

DE

***Fall Nr. IV/M.897 -
STINNES / HANIEL
REEDEREI***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, a NICHTANWENDUNG

Datum: 11/08/1997

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 397M0897*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.08.1997

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(a) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Betrifft : Fall Nr. IV/M.897 - Stinnes / Haniel Reederei
Anmeldung vom 9.07.1997 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr.
4064/89
des Rates

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Am 9. Juli 1997 haben die Unternehmen Haniel Reederei Holding GmbH, Duisburg-Ruhrort ("Haniel Reederei"), und RS PartnerShip Aktiengesellschaft, Duisburg ("RSPS"), gemeinsam angemeldet, daß die RSPS beabsichtigt, von der Haniel Reederei 45 % der Geschäftsanteile an der De Grave N.V., Antwerpen ("De Grave"), zu erwerben. Die Haniel Reederei hält gegenwärtig sämtliche Anteile an der De Grave. Nach dem Vollzug des Vorhabens wäre die Haniel Reederei mit 55% und die RSPS mit 45 % an der De Grave beteiligt.

2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben nicht in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 (“Fusionskontrollverordnung”) fällt.

I. DIE PARTEIEN

3. Haniel Reederei ist die Holdinggesellschaft der Franz Haniel & Cie GmbH für den Bereich Schiffstransporte. Das Unternehmen hält und verwaltet Beteiligungen an Unternehmen, die sich in der Beförderung von Gütern aller Art mit eigenen und fremden Schiffen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen betätigen. In Belgien ist die Haniel Reederei über ihre 100%ige Tochtergesellschaft De Grave in der Trockenbinnenschifffahrt tätig. Die Haniel-Gruppe ist ein diversifizierter Konzern mit Aktivitäten in den Bereichen Pharma-Handel, Textil-Miet-Service, Rohstoffe und Recycling, Umweltdienstleistungen und Logistik. Der Haniel-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 1996 weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 13.207 Mio. ECU, davon 12.733 Mio. ECU in der Gemeinschaft und 125 Mio. ECU in den EFTA-Staaten.
4. RSPS ist die Betriebsführungsgesellschaft der Stinnes AG im Bereich Binnenschifffahrt. Das Unternehmen betreibt Schifffahrt auf Flüssen und Kanälen und ist im Agentur-, Speditions- und Kommissionsgeschäft tätig. In Belgien ist die RSPS über ihre 100%ige Tochtergesellschaft Stinnes Antverpia N.V. in der Trockenbinnenschifffahrt tätig. Die Stinnes AG, eine 100%ige Tochtergesellschaft der VEBA AG, ist ein diversifiziertes Handels- und Dienstleistungsunternehmen in den Bereichen Öl- und Chemiehandel, Handel mit Rohstoffen und Stahl. Der VEBA-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 1996 weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 39.036 Mio. ECU, davon [...] Mio. ECU in der Gemeinschaft und [...] Mio. ECU in den EFTA-Staaten.

II. DAS VORHABEN

5. Mit Joint-Venture-Vertrag vom 27.06.1997 haben die Haniel Reederei und die RSPS vereinbart, auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt für trockene Güter in Belgien mit Ausnahme der Containerverkehre zusammenzuarbeiten. Zu diesem Zweck wird die RSPS im Wege einer Erhöhung des Stammkapitals insgesamt 45% der Geschäftsanteile an der De Grave erwerben. Mit gleichem Vertrag wurde vereinbart, den Gesellschaftsvertrag der De Grave zu ändern und der RSPS bestimmte Veto- bzw. Zustimmungsrechte einzuräumen (siehe unten). Von dem Vorhaben nicht betroffen ist der Bereich der Flüssigbinnenschifffahrt [...].
6. Mit wirksamen Abschluß des Joint-Venture-Vertrages wird die Stinnes Antverpia, eine 100%ige Tochtergesellschaft der RSPS, ihr Geschäftsvermögen im Bereich Trockenbinnenschifffahrt in Belgien sowie im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Belgien an die De Grave veräußern. Das zu veräußernde

