

***Fall M.7742 - WORLDWIDE FLIGHT SERVICES
HOLDING/ FRAPORT/ FRAPORT CARGO SERVICES***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikels 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004

Datum: 11/09/2015



Brüssel, 11.9.2015
C(2015) 6343 final

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004 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.

NICHTVERTRAULICHE FASSUNG

FUSIONSKONTROLLVERFAHREN

An die Anmelder:

An Bundeskartellamt

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Sache M.7742 – WORLDWIDE FLIGHT SERVICES HOLDING/ FRAPORT/
FRAPORT CARGO SERVICES
Begründeter Antrag im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 auf Verweisung der Sache an Deutschland und Artikel 57 des Abkom-
mens über den Europäischen Wirtschaftsraum¹**

Tag der Registrierung: 14.8.2015

**Zwingende Frist für die Antwort der Mitgliedstaaten: 15 Arbeitstage nach Eingang
des Formblatts RS (reasoned submission – begründeter Antrag) bei den Mitgliedstaa-
ten (7.9.2015)**

Zwingende Frist für den Beschluss der Kommission: 18.9.2015

I. EINLEITUNG

1. Am 14. August 2015 ging bei der Kommission ein begründeter Antrag nach Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“) auf Verweisung der oben genannten Sache ein. Die Beteiligten be-

¹ ABl. L 1 vom 3.1.1994, S. 3 („EWR-Abkommen“).

antragen, dass das gesamte Vorhaben von den zuständigen Behörden Deutschlands geprüft wird.

2. Bevor ein Zusammenschluss förmlich bei der Kommission angemeldet worden ist, können die Beteiligten nach Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung beantragen, dass ihr Vorhaben ganz oder teilweise von der Kommission an den Mitgliedstaat verwiesen wird, in dem der Zusammenschluss den Wettbewerb in einem Markt, der alle Merkmale eines gesonderten Marktes aufweist, erheblich beeinträchtigen könnte.
3. Am 17. August 2015 wurde allen Mitgliedstaaten eine Kopie des begründeten Antrags übermittelt.
4. Mit Fax vom 1. September 2015 teilte das Bundeskartellamt als zuständige Behörde Deutschlands der Kommission mit, dass Deutschland der beantragten Verweisung zustimmt.

II. BETEILIGTE

5. Das Unternehmen Worldwide Flight Services Holding SA (im Folgenden „WFS“) erbringt Bodenabfertigungsdienste für den Luftverkehr (Rampenservice sowie Passagier- und Frachtabfertigungsdienste) und andere frachtspezifische Dienste (Offline-Dienste und Speditionsdienste). WFS ist in Europa, Nordamerika, der Karibik, Asien und Afrika tätig und wird zurzeit durch die von LBO FRANCE GESTION SAS verwalteten Fonds kontrolliert.²
6. Das börsennotierte Unternehmen FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE AG (im Folgenden „FRAPORT“) ist derzeit der einzige Anteilsanleger der Gesellschaft FRAPORT CARGO SERVICES GMBH (im Folgenden „FCS“). Als Betreiber des Flughafens Frankfurt am Main ist FRAPORT in den Bereichen Terminal- und Flughafenmanagement, Sicherheit, Bodenabfertigungsdienste, VIP-Dienste und anderen flughafenbezogenen Diensten tätig. FRAPORT ist auch an anderen Flughäfen im In- und Ausland im Flughafenbetrieb und -management aktiv und erbringt ferner nicht luftverkehrs- oder flughafenspezifische Dienste in Bereichen wie Einzelhandelskonzessionen, Parkplatzmanagement, Immobilien-, Energieversorgungs- und Anlagenmanagement, Flughafenwerbung und IT-Dienste.
7. FCS erbringt landseitige Frachtabfertigungsdienste und frachtspezifische Dienste und ist ausschließlich am Flughafen Frankfurt tätig.

III. VORHABEN UND ZUSAMMENSCHLUSS

8. WFS beabsichtigt, 51 % der Anteile an FCS von FRAPORT zu erwerben (im Folgenden „Vorhaben“). Die verbleibenden 49 % der Anteile an FCS werden bei FRAPORT

² Platinum Equity LLC beabsichtigt, die alleinige Kontrolle über WFS durch Erwerb von Gesellschaftsanteilen zu erlangen. Dieser Zusammenschluss wurde von der Kommission am 8. Juli 2015 freigegeben (M.7658 – *Platinum Equity/WFS Global Holding*). Der Erwerb wurde noch nicht vollzogen. Dies hat keinerlei Auswirkungen auf die gegenständliche Entscheidung, da weder Platinum Equity LLC noch die von Platinum Equity LLC kontrollierten Unternehmen im EWR in den Märkten für Boden- oder Frachtabfertigungsdiensten oder in einem vertikal verbundenen Markt tätig sind.

verbleiben. FCS steht zurzeit im vollen Eigentum und unter der alleinigen Kontrolle von FRAPORT.

