktienkauf.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

I. DIE TÄTIGKEITEN DER PARTEIEN UND DAS VORHABEN

3. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Bereichen tätig:
 - Hapag-Lloyd: u.a. Containerlinien- und Passagierschiffahrt, Transport
 - HHLA: u.a. Containerumschlag im Hamburger Hafen
 - HHLA CTA: Betrieb des Containerterminals Altenwerder im Hamburger Hafen

¹ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S.1, berichtigte Fassung ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13; zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1310/97 (ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1, Berichtigung in ABl. L 40 vom 13.02.1998, S. 17.)

4. Unternehmensgegenstand der HHLA CTA Besitz ist der Besitz und die Verwaltung des Anlagevermögens der HHLA CTA. HHLA CTA soll den Containerterminal Altenwerder, der sich noch im Bau befindet, nach dessen Fertigstellung ab Ende 2001 betreiben. HHLA CTA und HHLA CTA Besitz sind derzeit 100%ige Tochtergesellschaften der HHLA. Durch den beabsichtigten Zusammenschluß wird Hapag-Lloyd jeweils eine Beteiligung in Höhe von 25,1% an HHLA CTA und HHLA CTA Besitz erwerben.

II. ZUSAMMENSCHLUSS

5. Nach Durchführung des angemeldeten Zusammenschlußvorhabens werden HHLA CTA und HHLA CTA Besitz gemeinsam von HHLA (74,9%) und Hapag-Lloyd (25,1%) kontrolliert werden. Beide Gesellschafter werden jeweils die gleiche Anzahl von Mitgliedern in den Aufsichtsrat und den Gesellschafterausschuß entsenden. Entscheidungen betreffend die Aufstellung und Änderung jährlicher Ergebnis-, Investitions- und Finanzpläne, insbesondere auch zu Leasing- und Pachtverträgen und zur Personalplanung (Wirtschaftsplan) sowie Entscheidungen betreffend die Besetzung der Geschäftsführung bedürfen einer Mehrheit von mindestens 75% der abgegebenen Stimmen. Daher sind beide Gesellschafter in der Lage, ein Veto gegen Entscheidungen einzulegen, die wesentlich für das strategische Wirtschaftsverhalten von HHLA CTA sind. Im übrigen wird HHLA CTA auf Dauer alle Funktionen einer selbständigen Wirtschaftseinheit erfüllen.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

6. Die Unternehmen Hapag Lloyd und HHLA haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR² (Preussag 21.853,7 Mio. EUR für 1999/2000 und HHLA 400,6 Mio. EUR für 2000). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (Preussag 15.826,4 Mio. EUR für 1999/2000 und HHLA 367,8 Mio. EUR für 2000). Weder Preussag noch HHLA erzielen mehr als zwei Drittel ihres jeweiligen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Es handelt sich nicht um einen Kooperationsfall mit der EFTA-Überwachungsbehörde nach dem EWR-Abkommen.

IV. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

A. Sachlich relevante Märkte

7. Die anmeldenden Parteien erklären auf der Grundlage der bisherigen Entscheidungspraxis der Kommission, daß (a) der Markt für Containerdienstleistungen in nordeuropäischen Seehäfen und (b) der Markt für Containerlinienschiffahrtssdienste die sachlich relevanten Märkte sind. Eine weitere Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte ist nicht notwendig, weil in allen

² Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S.25). Vor dem 1. Januar 1999 erzielte Umsätze wurden nach Maßgabe der durchschnittlichen ECU-Wechselkurse berechnet und im Verhältnis 1:1 in EUR umgerechnet.

untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

B. Räumlich relevante Märkte

8. Nach der bisherigen Entscheidungspraxis³ der Kommission werden die Märkte für Containerterminaldienstleistungen durch das sogenannte Hinterland bestimmt, das durch einen Hafen bedient wird. Entsprechend bilden die nordeuropäischen kontinentalen Häfen einen einheitlichen geographischen Markt, auf dem Container umgeschlagen werden, die nach Nord- und Mitteleuropa befördert werden. Auf die Frage, inwieweit die englischen und irischen Seehäfen in diesen Markt einzubeziehen sind, kommt es im vorliegenden Fall nicht an. Denn selbst auf der Grundlage einer engeren räumlichen Marktabgrenzung, die nur die kontinentalen Seehäfen innerhalb der Range Hamburg - Antwerpen (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Zeebrügge und Antwerpen) umfaßt, würde wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert.
9. Die Märkte für Containerlinienschiffahrtssdienste sind nicht nach Staaten, sondern nach der geographischen Region an beiden Enden einer Linie (sog. „Trade“) abzugrenzen. Nach der Entscheidungspraxis⁴ der Kommission bildet der Seetransport von Containern von und nach Nordeuropa einen eigenen Markt, der von dem Markt für den Seetransport von Containern von und nach dem Mittelmeerraum zu unterscheiden ist.