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

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

Geschäftsvermögen umfaßt den vollständigen Geschäftsbereich Trockenbinnenschifffahrt, d.h. sämtliche Aktivitäten in den Bereichen Transport, Umschlag, Verfrachtung, Vertretung, Agentur einschließlich Kundenstamm und derzeit bestehende Kundenbeziehungen sowie die betriebliche Organisation und das Personal, jedoch ohne die gegenständlichen Vermögenswerte wie Schiffe oder sonstige Fahrzeuge. Die Stinnes Antverpia wird zukünftig im Bereich der Trockenbinnenschifffahrt nicht mehr tätig sein.

III. GEMEINSAME KONTROLLE UND GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

7. Nach dem Zusammenschluß wird die RSPS mit 45% und die Haniel Reederei mit 55 % an dem Gemeinschaftsunternehmen De Grave beteiligt sein. Die unterschiedliche Beteiligungshöhe der Muttergesellschaften steht der Annahme einer gemeinsamen Kontrolle nicht entgegen, solange RSPS auf die strategischen geschäftspolitischen Entscheidungen in dem Gemeinschaftsunternehmen einen entscheidenden Einfluß ausüben kann³.
8. Nach Artikel II.2 des Joint-Venture-Vertrages wird die Geschäftsführung die Geschäftspolitik des Gemeinschaftsunternehmens im Rahmen der ihr von den Gesellschaftern zugewiesenen Befugnisse eigenverantwortlich führen. Dazu zählen insbesondere die [...]. Die Geschäftsführung des Gemeinschaftsunternehmens wird von der Haniel Reederei gestellt, wobei der RSPS das Recht zusteht, einen Geschäftsführer zu benennen. Dieser Geschäftsführer darf von der Haniel Reederei nur aus wichtigem Grund abgelehnt werden.
9. Die grundsätzliche Ausrichtung der Geschäftspolitik des Gemeinschaftsunternehmens wird von den Gesellschaftern in einem Beirat festgelegt, in den die Haniel Reederei und RSPS jeweils zwei Mitglieder entsenden. Haniel Reederei wird den Vorsitz in diesem Beirat übernehmen, der bei Stimmengleichheit zwei Stimmen hat (Artikel III.1 des Joint-Venture-Vertrages). Entscheidungen im Beirat über Kapitalveränderungen, die Aufnahme neuer Geschäftsfelder, die Auflösung bzw. Liquidation der Gesellschaft, den Wechsel des Wirtschaftsprüfers der Gesellschaft, den Erwerb von Beteiligungen, die Errichtung oder Schließung von Zweigniederlassungen sowie über Einzelinvestitionen mit einem Wert von mehr als DM [...] bedürfen nach Artikel III.2 des Joint-Venture-Vertrages der Zustimmung des Minderheitsgesellschafters RSPS.
10. Nach Auffassung der Parteien gehen die Zustimmungsrechte (Vetorechte) der RSPS weit über die üblichen Schutzrechte eines Minderheitsgesellschafters hinaus. Obwohl die Haniel Reederei die Mehrheit der Anteile halte und die Geschäftsführung stellen werde, könnten alle wesentlichen unternehmerischen Entscheidungen des Gemeinschaftsunternehmens nur mit Zustimmung der RSPS getroffen werden. Das zukünftige Gemeinschaftsunternehmen werde daher von seinen beiden Gesellschaftern gemeinsam kontrolliert.

³ Vgl. Ziffern 19 und 21 der Bekanntmachung der Kommission über den Begriff des Zusammenschlusses, ABl. Nr. C385 vom 31.12.1994, S. 5.

11. Die Kommission hat erhebliche Zweifel, ob die genannten Rechte es der RSPS ermöglichen werden, das strategische Wirtschaftsverhalten des Gemeinschaftsunternehmens in einem Umfang zu beeinflussen, daß es der gemeinsamen Kontrolle seiner beiden Muttergesellschaften unterliegt. Nach der Bekanntmachung der Kommission über den Begriff des Zusammenschlusses betreffen die Vetorechte, die eine gemeinsame Kontrolle begründen, gewöhnlich Entscheidungen über das Budget (Finanzplan), den Geschäftsplan, größere Investitionen und die Besetzung der Unternehmensleitung (dort Ziffer 23). Zwar braucht ein Minderheitsgesellschafter nicht hinsichtlich aller genannten Gegenstände der Beschlußfassung über ein Vetorecht verfügen. Nach Ziffer 24 der Bekanntmachung genügt möglicherweise, daß er nur einige oder nur ein einziges Recht besitzt. In solchen Fällen hängt die gemeinsame Kontrolle allerdings davon ab, welche Bedeutung die dem Vetorecht unterworfenen Entscheidungen für die geschäftlichen Aktivitäten des Gemeinschaftsunternehmens im konkreten Fall haben.
12. Die Vetorechte der RSPS hinsichtlich Kapitalveränderungen und der Auflösung bzw. Liquidation des Gemeinschaftsunternehmens dienen lediglich dem Erhalt der relativen Position des Minderheitsgesellschafters in dem Gemeinschaftsunternehmen und dem Schutz seiner finanziellen Interessen als Kapitalgeber gegenüber dem Mehrheitsgesellschafter. Sie betreffen das Wesen und die Struktur des Gemeinschaftsunternehmens, geben dem Minderheitsgesellschafter aber keinen entscheidenden Einfluß auf das strategische Wirtschaftsverhalten dieses Unternehmens⁴.
13. Nach Auffassung der Kommission erlangt die RSPS auch durch ihre Vetorechte hinsichtlich der Aufnahme neuer Geschäftsfelder, des Erwerbs von Beteiligungen und der Errichtung oder Schließung von Zweigniederlassungen keinen entscheidenden Einfluß auf die strategische Geschäftspolitik des Gemeinschaftsunternehmens. Üblicherweise handelt es sich bei diesen Vetorechten nur um einen normalen Rechtsschutz für den Minderheitsgesellschafter, der diesem nicht die Möglichkeit gibt, das Wirtschaftsverhalten des Gemeinschaftsunternehmens in seiner gegenwärtigen Struktur und Zusammensetzung zu beeinflussen. Etwas anderes wäre allenfalls dann anzunehmen, wenn es sich bei dem Gemeinschaftsunternehmen um eine Unternehmensbeteiligungsgesellschaft handelte, deren Geschäftszweck im Erwerb, Halten und Veräußern von Beteiligungen an Unternehmen bestünde. Dies ist im vorliegenden Fall aber nicht gegeben.
14. Was das Recht der RSPS angeht, ein Mitglied der Geschäftsführung des Gemeinschaftsunternehmens zu benennen, so erlangt die RSPS dadurch zwar die Möglichkeit, von allen Geschäftsführungsentscheidungen Kenntnis zu nehmen. RSPS wird aber nicht in die Lage versetzt, einen entscheidenden Einfluß auf die

⁴ Vgl. Ziffer 22 der Bekanntmachung der Kommission über den Begriff des Zusammenschlusses sowie Fall IV/M.062 - Eridania/ISI.

⁵ Vgl. auch Fall IV/M.621 - BLG/BAWAG, Ziffer 8 f. In diesem Fall hat die Kommission die einstimmige Beschlußfassung der Gesellschafter u.a. über die Gründung und Auflösung von Niederlassungen sowie über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen des Gemeinschaftsunternehmens offensichtlich nicht als ausreichend angesehen, um eine gemeinsame Kontrolle zu begründen.

strategischen geschäftspolitischen Entscheidungen in dem Gemeinschaftsunternehmen auszuüben. Nach dem Joint-Venture-Vertrag wird die grundsätzliche Ausrichtung der Geschäftspolitik von einem Beirat festgelegt, während die Geschäftsführung nur die Alltagsgeschäfte eigenverantwortlich führen wird. Ein bestimmender Einfluß auf die Alltagsgeschäfte eines Gemeinschaftsunternehmens vermittelt dem Minderheitsgesellschafter in der Regel keine gemeinsame Kontrolle. Nach Angaben der Parteien besteht die Geschäftsführung des zukünftigen Gemeinschaftsunternehmens aus drei Personen, die mit einfacher Mehrheit über die ihnen zur Beschlußfassung zugewiesenen Angelegenheiten entscheiden. RSPS erlangt daher noch nicht einmal hinsichtlich der Alltagsgeschäfte des Gemeinschaftsunternehmens eine Vetoposition.

15. Wie wichtig das Vetorecht der RSPS hinsichtlich der Entscheidungen über Einzelinvestitionen mit einem Wert von mehr als DM [...] tatsächlich ist, hängt davon ab, inwieweit Investitionen in dieser Größenordnung auf dem Markt, auf dem das Gemeinschaftsunternehmen tätig ist, von Bedeutung sind. Das zukünftige Gemeinschaftsunternehmen wird überwiegend ([über 70%] des Umsatzes) als Agenturbetrieb im Bereich der Trockenbinnenschifffahrt tätig sein. Diese Tätigkeit betrifft die Vermittlung von Transporten trockener Massengüter mit fremden Schiffen. Daneben wird das Gemeinschaftsunternehmen als Frachtbetrieb auch Transporte mit eigenen Schiffen durchführen ([unter 30%] des Umsatzes). Einzelinvestitionen mit einem Wert von mehr als DM [...] haben im Markt für die Vermittlung von Schiffstransporten keine große Bedeutung. Dafür spricht, daß die Stinnes Antverpia im Bereich Trockenbinnenschifffahrt in den letzten drei Jahren keine Einzelinvestition von mehr als DM [...] getätigt hat. Zwar lagen bei der De Grave in den letzten [...] Jahren [mehrere] Einzelinvestitionen jeweils über diesem Wert, doch betrafen diese Investitionsmaßnahmen ausschließlich [den Frachtbetrieb] und nicht den Agenturbetrieb. Zusammenfassend läßt sich daher festhalten, daß im Agenturbetrieb, der den ganz überwiegend Teil der Geschäftstätigkeit des zukünftigen Gemeinschaftsunternehmens ausmachen wird, Einzelinvestitionen in der fraglichen Größenordnung für das Marktverhalten eines Unternehmens nicht bedeutend sind.
16. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß die Bedeutung des Frachtgeschäfts am gesamten Geschäftsvolumen des Gemeinschaftsunternehmens in absehbarer Zukunft zu Lasten des Agenturgeschäfts zunehmen könnte. Dafür könnte sprechen, daß die De Grave in den letzten [...] Jahren mehrere Frachtschiffe gekauft hat. Vor diesem Hintergrund sollte die Bedeutung des Vetorechts nicht nur an der gegenwärtigen Struktur der Geschäftsaktivitäten des Gemeinschaftsunternehmens, sondern auch an den konkret möglichen Veränderungen des Schwerpunktes dieser Aktivitäten gemessen werden. Mit wachsendem Anteil des Frachtgeschäfts würde insoweit auch die strategische Bedeutung des der RSPS eingeräumten Vetorechtes zunehmen. Allerdings reichen Vetorechte hinsichtlich bestimmter Einzelinvestitionen in der Regel allein nicht aus, um eine gemeinsame Kontrolle zu begründen.
17. Aufgrund der oben getroffenen Feststellungen hat die Kommission ernsthafte Zweifel, daß die der RSPS eingeräumten Vetorechte bzw. Zustimmungsvorbehalte

⁶ Vgl. Ziffer 27 der Bekanntmachung der Kommission über den Begriff des Zusammenschlusses.

selbst bei einer zusammenfassenden Gesamtwürdigung ausreichen werden, um eine gemeinsame Kontrolle des Gemeinschaftsunternehmens zu begründen. Die Parteien haben keine Argumente vorgetragen und der Kommission sind auch keine Anhaltspunkte erkennbar, daß das Gemeinschaftsunternehmen aus tatsächlichen Gründen von seinen beiden Gesellschaftern gemeinsam kontrolliert werden wird. Vielmehr deutet alles darauf hin, daß das Gemeinschaftsunternehmen De Grave auch zukünftig allein von der Haniel Reederei kontrolliert werden wird. In diesem Fall hätte das angemeldete Zusammenschlußvorhaben keine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung, weil das Geschäftsvermögen der Stinnes Antverpia im Bereich Trockenbinnenschifffahrt, das auf die De Grave übergehen soll, einen gemeinschaftsweiten Umsatz von weniger als ECU 250 Mio. erzielte.

18. Die Frage, ob das Gemeinschaftsunternehmen von seinen beiden Gesellschaftern gemeinsam kontrolliert wird, braucht im vorliegenden Fall jedoch letztlich nicht beantwortet zu werden. Selbst wenn man annähme, daß das Gemeinschaftsunternehmen gemeinsam kontrolliert werden würde, fiel es als kooperatives Gemeinschaftsunternehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 Satz 1 nicht in den Anwendungsbereich der Fusionskontrollverordnung (siehe unten).

IV. KONZENTRATIVES GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ?

19. Nach Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 der Fusionskontrollverordnung stellt die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens, das eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der Gründerunternehmen im Verhältnis zueinander bezweckt oder bewirkt, keinen Zusammenschluß im Sinne dieser Verordnung dar. Eine Koordinierung des Wettbewerbs zwischen den Gründerunternehmen muß als sehr wahrscheinlich angenommen werden, wenn zwei oder mehr Gründerunternehmen nicht nur geringfügige Aktivitäten in demselben sachlichen und räumlichen Markt fortführen, auf dem auch das Gemeinschaftsunternehmen tätig ist (vgl. Ziffer 18 der Bekanntmachung der Kommission über die Unterscheidung zwischen konzentrativen und kooperativen Gemeinschaftsunternehmen, ABl. Nr. C 385 vom 31.12.1994, S. 1).

- Der betroffene relevante Produktmarkt

20. Der von dem angemeldeten Vorhaben betroffene sachlich relevante Produktmarkt ist der Markt für die Vermittlung von Transporten trockener Massengüter mit fremden Schiffen im Binnenverkehr auf Flüssen, Kanälen oder Seen (sog. Agenturgeschäft). Daneben führt das zukünftige Gemeinschaftsunternehmen in geringem Umfang auch Transporte mit eigenen Schiffen durch (sog. Frachtgeschäft). Zu den Massengütern, die mit Trockenbinnenschiffen transportiert werden, zählen insbesondere Kohle, Erze, Baustoffe, Stahl sowie Düngemittel und Chemieprodukte. Von diesem relevanten Produktmarkt zu unterscheiden sind Schiffstransporte von flüssigen Gütern wie Mineralölerzeugnissen und Gas (Tankschifffahrt) sowie die Containerschifffahrt. Die für den Transport der jeweiligen Güter (trockene Massengüter, flüssige Güter und Container) verwendeten Schiffe unterscheiden sich in der Konstruktion und benötigen für das Be- und Entladen ihrer Ladungen jeweils unterschiedliche Vorrichtungen sowohl am Schiff selbst als auch in den Häfen. Ob der Markt für die Trockenbinnenschifffahrt einen eigenständigen sachlich relevanten

Markt darstellt oder nur Teil eines weiteren Produktmarktes ist, der auch Transporte mit der Eisenbahn einschließt, kann im vorliegenden Fall offen bleiben, weil sich am Ergebnis der Prüfung insoweit nichts ändern würde.