9. WFS und FRAPORT werden auf der Grundlage der von den Beteiligten am 7. Juli 2015 geschlossenen Gesellschaftervereinbarung die gemeinsame Kontrolle über FCS ausüben. Der Gesellschaftervereinbarung zufolge werden [Beschreibung der Gesellschaftsstruktur von FCS, die zu gemeinsamer Kontrolle durch WFS und FRAPORT führt].
10. Daher bildet das Vorhaben einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3(1)(b) der Fusionskontrollverordnung.

IV. EU-WEITE BEDEUTUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES

11. Die betroffenen Unternehmen haben einen gemeinsamen weltweiten Umsatz von mehr als EUR 5 000 Millionen (LBO France: [...]; FRAPORT: [...]). Jedes der betroffenen Unternehmen hat einen EU-weiten Umsatz von mehr als EUR 250 Millionen (LBO France: [...]; FRAPORT: [...]), [...]. Die Übernahme hat daher EU-weite Bedeutung im Sinne des Artikels 1(2) der Fusionskontrollverordnung.

V. WÜRDIGUNG

12. FCS ist ausschließlich in den Bereichen landseitige Frachtabfertigungsdienste und frachtspezifische Dienste tätig. Den im begründeten Antrag gemachten Angaben zufolge wird das Vorhaben ausschließlich diese Dienste betreffen.³ Weder Flughafeninfrastrukturdienste noch jedwede luftseitige Tätigkeit wird betroffen sein.

A. Sachlich und räumlich relevante Märkte

13. **Landseitige Frachtabfertigungsdienste** umfassen insbesondere den konkreten Umschlag und die Lagerung von Fracht und Post sowie die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und die Sicherheitsmaßnahmen; dies umfasst Frachtterminalbetrieb, Lagerhaltung und Bestandsführung, Frachtsicherheit, Umgang mit Gefahrgut, Dokumentation für die Ein- und Ausfuhr, Zollabfertigung und globale Frachtverfolgung bis hin zu Diensten im Zusammenhang mit lebenden Tieren.⁴ Die landseitige Frachtabfertigung erfolgt in Lagerhäusern oder Hallen, die sich im Allgemeinen nicht in demselben Bereich befinden wie die Passagierterminals, wo Rampenservice und Passagierdienste erbracht werden.
14. Die Europäische Kommission hat bislang die Auffassung vertreten, dass der räumlich relevante Markt für die Erbringung aller Bodenabfertigungsdienste auf lokaler Ebene abzugrenzen ist und nicht über einen Flughafen (bzw. benachbarte Flughäfen) hinaus-

³ Die Beteiligten argumentieren, dass das Vorhaben keine vertikalen Verbindungen begründen werde. Insbesondere nehmen landseitige Frachtabfertigungsdienste (wie WFS) keine Dienste von Bodenabfertigungsdiensten (wie Fraport) am Flughafen Frankfurt in Anspruch; vielmehr erbringen beide Dienste für Luftverkehrsgesellschaften.

⁴ M.6671 – *LBO France / Aviapartner*, Erwägungsgründe 38–39; M.7021 – *Swissport / Servisair*, Erwägungsgrund 32.

geht. Die genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes wurde jedoch offen gelassen.⁵

15. Darüber hinaus betrifft das Vorhaben unter Umständen⁶ andere **frachtspezifische Dienste (Speditions- und Offline-Dienste)**.⁷ Im Gegensatz zu den „Online-Diensten“, beziehen sich die Offline-Dienste weder auf in das Flugzeug verladene Fracht (eingehend) noch auf unmittelbar in das Flugzeug zu verladende Fracht (abgehend). Die meisten Anbieter von landseitigen Frachtabfertigungsdiensten bieten Offline-Dienste an. Den Luftverkehrsgesellschaften angebotene Offline-Dienste umfassen eine Reihe konkreter an einem Flughafen durchgeführter Frachtumschlagsvorgänge. Sie müssen aber nicht notwendigerweise an Flughäfen erbracht werden (die Fracht wird in einer Lagereinrichtung, die sich auf einem Flughafen befinden kann, aber nicht muss, abgefertigt, für den Flug vorbereitet und anschließend per Lkw zwecks Verladung in ein Flugzeug zu einem anderen Flughafen transportiert. Die Kommission hat bislang offen gelassen, ob Offline-Dienste und landseitige Frachtabfertigungsdienste separate Märkte bilden.⁸
16. Die Kommission hat zur genauen räumlichen Abgrenzung des Marktes für Offline-Dienste noch keine endgültige Feststellung getroffen. Nach den Ergebnissen früherer Marktuntersuchungen der Kommission ist dieser Markt auf einen einzigen Flughafen beschränkt oder in Ausnahmefällen auf regionaler Ebene abzugrenzen.⁹

B. Würdigung

17. Den Schätzungen der Beteiligten zufolge beläuft sich ihr gemeinsamer Marktanteil im Bereich der landseitigen Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt im Jahr 2014 auf [20-30] % (einschließlich Selbstabfertigung)¹⁰ bzw. auf [40-50] % (ohne Selbstabfertigung). Die größten Wettbewerber der Beteiligten sind LUG und CELEBI mit einem Anteil von [20-30] % bzw. [20-30] % am Markt ohne Selbstabfertigung.
18. Die Parteien geben an, dass keine weiteren Märkte horizontal betroffen sind, weil die gemeinsamen Marktanteile der Parteien auf dem Markt für Offline-Dienste unter Be-

⁵ M.7021 – *Swissport/Servisair*, Erwägungsgrund 48; M.6671 – *LBO France/Aviapartner*, Erwägungsgrund 67.