C. Beurteilung

Markt für Containerdienstleistungen in nordeuropäischen Seehäfen

10. Was den Markt für Containerdienstleistungen in nordeuropäischen Seehäfen betrifft, kommt es zu keiner Überschneidung, da Hapag-Lloyd bislang auf diesem Markt nicht tätig war. Im Jahr 2000 erreichte HHLA innerhalb der Range Hamburg-Antwerpen einen Anteil von 15,1% und innerhalb der Range Hamburg – Le Havre einschließlich Göteborg einen Anteil von 13,5%.
11. Der Containerterminal Altenwerder, der durch HHLA CTA betrieben werden soll, wird ab Ende 2001 seinen Betrieb aufnehmen und voraussichtlich 1,1 Millionen TEU umschlagen. Auf der Grundlage des Gesamtaufkommens aller innerhalb der Range Hamburg – Antwerpen umgeschlagenen Container (18 349 001 TEU in 2000) würde HHLA CTA einen Anteil von 6% erreichen, auf der Grundlage des Gesamtaufkommens aller innerhalb der Range Hamburg – Le Havre einschließlich Göteborg umgeschlagenen Container (20 520 109 TEU in 2000) beläuft sich der Anteil von HHLA CTA auf 5%.

Märkte für Containerlinienschiffahrtssdienste von und nach Nordeuropa

12. Bei den Märkten für Containerlinienschiffahrtssdienste von und nach Nordeuropa handelt es sich um dem Markt für Containerdienstleistungen in nordeuropäischen Seehäfen vorgelagerte Märkte. Hapag-Lloyd ist auf nahezu allen Trades von und

³ IV/M.1651 – Maersk/Sealand; COMP/M.1674 – Maersk/ECT

⁴ IV/M.831 – P&O/Royal Nedlloyd; IV/M.1474 – Maersk/Safmarine; IV/M. 1651 – Maersk/Sealand

nach Nordeuropa tätig. Allerdings erreicht Hapag-Lloyd auf keiner Containerschiffahrtlinie allein einen Marktanteil von 25%.

13. Die Kommission hat jedoch in der Entscheidung P&O/Nedlloyd die Auffassung vertreten, daß bei der Ermittlung der Marktanteile eines Unternehmens auf einem Containerlinienschiffahrtmarkt auch seine Zugehörigkeit zu Konferenzen und Konsortien berücksichtigt werden müsse, da zwischen den Mitgliedern einer Konferenz oder eines Konsortiums nur eingeschränkt Wettbewerb herrsche. Rechnet man Hapag-Lloyd die Marktanteile der Unternehmen zu, die mit ihr in einem Konsortium zusammengeschlossen sind, so erzielt Hapag-Lloyd auf den nachfolgenden Trades mehr als 25%: Nordeuropa – Ferner Osten; Nordeuropa – USA (Ostküste sowie Golf von Mexiko); Nordeuropa – USA (Westküste); Nordeuropa - Südamerika/Westküste und Nordeuropa – Zentralamerika/Ostküste/Karibik.
14. Hapag-Lloyd ist Mitglied der “Grand Alliance” (Hapag-Lloyd, MISC, NYK, OOCL und P&O Nedlloyd). Diese erzielt 1998 bis 2000 auf den Trades Nordeuropa – Ferner Osten; Nordeuropa – USA (Ostküste sowie Golf von Mexiko) und Nordeuropa – USA (Westküste) folgende Anteile:

Nordeuropa – Ferner Osten	Marktanteil 2000	
	28%	
Nordeuropa – USA/ Ostküste	Marktanteil 2000	
	Grand Alliance 23%	Americana Ships 8%
Nordeuropa – USA/ Westküste	Marktanteil 2000	
	Grand Alliance 30%	

15. Bei den Märkten für die Trades Nordeuropa - Südamerika/Westküste und Nordeuropa - Zentralamerika/Ostküste/Karibik handelt es sich nach Angaben der Parteien um volumenmäßig kleine Märkte, auf denen verhältnismäßig geringe Frachtmengen umgeschlagen werden. Auf dem Trade Nordeuropa - Südamerika Westküste ist Hapag-Lloyd mit dem EUROSAL Konsortium tätig, das nach Schätzung von Hapag-Lloyd einen Marktanteil von 42 % auf diesem Trade erreicht. Auf dem Trade Nordeuropa - Zentralamerika Ostküste/Karibik ist Hapag-Lloyd mit dem New Caribbean Service-Konsortium tätig, dessen Marktanteil nach Schätzungen von Hapag-Lloyd bei ca. 47% liegt.
16. Zwar erzielen die Konsortien, zu denen Hapag-Lloyd gehört, auf den vergleichsweise kleinen Trades Nordeuropa - Südamerika/Westküste und Nordeuropa – Zentralamerika/Ostküste/Karibik relativ hohe Marktanteile. Es kann jedoch ausgeschlossen werden, daß die vertikalen Beziehungen angesichts der Marktstellung von HHLA und der zukünftigen Stellung von HHLA CTA auf dem Markt für Containerdienstleistungen in nordeuropäischen Seehäfen zu einer Abschottung dieses Marktes führen könnten.

17. Folglich schafft oder verstärkt der beabsichtigte Zusammenschluß keine beherrschende Stellung, als deren Ergebnis wirksamer Wettbewerb im EWR oder einem wesentlichen Teil davon erheblich behindert würde.

V. **SCHLUSS**

18. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, keine Einwände gegen den angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen für vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6 (1) b der Fusionskontrollverordnung und auf Artikel 57 des EWR-Abkommens.

Für die Kommission
Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission