

DE

***Fall Nr. COMP/M.3596 -
THYSSENKRUPP /
HOWALDSWERKE-
DEUTSCHE WERFT***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 139/2004
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 10/12/2004

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32004M3596***



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10/12/2004

SG-Greffe(2004) D/205726

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EG) Nr. 319/2004 über die Nichtveröffentlichung von Geschäftsgeheimnissen und anderen vertraulichen Informationen ausgelassen. Die Auslassungen sind durch Klammern [...] gekennzeichnet. Soweit möglich wurden die ausgelassenen Informationen durch eine Bandbreite/Bereichsangabe von Zahlen oder eine allgemeine Beschreibung ersetzt.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldende Partei

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Betrifft : Sache Nr. COMP/M.3596 – ThyssenKrupp AG / HDW
Anmeldung vom 19. Oktober 2004 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr.
139/2004 des Rates¹**

1. Am 19. Oktober 2004 hat das Unternehmen ThyssenKrupp AG (“TK”), Düsseldorf, bei der Europäischen Kommission das Vorhaben angemeldet, die Kontrolle über die Gesamtheit der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (“HDW”), Kiel, im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Ratsverordnung durch Kauf von Aktien von One Equity Partners LLC (“OEP”, USA), einem Unternehmen der J.P. Morgan Chase Corporation (USA) zu erwerben.
2. Die beiden Fusionsparteien sind im zivilen und militärischen Schiffbau sowie einer Reihe vorgelagerter Märkte tätig. Am 7. Oktober 2004 wies die deutsche Bundesregierung ThyssenKrupp, HDW und One Equity Partners zunächst gemäß Artikel 296 Absatz 1 Buchstabe b EG an, den militärischen Teil nicht anzumelden und zu diesem Teil keine Angaben zu machen.

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S.1.

3. Mit Schreiben vom 5. November 2004 erklärte sich die Deutsche Bundesregierung ohne Anerkennung einer Rechtspflicht bereit, die beteiligten Unternehmen zu ermächtigen, gegenüber der Kommission auch Angaben zum militärischen Teil zu machen und damit eine Entscheidung zu ermöglichen, die auch den militärischen Teil umfaßt. Die vorliegende Entscheidung umfaßt die gesamte Übernahme von HDW durch TK einschließlich des militärischen Teils.
4. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das Vorhaben in den Anwendungsbereich der Fusionskontrollverordnung fällt und keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt gibt.

I. DIE PARTEIEN

5. TK ist eine deutsche Aktiengesellschaft, die als Obergesellschaft für eine Gruppe von Unternehmen in den Bereichen Stahl, Automobilzulieferung, Anlagenbau, Aufzüge und Dienstleistungen fungiert. Die Tochtergesellschaften Blohm & Voss und Nordseewerke Emden, die in der ThyssenKrupp Werften GmbH („TKW“) zusammengefaßt sind, betätigen sich im zivilen und militärischen Schiffbau sowie in der Schiffsreparatur.
6. HDW baut zivile Schiffe (Passagier- und Containerschiffe, Großjachten) und Marineschiffe (U-Boote und Überwasserkampfschiffe) in Werften in Deutschland, Schweden (Kockums) und Griechenland (Hellenic Shipyard, „HSY“). Darüber hinaus repariert HDW Schiffe und liefert Schiffstechnik (Hagenuk Schiffstechnik).
7. OEP verwaltet für ihre amerikanische Muttergesellschaft JP Morgan Chase Bank Investitionen in Höhe von 3,5 Mrd. EUR, darunter 100% der Aktien der HDW.

II. DAS VORHABEN

8. Der angemeldete Zusammenschluß soll durch den Erwerb sämtlicher Aktien der HDW durch TK erfolgen. Im Gegenzug erhält OEP eine Beteiligung an TKW in Höhe von 25%, die [...].

III. ZUSAMMENSCHLUSS

9. TK wird durch das beabsichtigte Vorhaben die alleinige Kontrolle über HDW erwerben. Dadurch wird ein Zusammenschluß im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung verwirklicht.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

10. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR². (TK: 36,1 Mrd. EUR; HDW: [...] Mrd. EUR). TK und HDW haben einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR [...], erzielen jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluß hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung.

V. VERFAHREN

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.

11. Am 12. November erhielt die Kommission eine Beschwerde eines griechischen Wettbewerbers. In dieser Beschwerde wurden verschiedene Behauptungen aufgestellt, die hauptsächlich den militärischen Teil des Zusammenschlusses betrafen, jedoch auch Vorwürfe bezüglich des Handelsschiffbaus in Griechenland betrafen.
12. Um diesen Vorwürfen nachgehen zu können, schickte die Kommission im Wege einer Entscheidung gemäß Artikel 11 Absatz 3 am 19. November 2004 ein Auskunftersuchen an TK. Die Frist für die Beantwortung der Fragen war der 23. November. Da TK nicht in der Lage war, innerhalb dieser Frist zu antworten, wurde die Frist für eine Entscheidung gemäß Artikel 6 ab dem 24. November gehemmt. Die Hemmung der Frist endete nach Eingang der vollständigen Antwort von TK am 8. Dezember 2004.

VI. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

13. Der Zusammenschluß betrifft den zivilen und militärischen Schiffbau. Hinsichtlich des zivilen Teils des Vorhabens entstehen keine nennenswerten Marktanteilsadditionen. Im militärischen Schiffbau, insbesondere im U-Bootbau, sind die Marktanteile zwar sehr hoch. Die angemeldete Übernahme ändert jedoch nur wenig an den bestehenden Wettbewerbsverhältnissen.

A) RELEVANTE PRODUKTMÄRKTE

Handelsschiffe

14. HDW und TKW bauen Langstecken-Containerschiffe, Fähren, Passagierschiffe, Motorjachten mit einer Länge von über 50m und Binnenschiffe. Die anmeldende Partei ist darüber hinaus der Auffassung, daß ein separater Markt für die Reparatur und den Umbau von Handelsschiffen besteht, auf dem beide Unternehmen tätig sind.
15. In ihrer Entscheidung *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*³ hat die Kommission folgende Schiffstypen unterschieden: Rohöltanker, Containerschiffe, Fähren, Passagierschiffe, Containerschiffe, etc. Ob diese unterschiedlichen Schiffstypen auf separaten Märkten oder einem einheitlichen Markt gehandelt werden und ob Umbau und Reparatur einen eigenständigen Markt bildet, ließ die Kommission allerdings offen, da es hierauf im Ergebnis nicht ankam. Auch im vorliegenden Fall kann die genaue Marktabgrenzung offen bleiben, da die geplante Übernahme von HDW durch ThyssenKrupp bei keiner plausiblen Marktabgrenzung zu Wettbewerbsproblemen führt.

Kriegsschiffe

16. HDW und TKW bauen konventionelle U-Boote, Fregatten, Korvetten, Patrouillenboote und andere kleine Marineschiffe, HDW auch Minenkampfschiffe. Eine Korvette ist die kleinere Variante einer Fregatte. Eine große Korvette kann sich daher in Bezug auf die Verdrängung und Gesamtlänge mit einer kleinen Fregatte überschneiden. Ähnliches gilt für das Verhältnis Fregatte zu Zerstörer, dem nächstgrößeren Schiffstyp. So ist der britische Zerstörer vom Typ 42 kleiner als die neue deutsche Fregatte F124.
17. In früheren Entscheidungen hat die Kommission zwischen Fregatten, Minenkampfschiffen, kleinen Marineschiffen und konventionell angetriebenen U-Booten unterschieden.⁴ Zu den

³ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn. 37

⁴ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn. 16; Sache COMP/M.1709 *Preussag/Babcock/Celsius*, Kommissionsentscheidung vom 19.01.2000, Rn. 26 u. 41.

kleinen Marineschiffen zählen u. a. Kanonenboote, Patrouillenboote und Korvetten, die jedoch nach Auffassung der Kommission in der Sache *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard* alle zu einem einzigen Produktmarkt für kleine Marineschiffe gehören.⁵

18. Der Bau von Kriegsschiffen läßt sich auch nach den jeweiligen Tätigkeiten einer Werft unterteilen. Die Kommission hat in derselben Entscheidung *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard* drei solche Märkte aufgeführt:
 - a) Neubau, der auch die Lieferung kompletter Materialpakete sowie grundlegende Modernisierungen einschließt,
 - b) Zusammenbau von Materialpaketen,
 - c) Reparatur und kleinere Umbauten.⁶
19. Die Kommission hat in ihrer bisherigen Entscheidungspraxis einen eigenen Produktmarkt für den Neubau für jede Produktkategorie angenommen. Die Kommission hat jedoch offengelassen, ob für den Zusammenbau eines jeden Schiffstyps ein eigener Produktmarkt besteht, oder ob ein Gesamtmarkt für den Zusammenbau eines Kriegsschiffs existiert. Auch in der vorliegenden Sache kann dahingestellt bleiben, ob es einen Gesamtmarkt für den Zusammenbau gibt oder dieser weiter zu unterteilen ist, da die geplante Übernahme von HDW durch ThyssenKrupp bei keiner plausiblen Marktabgrenzung zu Wettbewerbsproblemen führt.
20. Bei Reparatur und kleineren Umbauten hat die Kommission in derselben Sache zwei separate Produktmärkte für U-Boote und Überwasserkriegsschiffe angenommen⁷.
21. Eine weitere mögliche Unterscheidung besteht darin, nach Generalunternehmer und Subunternehmer zu trennen. Generalunternehmer ist dasjenige Unternehmen, das gegenüber der beauftragenden Marine/Beschaffungsbehörde die vertragliche Leistungspflicht übernimmt. Das können sowohl Anbieter mit Systemkompetenz sein, die sich zum Zusammenbau von Materialpaketen lokaler Werften als Subunternehmer bedienen, als auch lokale Werften, die zwar keine Systemkompetenz haben, sich aber insgesamt gegenüber dem Auftraggeber verpflichten und dann für den Bezug von Vormaterialien bzw. Materialpaketen auf systemkompetente internationale Anbieter zurückgreifen. Ein Generalunternehmer kann aber auch ein Unternehmen sein, das keine Werftenkompetenz hat und stattdessen die technischen Zeichnungen von einem Hersteller erwirbt und eine dritte Werft mit dem Bau beauftragt. Im vorliegenden Fall hat eine solche Unterscheidung jedoch keine Auswirkung auf die wettbewerbliche Beurteilung, da die geplante Übernahme von HDW durch ThyssenKrupp bei keiner plausiblen Marktabgrenzung zu Wettbewerbsproblemen führt.

Vorgelagerte Märkte

22. TK und HDW sind auf einer Reihe von Märkten, die dem Schiffbau vorgelagert sind, tätig. TK fertigt Schiffbaustahl, Wellenkomponenten, Stabilisatorflossen, Klima-, Kälte- und

⁵ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn. 17

⁶ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn. 18

⁷ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn.29.

Lüftungsanlagen und Aufzüge und bietet Maler- und Anstreicharbeiten an. HDW ist über die Tochtergesellschaft Hagenuk Schiffstechnik in der Elektronik und Elektrotechnik für Handelschiffe tätig. Eine genaue Abgrenzung dieser Märkte ist jedoch nicht notwendig, da die jeweiligen Marktanteile in keinem dieser Märkte über [20% - 30%] und in den meisten Fällen deutlich darunter liegen. Es entstehen somit keine betroffenen Märkte im Sinne der Fusionskontrollverordnung bzw. die Marktanteile geben keinen Anlaß zu wettbewerblichen Bedenken.

B) RELEVANTE GEOGRAPHISCHE MÄRKTE

Handelsschiffe

23. Nach Auffassung der anmeldenden Partei sind die Märkte für die Herstellung, die Reparatur und den Umbau der Schiffstypen weltweit abzugrenzen, weil die jeweiligen Transportkosten gering sind und keine sonstigen nennenswerten Handelsschranken (Zölle etc.) bestehen. Aus Sicht der Nachfrager - z.B. Reedereien - können die genannten Schiffstypen weltweit erworben werden. Gleiches gilt für den Markt für Reparaturen/Umbau. Schiffe können in jedem Hafen weltweit einer Reparatur oder einem Umbau unterzogen werden. Dieser Auffassung ist die Kommission in ihrer Entscheidung *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*⁸ gefolgt.
24. Eine Ausnahme besteht lediglich für Binnenschiffe/River Cruiser. Diese Schiffe werden meist nicht weltweit transportiert, da sie selbst nicht hochseetauglich sind. Es kann jedoch dahingestellt bleiben, ob der Markt für Binnenschiffe in räumlicher Hinsicht EWR-weit oder national abzugrenzen ist, da selbst bei Annahme nationaler Märkte das Zusammenschlussvorhaben zu keinen wettbewerblichen Bedenken führt.

Kriegsschiffe

25. Gemäß Fallpraxis der Kommission sind die Märkte für Rüstungsgüter national, wenn es einen einheimischen Hersteller gibt, der über Systemkompetenz verfügt und somit die Nachfrage des heimischen Verteidigungsministeriums bedienen kann.⁹ Die Kommission sieht zwar Ansätze für eine Entwicklung hin zu europaweitem Beschaffungsverhalten auch der Länder mit einheimischer Systemkompetenz. Auf europäischer Ebene wurden verschiedene Initiativen ergriffen, um die traditionell nationalen Märkte in einen gemeinsamen europäischen Markt für Rüstungsgüter zu überführen. So hat die Kommission 2003 eine Mitteilung „Auf dem Weg zu einer Verteidigungsgüterpolitik der Europäischen Union“ verabschiedet, die mehrere Initiativen enthält¹⁰. Ferner hat die Kommission ein Grünbuch über Beschaffungen im Verteidigungssektor verabschiedet¹¹ und es befindet sich eine Europäischen Verteidigungsagentur im Aufbau¹².

⁸ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn. 40

⁹ Siehe u.a. COMP/M.3491 *BAE Systems/Alvis*, Kommissionsentscheidung vom 10.8.2004; COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002

¹⁰ KOM(2003) 113 endg vom 11.3.2003.

¹¹ KOM(2004) 608 vom 23.9.2004

¹² Gemeinsame Aktion des Rates 2004/551/GASP vom 12 Juli 2004 ABl. Nr. L 245 vom 17.07.2004, S. 17

26. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind diese Initiativen jedoch noch nicht hinreichend fortgeschritten bzw. umgesetzt und haben noch nicht zu einer so nachhaltigen Änderung des Beschaffungsverhaltens der Mitgliedstaaten geführt, dass eine Abweichung von der bisherigen geographischen Marktabgrenzung im Bereich der Kriegsschiffe gerechtfertigt wäre. Die Kommission wird jedoch die Entwicklung auf den Rüstungsmärkten eng verfolgen und ihre Analyse zur geographischen Marktabgrenzung in zukünftigen Fällen jeweils vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen, und den spezifischen Umständen entsprechend, überprüfen und ggf. erweitern¹³. Diese Entscheidung schließt daher ein abweichendes Ergebnis der Analyse zur geographischen Marktabgrenzung in zukünftigen Fällen nicht aus.
27. Bei U-Booten sind demnach Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Schweden und Spanien nationale Märkte. Alle anderen Länder sind Teil des offenen Weltmarktes, ausgenommen Staaten, die westlichen Herstellern nicht zugänglich sind.
28. Bei Fregatten und kleinen Marineschiffen gibt es in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Spanien und Polen nationale Anbieter, die über einen eigenständigen Entwurf und Systemkompetenz verfügen. Diese Länder sind daher als nationale Märkte zu betrachten. Alle anderen Länder sind Teil des offenen Weltmarktes, ausgenommen Staaten, die westlichen Herstellern nicht zugänglich sind.
29. Die Märkte für den Zusammenbau von Materialpaketen sowie für die Reparatur und kleinere Umbauten sind dagegen grundsätzlich national, da es regelmäßig Ziel des nachfragenden Staates ist, die Wertschöpfung durch diese Arbeiten im eigenen Land zu halten und hierdurch Beschäftigung zu sichern und zu fördern¹⁴.

C) WETTBEWERBLICHE WÜRDIGUNG

Handelsschiffe

30. Der Zusammenschluß führt beim Neubau von Fähren und Passagierschiffen zu keinen Marktanteilsadditionen. TKW hat in den letzten [...] Jahren keine Fähren abgeliefert, HDW keine Passagierschiffe. Der Marktanteil von TKW auf dem weltweiten Markt für Passagierschiffe betrug [5% - 10%], derjenige von HDW auf dem weltweiten Markt für Fähren unter [1% - 5%].¹⁵ Der gemeinsame Marktanteil von TKW und HDW auf einem kombinierten Markt für Fähren und Passagierschiffe betrug ebenfalls unter [1% - 5%]. [...].
31. TKW hat in den letzten fünf Jahren insgesamt [...] Langstrecken-Containerschiffe abgeliefert ([...] im Jahr 2002, [...] 2001, [...] 2000 und [...] 1999); HDW kommt auf [...]

¹³ Vgl : KOM(2003) 113 endg "Die Kommission beabsichtigt, weitere Überlegungen über die Anwendung von Wettbewerbsregeln im Verteidigungssektor unter entsprechender Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieses Bereichs und der Bestimmungen des Artikels 296 EGV anzustellen."

¹⁴ Sache COMP/M.2772 *HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard*, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002, Rn. 35, 36.