⁶ Die exakte Marktdefinition ist in der Vergangenheit offengelassen worden. Ohne neuerliche Marktuntersuchung lässt sich nicht ausschließen, dass frachtspezifische Dienste einen eigenständigen Markt bilden, auf dem die Aktivitäten der Parteien überlappen..

⁷ Dies könnte Speditionsdienste per Lkw und luftseitige Frachtabfertigungsdienste beinhalten, die nach Ansicht der Parteien dem Rampenservice-, Passagier- und Gepäckmarkt zugehören.

⁸ M.6671 – *LBO France / Aviapartner*, Erwägungsgrund 47; M.7021 – *Swissport / Servisair*, Erwägungsgrund 36.

⁹ M.7021 – *Swissport/Servisair*, Erwägungsgrund 53 and M.6671 – *LBO France/Aviapartner*, Erwägungsgrund 72

¹⁰ Die Beteiligten machen geltend, dass die Selbstabfertigung durch Luftverkehrsgesellschaften Teil desselben Marktes sei. Luftverkehrsgesellschaften mit Selbstabfertigung erbrächten dieselben Dienste wie dritte Erbringer von Abfertigungsleistungen, und die Luftverkehrsgesellschaften könnten zwischen der Selbstabfertigung und der Abfertigung durch Dritte hin- und herwechseln. Formblatt RS, Randnummer 84.

rücksichtigung der Wettbewerber sowie der Spediteure, die auf diesem Markt am Internationalen Flughafen Frankfurt tätig sind weit unter [10-20] % liegen

19. Angesichts des Vorstehenden lässt die vorläufige Würdigung darauf schließen, dass das Vorhaben den Wettbewerb zumindest betreffend landseitige Frachtabfertigungsdienste erheblich beeinträchtigen könnte; die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens würden auf Deutschland beschränkt bleiben. Ferner weisen die in Rede stehenden Märkte alle Merkmale eines gesonderten Marktes auf, weil sie in ihrer räumlichen Dimension und auf den Flughafen Frankfurt begrenzt zu sein scheinen und die überwiegenden ökonomischen Auswirkungen des Vorhabens ebenfalls nicht über den regionalen Rahmen hinausgehen dürften.

VI. VERWEISUNG

20. Auf der Grundlage der von den Beteiligten im begründeten Antrag gemachten Angaben ist festzustellen, dass die Sache die in Artikel 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung enthaltenen rechtlichen Anforderungen erfüllt, da der Zusammenschluss den Wettbewerb in einem Markt in einem Mitgliedstaat, der alle Merkmale eines gesonderten Marktes aufweist, erheblich beeinträchtigen könnte. In der Mitteilung der Kommission über die Verweisung von Fusionsfällen¹¹ heißt es in Randnummer 17, dass die Beteiligten bei der Beantragung einer Verweisung nach Artikel 4 Absatz 4 nachweisen müssen, „*dass sich das Vorhaben möglicherweise auf den Wettbewerb in einem gesonderten Markt in einem Mitgliedstaat so erheblich auswirkt, dass eine genaue Untersuchung angezeigt ist*“ und dass „*die entsprechenden Anzeichen durchaus vorläufiger Natur sein*“ können. Aus den in dem begründeten Antrag übermittelten Angaben schließt die Kommission, dass sich der Zusammenschluss hauptsächlich auf gesonderten Märkten in Deutschland auswirken dürfte, und dass die beantragte Verweisung mit Randnummer 20 der Mitteilung der Kommission über die Verweisung von Fusionsfällen im Einklang stehen würde.
21. Da darüber hinaus die Auswirkungen des Vorhabens wahrscheinlich nicht über die regionale Ebene hinausgehen und es keine greifbare europaweite Komponente gibt, scheint das Bundeskartellamt am besten geeignet, das Vorhaben zu prüfen.

VII. SCHLUSSFOLGERUNG

22. Aus diesen Gründen und angesichts der Zustimmung Deutschlands hat die Kommission beschlossen, die Prüfung des Vorhabens ganz an Deutschland zu verweisen. Dieser Beschluss wird in Anwendung des Artikels 4 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR-Abkommens angenommen.

Für die Kommission
(Unterzeichnet)
Johannes LAITENBERGER
Generaldirektor

¹¹ ABl. C 56 vom 5.3.2005, S. 2.