¹⁵ Die Analyse der relevanten Teilmärkte im Schiffsneubau basiert auf der Anzahl der abgelieferten Schiffe. Die übliche Weise der Berechnung von Marktanteilen, nämlich auf der Grundlage von kompensierten Bruttoregistertonnen (cgt), wurde hier aus Gründen der Vereinfachung nicht angewandt. Die geringe Grösse der von den beteiligten Firmen abgelieferten Schiffe läßt die Schlussfolgerung zu, dass ihr tatsächlicher Marktanteil, ausgedrückt in cgt, noch geringer wäre als nach einer auf Anzahl der Schiffe basierenden Berechnung.

Langstrecken-Containerschiffe (abgeliefert im Jahr [...]). Bei einem Weltmarkt von 121 Schiffen im Jahr 1999 kommen die Fusionsparteien auf einen gemeinsamen Marktanteil von [1% - 5%]. HDW hat zur Zeit einen Auftragsbestand von [...] Containerschiffen, TKW hat [...] solcher Schiffe in den Büchern. Selbst wenn alle [...] Schiffe in einem Jahr abgeliefert werden sollten, betrüge der gemeinsame Marktanteil auf Basis der Verkaufszahlen der vergangenen 5 Jahre weniger als [10% - 20%].

32. In den letzten fünf Jahren hat TKW nur [...] Mega-Jacht[en] gebaut, die allerdings nicht fertiggestellt wurde[n]; HDW hat insgesamt [...] Yachten gebaut, die [...] abgeliefert wurden. Weltweit wurden in den letzten Jahren zwischen 40 und 84 Mega-Jachten pro Jahr abgeliefert, woraus sich ein gemeinsamer Marktanteil von unter [1% - 5%] errechnet.
33. In den letzten 5 Jahren hat nur HDW, nicht aber TKW mit Binnenschiffen Umsätze erzielt. In diesem Zeitraum hat HDW nur [...] Binnenschiffe im Jahr [...] abgeliefert. Dies entspricht einem Marktanteil auf dem deutschen Markt für Binnenschiffe von [10% - 20%] für das Jahr [...] und deutlich darunter, wenn der gesamte 5-Jahreszeitraum berücksichtigt wird. TKW hat in diesem Zeitraum auch keinen Auftrag hereinholen können, während HDW noch [...] Auftr[ä]ge im Bestand hat. Auf anderen nationalen Märkten haben weder TKW noch HDW/HSY in den letzten 5 Jahren Umsätze mit Binnenschiffen erzielt.
34. Auf dem Markt für Schiffsreparaturen und -umbauten haben TKW im Jahr 2003 insgesamt ca. € [...] und HDW € [...] umgesetzt, was einem Marktanteil von [1% - 5%] entspricht.
35. Die gemeinsamen Anteile der Zusammenschlussbeteiligten auf allen Märkten liegen unter 15%, so dass sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, der Zusammenschluss könnte wirksamen Wettbewerb auf den Märkten für zivilen Schiffbau erheblich beeinträchtigen.
36. Vor dem Hintergrund dieser schwachen Marktposition ist ferner auch auszuschließen, dass die von einem griechischen Beschwerdeführer geltend gemachten angeblichen Beihilfen zugunsten von HSY zu einer derartigen Stärkung der Finanzkraft des neuen Unternehmens führen, dass es zu einer erheblichen Wettbewerbsbeschränkung durch den Zusammenschluß kommt. [...]
37. Der geplante Zusammenschluß gibt daher auf den Märkten für zivilen Schiffbau keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem gemeinsamen Markt.

Kriegsschiffe

U-Boote mit nicht-nuklearem Antrieb

38. Auf dem offenen **Weltmarkt** für den Neubau, Materialpakete und die grundlegende Modernisierung von U-Booten kämen TKW und HDW auf Basis der Ablieferungen im Zeitraum 1994-2003 auf einen gemeinsamen Marktanteil von [50% - 60%] nach Anzahl der U-Boote und [60% - 70%] nach Wert. Auf Basis der Auftragseingänge lag der Marktanteil der Parteien im selben Zeitraum bei [60% - 70%] nach Anzahl der U-Boote und [70% - 80%] nach Wert.
39. Neben Marktanteilen über einen längeren Zeitraum ist für die wettbewerbliche Beurteilung entscheidend, ob nach der Fusion eine hinreichende Anzahl glaubwürdiger Anbieter vorhanden ist, die an den Ausschreibungen teilnehmen. Es gibt eine Reihe von Wettbewerbern auf dem offenen Weltmarkt. Diese sind in Europa die französische DCN, die sowohl ein eigenes U-Boot im Angebot hat als auch in Zusammenarbeit mit der spanischen Werft IZAR das Modell Scorpene vertreibt, RDM in den Niederlanden und die italienische Fincantieri. Obwohl in den letzten Jahren nur DCN und DCN/IZAR Aufträge verbuchen konnten, beteiligen sich RDM und Fincantieri an den Ausschreibungen und üben

so Wettbewerbsdruck aus. Dazu gibt es mit der Amiralty Werft noch einen russischen Hersteller von konventionellen U-Booten, der in den letzten 10 Jahren U-Boote u.a. nach Indien und China exportiert hat.

40. Die vorgeschlagene Übernahme der HDW durch TK ändert zudem relativ wenig an den bestehenden Wettbewerbsverhältnissen. HDW und die TK-Tochtergesellschaft Nordseewerke Emden haben im Jahre 1991 eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.¹⁶ Danach arbeiten die beiden Werften auf dem Weltmarkt außerhalb des EWR im Rahmen dieses U-Boot-Konsortiums unter Federführung der HDW zusammen. HDW ist auch weltweit der Technologieführer und zumeist auch Eigentümer der Konstruktion. Die relativ hohen Marktanteile und der höhere Wert bei den Auftragseingängen kann als Ausdruck des technologischen Vorsprungs angesehen werden, den HDW insbesondere mit seinem neuen U-Boot der Klasse 212A mit Brennstoffzellenantrieb hat.
41. Auf dem **deutschen Markt** für den Neubau, Materialpakete und die grundlegende Modernisierung von U-Booten kommen die beiden Parteien im selben Zeitraum sowohl nach Ablieferung als auch Auftragseingang auf einen Anteil von [>90%]. Der Marktanteil bei Reparaturen und kleineren Umbauten ist ähnlich hoch, da nur HDW und TKW die technischen Fähigkeiten zur Durchführung solcher Arbeiten haben. Der einzige Kunde ist die deutsche Marine, die direkten Einfluß auf die Spezifikationen, Bewaffnung und Ausrüstung nimmt.
42. In den letzten Jahren hat die deutsche Marine ihre Aufträge ausschließlich an ein Konsortium aus HDW und TKW vergeben, wodurch die Fertigung der U-Boote zwischen HDW und TKW aufgeteilt ist. Der beabsichtigte Zusammenschluß führt daher nicht zu einer Reduzierung der gegenwärtigen Anzahl der Anbieter auf dem deutschen Markt für U-Boote. Durch den Zusammenschluß wird zwar TKW als potentieller Anbieter von U-Booten vom Markt verschwinden. Wegen der gerade angelaufenen Ablieferung der neuen U-Boote ist aber auf dem deutschen Markt auf absehbare Zeit mit keinen neuen Aufträgen zu rechnen, die die Entwicklung eines eigenen U-Boot- Typs rechtfertigten. Daher ist nicht damit zu rechnen, daß der Zusammenschluß auf dem deutschen Markt zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führt.
43. [E]in [...] Hersteller von Marineelektronik vor allem für den Einsatz in U-Booten [...] hat Wettbewerbsprobleme geltend gemacht, die auf der Einschätzung beruhen, dass der vorliegende Zusammenschluss ein erster Schritt zu einer umfassenden Konsolidierung der europäischen militärischen Werftenindustrie ist, die im nächsten Schritt zu einer Fusion der neuen Einheit mit den französischen Werften DCN und Thales führen wird. Es wird geltend gemacht, dieser zweite Schritt führe zu einem Monopol auf dem Markt für konventionelle U-Boote, das [...] vom Wettbewerb als Lieferant von Marineelektronik ausschließe. [Der Beschwerdeführer] ist der Auffassung, der vorliegende Zusammenschluss sei aufs engste mit der zukünftigen deutsch-französischen Werftenfusion verknüpft, da eine weitere Konsolidierung die Umsetzung des vorliegenden Zusammenschlusses zur Bedingung habe und der vorliegende Zusammenschluss bereits mit Blick auf den zweiten Schritt durchgeführt werde. Die Kommission habe daher bei ihrer Prüfung die Auswirkungen des zweiten Schrittes d.h. eines Zusammenschlusses TKW/HDW/DCN/Thales mit zu berücksichtigen.
44. Die Kommission hat jedoch ihre Analyse auf den vorliegend angemeldeten Zusammenschluss zu beschränken. Das angemeldete Vorhaben betrifft nur TKW und HDW. Es ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass es bindende Vereinbarungen gibt, die den

¹⁶ Genehmigt durch einen Beschluß des Bundeskartellamts vom 20.12.1991, Gesch.-Z: B5 – 340000 –K-65/90

Kreis der am Zusammenschluss Beteiligten, und sei es in zeitlicher Abfolge, erweitern und die zusätzlich einzubeziehenden Unternehmen eindeutig identifizieren. Die Kommission kann ihre Analyse nicht auf eventuelle weitergehende Konsolidierungspläne ausdehnen, die nicht Gegenstand des vorliegenden Zusammenschlussvorhabens sind, und deren Eintritt und Ausgestaltung derzeit nur spekulativ sind.

Fregatten

45. Auf dem offenen **Weltmarkt** für den Neubau, Materialpakete und die grundlegende Modernisierung von Fregatten kämen TKW und HDW auf Basis der Ablieferungen im Zeitraum 1994-2003 auf einen gemeinsamen Marktanteil von [20% - 30%] nach Anzahl der Fregatten und [10% - 20%] nach Wert. Auf Basis der Auftragseingänge lag der Marktanteil der Parteien im selben Zeitraum bei [20% - 30%] nach Anzahl der Fregatten und [10% - 20%] nach Wert.
46. Neben Marktanteilen über einen längeren Zeitraum ist für die wettbewerbliche Beurteilung entscheidend, ob nach der Fusion eine hinreichende Anzahl glaubwürdiger Anbieter vorhanden ist, die an den Ausschreibungen teilnehmen. Es gibt eine Reihe von Wettbewerbern auf dem offenen Weltmarkt. Diese sind in Europa die niederländische Schelde Naval Shipbuilding, die spanische IZAR und Vosper Thornycroft in Großbritannien. Die französische-italienische Co-Produktion „Horizon“ (DCN – Fincantieri) wird ab 2006 auslieferbar sein. Dazu gibt es weitere außereuropäische Hersteller mit erprobten Konstruktionen wie z.B. Northrop Grumman/Litton Ingalls aus den USA, der seine Fregatten bereits an Israel und Südkorea verkaufen konnte.
47. Die vorgeschlagene Übernahme der HDW durch TK ändert zudem relativ wenig an den bestehenden Wettbewerbsverhältnissen. HDW und die TK-Tochtergesellschaft Blohm & Voss haben im Jahre 1991 eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.¹⁷ Danach arbeiten die beiden Werften auf dem Weltmarkt außerhalb des EWR im Rahmen dieses Fregatten-Konsortiums unter Federführung von Blohm & Voss zusammen. Das neueste Produkt ist die Fregatte F124, die Teil des trilateralen Abkommens zwischen Deutschland, den Niederlanden und Spanien ist.
48. Auf dem **deutschen Markt** für den Neubau, Materialpakete und die grundlegende Modernisierung von Fregatten kommen die beiden Parteien im selben Zeitraum bei Ablieferungen auf [80% - 90%] und bei Auftragseingängen auf einen Anteil von [90% - 100%]. Der Marktanteil bei Reparaturen und kleineren Umbauten liegt dagegen unter [10% - 20%]. Der einzige Kunde ist die deutsche Marine, die direkten Einfluß auf die Spezifikationen, Bewaffnung und Ausrüstung nimmt.
49. In den letzten Jahren hat die deutsche Marine ihre Aufträge ausschließlich an ein Konsortium aus HDW und TKW vergeben, wodurch die Fertigung der Fregatten zwischen HDW und TKW aufgeteilt ist. Der beabsichtigte Zusammenschluß führt daher nicht zu einer Reduzierung der gegenwärtigen Anzahl der Anbieter auf dem deutschen Markt für Fregatten. Durch den Zusammenschluß wird zwar HDW als potentieller Anbieter von Fregatten vom Markt verschwinden. Wegen der gerade angelaufenen Ablieferung der neuen Fregatten der 124er Klasse ist aber auf dem deutschen Markt auf absehbare Zeit mit keinen neuen Aufträgen zu rechnen, die die Entwicklung eines eigenen Fregatten-Typs rechtfertigen. Daher ist nicht damit zu rechnen, dass der Zusammenschluß auf dem deutschen Markt zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs führt.

Kleine Marineschiffe

¹⁷ Genehmigt durch einen Beschluß des Bundeskartellamts vom 20.12.1991, Gesch.-Z: B5 – 340000 –K-66/90

50. Auf dem offenen **Weltmarkt** für den Neubau, Materialpakete und die grundlegende Modernisierung von kleinen Marineschiffen kämen TKW und HDW auf Basis der Ablieferungen im Zeitraum 1994-2003 auf einen gemeinsamen Marktanteil von [1% - 5%] nach Anzahl der Schiffe. Auf Basis der Auftragseingänge lag der Marktanteil der Parteien im selben Zeitraum bei [10% - 20%] nach Anzahl der Schiffe. Angesichts dieser Marktanteile und einer Vielzahl von kompetenten Wettbewerbern ergeben sich keine ernsthaften wettbewerblichen Bedenken gegen die Fusion auf diesem Markt.
51. Auf dem **deutschen Markt** für den Neubau, Materialpakete und die grundlegende Modernisierung von kleinen Marineschiffen haben TKW und HDW im Zeitraum 1994-2003 keine Schiffe abgeliefert. Bei den Auftragseingängen konnte nur TKW Erfolge verbuchen und einen Marktanteil von [30% - 40%] nach Anzahl der Schiffe erzielen. Auf diesem Markt gibt es noch drei weitere Anbieter, Abeking & Rasmussen, Peene Werft und Fr. Lürssen Werft. Das Vorhandensein von drei glaubwürdigen Alternativen sowie die relativ geringen Marktanteile lassen keine ernsthaften Bedenken gegen die Fusion erwarten.

Minenkampfschiffe

52. Bei Minenkampfschiffen gibt es keine Überschneidung, da nur HDW auf diesem Markt tätig ist. HDW konnte nur auf dem offenen Weltmarkt 1994 einen Auftrag über [...] solcher Schiffe verbuchen und diese 1994/95 abliefern. Dies entspricht einem Marktanteil von [30% - 40%] und führt zu keinen wettbewerblichen Bedenken.

Der griechische Markt für den Zusammenbau von Fregatten

53. Am 12. November erhielt die Kommission eine Beschwerde von Elefsis Shipyards („Elefsis“). Elefsis ist eine von zwei Werften, die von der griechischen Regierung mit dem Zusammenbau von Fregatten und kleinen Kriegsschiffen beauftragt werden. Bei der anderen Werft handelt es sich um Hellenic Shipyards, dem Tochterunternehmen der HDW.¹⁸
54. Elefsis macht geltend, dass sie durch das Vorhaben vom griechischen Markt für den Zusammenbau für Fregatten ausgeschlossen werden würde, auf dem es potenziell Hellenic Shipyards Konkurrenz machen könnte.
55. Elefsis und Hellenic Shipyards verfügen nicht über die Möglichkeiten, Fregatten selbst zu konzipieren. Das griechische Verteidigungsministerium wählt daher einen Fregattentyp aus und überträgt die folgende Montage einer griechischen Werft, entweder Elefsis oder Hellenic Shipyards, die als Generalunternehmer fungieren. Obwohl auf dem Weltmarkt alternative Anbieter für die Konzeption von Fregatten verfügbar sind, hat TKW laut Elefsis aufgrund seiner Technologien und aus Kommunalitätsgründen einen Wettbewerbsvorteil, da die griechische Marine bereits Fregatten betreibt, die auf einem früheren TKW-Entwurf basieren. [...].
56. Er führt aus: Vor der Fusion hatte TKW kein Interesse, eine der beiden griechischen Werften für den Zusammenbau der Fregatten in Griechenland zu bevorzugen. Bei dem letzten TKW-Fregattenauftrag wurde zwar Hellenic Shipyards mit dem Zusammenbau beauftragt, doch hätte das griechische Verteidigungsministerium auch Aufträge an TKW und Elefsis verbinden können; in diesem Fall hätte TKW Elefsis eine Montagetechnologielizenz erteilt und die Materialpakete für den Zusammenbau der Fregatten in Griechenland zur Verfügung gestellt. Laut Beschwerdeführer wäre TKW nach dem Zusammenschluss aufgrund der künftigen gemeinsamen Kontrolle von

¹⁸ COMP/M.2772 HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard, Kommissionsentscheidung vom 25.4.2002

TKW/HDW/Hellenic Shipyards nicht bereit, seine Baupläne und Technologie Elefsis zur Verfügung zu stellen. Ohne eine solche Lizenz und die entsprechenden Materialpakete wäre Elefsis für das griechische Verteidigungsministerium zum Zusammenbau neuer Fregatten nicht länger in der Lage. [...].

57. In ihrer Marktuntersuchung hat die Kommission die Beschwerde analysiert und ist zu dem Schluss gekommen, dass sich durch das vorgeschlagene Vorhaben die Wettbewerbslage auf dem griechischen Markt nicht substantiell ändern wird. Die Beschwerde macht im Kern eine überragende Marktmacht von TKW auf dem (weltweiten) Markt für Fregatten geltend, die das fusionierte Unternehmen in den (griechischen) Markt für den Zusammenbau von Fregatten übertragen könnte.
58. Eine derartige Marktmacht auf dem Markt für Fregatten besteht jedoch wie oben ausgeführt nicht. Tatsächlich hat das griechische Verteidigungsministerium deutlich gemacht, dass bisher noch kein Fregattentyp ausgewählt wurde und Alternativangebote noch geprüft werden. In dieser Hinsicht konnte die Marktuntersuchung der Kommission bestätigen, dass unter anderem Schelde Naval Shipbuilding, IZAR und die gemeinsame DCN/Fincantieri-Plattform „Horizon“ brauchbare Alternativen zu dem TKW-Typ darstellen. Dazu gibt es weitere außereuropäische Hersteller mit erprobten Konstruktionen wie z.B. Northrop Grumman/Litton Ingalls aus den USA. Zwar basieren die Entwürfe von Schelde, IZAR und TKW auf dem gemeinsamen Modell der 124er-Klasse, doch hat die Marktuntersuchung bestätigt, dass jedes der Unternehmen unabhängig voneinander über das geistige Eigentum ihrer jeweiligen weiterentwickelten Entwürfe verfügt.
59. Auch sonst ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass die Auswahlmöglichkeiten der griechischen Regierung auf den von TKW entwickelten Fregattentyp beschränkt sind. Die Tatsache, dass die griechische Marine bereits über 4 Fregatten eines älteren von TKW entwickelten Typs (MEKO 200, Beschaffung 1998 abgeschlossen) in ihrer Flotte verfügt, führt nicht zur Beschränkung des Wettbewerbs auf TKW für die zukünftige Beschaffung von Fregatten. Die griechische Regierung hat in der Zwischenzeit 6 gebrauchte Fregatten von der niederländischen Marine beschafft, die von Royal Schelde entworfen wurden und derzeit modernisiert werden. Dies zeigt, dass keine zwingenden Erfordernisse für die Marine bestehen, eine homogene Fregattenflotte ausschließlich mit Schiffstypen des gleichen Herstellers zusammenzustellen.
60. Dass die griechische Regierung außenpolitische Erwägungen bei ihrer Beschaffung von Rüstungsgütern berücksichtigt, ist wettbewerblich nicht relevant. Es ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass Griechenland aufgrund dieser Erwägungen allein Marineschiffe deutscher Hersteller in Betracht zieht. Dies zeigt bereits die Beschaffung von gebrauchten Fregatten niederländischen Typs von der niederländischen Marine sowie die Beschaffungsentscheidung für von dem britischen Unternehmen Vosper Thornycroft entworfene schnelle Raketenangriffsboote.
61. Folglich hat die griechische Regierung die Möglichkeit, zwischen mehreren Fregattentypen zu wählen und sich für einen anderen Anbieter als TKW zu entscheiden, der dann keine Verbindungen zu HSY hätte. Auf dieser Grundlage fehlt es bereits an einer Marktmacht der neuen Einheit auf dem Fregattenmarkt gegenüber Nachfragern wie der griechischen Regierung, die TKW/HDW nutzen könnte, um die Stellung von HSY im Markt für den Zusammenbau von Fregatten in Griechenland zu stärken.
62. Ferner fehlt es auch an den Möglichkeiten der neuen Einheit, ihre Position auf den griechischen Markt für den Zusammenbau von Fregatten zu übertragen und damit die Tochter HSY derart zu stärken, dass es zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs kommen könnte. Derzeit besteht keine überragende Stellung von HSY. Zwar gingen die [...] Aufträge im Bereich Fregatten in den letzten 15 Jahren in Griechenland an HSY. Die Marktuntersuchung und die griechische Regierung haben jedoch bestätigt, dass

Elefsis die Kapazität und das Know-how für den Zusammenbau von Fregatten hat und als gleichwertiger Wettbewerber zu HSY zu werten ist. Es ist ferner nicht ersichtlich, dass eine Entscheidung der griechischen Regierung für einen Fregattentyp von TKW zwingend eine Beauftragung von HSY für den Zusammenbau nach sich ziehen würde. Hierbei ist die Vergabep Praxis der griechischen Regierung zu berücksichtigen. Die griechische Regierung wählt zunächst einen Fregattentyp im Wege einer internationalen Ausschreibung aus, der notwendigerweise aus dem Ausland stammt, da griechische Werften nicht über das entsprechende Konzeptions- und Technologie-Know-how verfügen. Die griechische Regierung bestimmt dann in einem zweiten, davon unabhängigen Schritt eine Werft in Griechenland für den Zusammenbau des Schiffs. So wurde z.B. Hellenic Shipyards mit dem Zusammenbau der MEKO 200-Fregatten und Elefsis mit der Montage der von dem italienischen Unternehmen Fincantieri konzipierten Flottenversorgungsschiffe und der von dem britischen Unternehmen Vosper Thornycroft entworfenen schnellen Raketenangriffsboote beauftragt. Diese Beauftragung der griechischen Werft als Generalunternehmen erfolgt häufig im Wege einer freihändigen Vergabe.

63. Die griechische Verteidigungsministerium hat bestätigt, dass es sich in der Lage sieht, für den Zusammenbau eines Fregattentyps zwischen den beiden griechischen Werften zu entscheiden und dass auch nach dem Zusammenschluss die Möglichkeit für Elefsis besteht, sich um den Zusammenbau von Fregatten zu bewerben. Zwar ist richtig, dass TKW/HDW nach dem Zusammenschluss ein Interesse daran hat, bei einer Entscheidung für den TKW Fregattentyp den Zusammenbau bei dem Tochterunternehmen HSY zu erreichen. Es erscheint jedoch plausibel, dass das griechische Verteidigungsministerium aufgrund seiner Verhandlungsmacht als einziger Käufer in Griechenland durchsetzen könnte, dass das zusammengeschlossene Unternehmen Elefsis die für den Zusammenbau der Fregatten benötigte Technologielizenz und die erforderlichen Materialpakete zur Verfügung zu stellt, damit das Ministerium seine Wahlmöglichkeiten auf dem Markt für den Zusammenbau von Fregatten wahren kann. Denn falls das Unternehmen dies mit dem Ziel verweigern würde, den Montageauftrag für sein Tochterunternehmen Hellenic Shipyards zu sichern, würde es den wichtigen griechischen Fregattenauftrag in seiner Gesamtheit aufs Spiel setzen und riskieren, dass sich die griechische Regierung für einen anderen Fregattentyp von einem Hersteller ohne Beziehungen zu HSY entscheidet. Eine solche Verweigerung würde ferner die Beziehungen der neuen Einheit zu der griechischen Regierung insgesamt für die Zukunft belasten und damit zukünftige Aufträge potentiell gefährden.
64. Vor diesem Hintergrund ergibt sich keine Grundlage für eine Verdrängungsstrategie der fusionierten Einheit auf dem griechischen Markt für den Zusammenbau von Fregatten, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf diesem Markt zu erwarten ist.
65. Hinsichtlich des griechischen Marktes für Reparatur und kleinere Umbauten führt der Beschwerdeführer an, dass die griechische Marine nur noch auf das zusammengeschlossene Unternehmen als möglichen Anbieter zurückgreifen kann. Wie jedoch in der Entscheidung über HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyards dargelegt und in der Marktuntersuchung bestätigt wurde, führt die griechische Marine über 90 % ihrer Reparaturen selbst durch, während die übrigen Reparaturen von Elefsis und Hellenic Shipyards durchgeführt werden. Ferner ist zu berücksichtigen dass selbst wenn man unterstellte, dass der Zusammenbau eines Schiffes dem Auftragnehmer Vorteile im Wettbewerb um Reparaturen verschafft, der Zusammenschluss zu keinen Änderungen in dieser Hinsicht und daher zu keiner relevanten Stärkung der Position von HSY auf dem griechischen Markt für Reparaturen führt.

Auswirkung eventueller staatlicher Beihilfen

66. Der Beschwerdeführer macht ferner geltend, HSY habe von der griechischen Regierung umfangreiche illegale Beihilfen erhalten, die die Unternehmen nach der Fusion weiterhin nutzen könnten, um ihre Marktposition auszuweiten. Der Beschwerdeführer bezieht sich auf angebliche Beihilfen durch staatliche Kreditbürgschaften, Steuerbefreiungen, direkte

Finanzzuschüsse, Auftragsvergaben, Kreditabschreibungen und den Verzicht auf gesellschaftsrechtliche Eigenkapitalerfordernisse.

67. Nach dem Urteil *RJB Mining* hat die Kommission im Rahmen der fusionskontrollrechtlichen Analyse zu prüfen, ob und gegebenenfalls inwieweit die finanzielle und damit die wirtschaftliche Macht der zusammengeschlossenen Einheit aufgrund der finanziellen Unterstützung durch eine mögliche mit dem Zusammenschluss verbundene Beihilfe gestärkt wurde. Andererseits ist die Kommission nicht verpflichtet, in einer förmlichen Entscheidung vorab die Rechtmäßigkeit der angeblichen Beihilfe zu prüfen¹⁹.
68. Die genannten Beihilfevorwürfe sind Gegenstand von Kommissionsverfahren nach den Beihilferegeln. Mit Entscheidung vom 20. Oktober 2004 hat die Kommission festgestellt, dass bestimmte Maßnahmen, die HSY von Steuern befreien und Pensionskosten für Mitarbeiter von HSY übernehmen, mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar sind, und hat deren Rückzahlung angeordnet²⁰. Es ist daher davon auszugehen, dass die entsprechenden Beträge der zusammengeschlossenen Einheit in Zukunft nicht mehr zur Verfügung stehen und folglich nicht geeignet sind, ihre wirtschaftliche Macht nachhaltig zu stärken. Hinsichtlich weiterer Beihilfaspekte hat die Kommission das Verfahren nach Art. 88 (2) EG eröffnet²¹ bzw. befindet sich in der Vorprüfung der Vorgänge.
69. Hinsichtlich aller Beihilfevorwürfe ist festzuhalten, dass die angeblichen Zuwendungen durchweg in keinerlei Zusammenhang mit dem vorliegenden Zusammenschluss stehen. Sie beziehen sich auf Vorgänge anlässlich der Privatisierung von HSY in den Jahren 2001/2002 und liegen zeitlich vor dem vorliegenden Zusammenschluss. Eventuelle finanzielle Zuschüsse an HSY wären unabhängig von einem Erwerb von HDW durch TKW gewährt worden. Es fehlt somit an einer kausalen Beziehung zwischen dem Zusammenschluss einerseits und den angeblichen Finanzhilfen und deren möglichen Auswirkungen andererseits.
70. Es wurde bereits festgestellt, dass der Zusammenschluss die Wettbewerbsposition von HSY auf dem griechischen Markt für den Zusammenbau von Materialpaketen für Fregatten nicht wesentlich verändern wird. Der Zusammenschluss führt somit keine Veränderung der wirtschaftlichen Stärke herbei, die HSY gegenwärtig und einschließlich eventueller Beihilfen innehat. Selbst unter Berücksichtigung der eventuellen Beihilfen ergeben sich daher keine Anhaltspunkte, dass *durch den Zusammenschluss* wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert würde.
71. Diese Entscheidung hat keinerlei Einfluß auf das Ergebnis der Untersuchungen der Kommission und die laufenden Verfahren nach den Beihilferegeln.

VIII. SCHLUSS

72. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission

¹⁹ Europäisches Gericht erster Instanz, Rs. T-156/98, Urteil vom 31.1.2001, Slg; 2001-II, 337,Rn. 125.

²⁰ Kommission, State Aid C 40/02 - Entscheidung vom 20.10.2004.

²¹ Kommission, ABl. Nr. C 203/3 vom 10.8.2004.

(Unterzeichnet)
Neelie KROES
Mitglied der Kommission