21. Nach Auffassung der am Zusammenschluß beteiligten Unternehmen unterscheidet sich der Markt für den Transport von Trockengütern mit Binnenschiffen innerhalb Belgiens sowie im grenzüberschreitenden Verkehr mit Belgien aufgrund seiner rechtlichen Besonderheiten von den Binnenschiffahrtsmärkten in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft. Der belgische Markt zeichne sich durch eine extreme staatliche Reglementierungsdichte aus und sei gekennzeichnet durch die Existenz einer staatlichen Marktaufsichtsbehörde ("L'Office régulateur de la navigation intérieur" - ORNI), einer staatlich kontrollierten Befrachtung im Wege eines "Tour de Rôle"-Systems und der Fixierung von Mindestfrachtraten und Standardfrachtbedingungen sowie besonders strengen Anforderungen an die Erteilung einer nationalen Betriebslizenz für Schifffraum. Nach Auffassung der Parteien betrifft der angemeldete Zusammenschluß nur den belgischen Markt und hat keine Auswirkungen auf den Wettbewerb in den anderen Mitgliedstaaten.
22. Unter einem "Tour de Rôle"-System (im folgenden: Rotations-Befrachtungssystem) versteht man ein System, bei dem die Transportaufträge der Kunden (Verlader, Spediteure oder Frachtmakler) über eine Frachtbörse zu im voraus festgesetzten Preisen und nach bekanntgegebenen Bedingungen vergeben werden, und zwar in der Reihenfolge, in der die Binnenschiffe nach dem Löschen verfügbar werden. Die einzelnen Frachtführer (Schiffseigner) werden in der Reihenfolge ihrer Eintragung in das Rotationsverzeichnis aufgefordert, unter den angebotenen Ladungen eine Ladung zu wählen⁷. In diesem System sind die Verlader kraft Gesetzes verpflichtet, ihre Transportkontrakte an der Frachtbörse abzuschließen, wenn sie ihre Ladung auf fremde Rechnung befördern lassen wollen (gewerblicher Verkehr). Sofern eine Ladung dem Rotations-Befrachtungssystem unterliegt, haben der Verlader sowie die Spediteure und Frachtmakler keinen Einfluß auf die Auswahl ihrer Vertragspartner (Frachtführer).
23. Bei der Beurteilung, ob Belgien im Bereich der Trockenbinnenschifffahrt für die Zwecke der Fusionskontrolle einen gesonderten nationalen Markt darstellt, ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Rat am 19. November 1996 die Richtlinie 96/75/EG über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft verabschiedet hat⁸. In dieser Richtlinie hat der Rat einen einheitlichen Zeitplan für die schrittweise Liberalisierung des Binnenschiffahrtmarktes festgelegt. Nach Artikel 2 dieser Richtlinie sollen spätestens ab dem 1. Januar 2000 im Binnenschiffahrtsgüterverkehr in der Gemeinschaft die Verträge zwischen den betroffenen Parteien frei geschlossen und die Frachtraten frei ausgehandelt werden können. Während einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2000 dürfen die Mitgliedstaaten Systeme fester Mindesttarife sowie Rotations-Befrachtungssysteme nur unter bestimmten

⁷ Siehe Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996, ABl. Nr. L 304/12.

⁸ Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996, ABl. Nr. L 304/12. Vorausgegangen waren die Ratsrichtlinien 3921/91 und 1356/96.

Bedingungen beibehalten. Dazu zählt, daß diese Systeme allen Verkehrsunternehmen aus den anderen Mitgliedstaaten zu gleichen Bedingungen offenstehen (Artikel 3 zweiter Spiegelstrich) und die Verlader die Möglichkeit erhalten, Verträge für aufeinanderfolgende Transporte mit demselben Schiff abzuschließen sowie Angebote frei auszuhandeln, die zweimal ohne Erfolg im Rotations-Befrachtungssystem angeboten wurden (Artikel 5). Ferner sollen die Verlader bereits ab Dezember 1998 die Wahl zwischen drei verschiedenen Vertragstypen haben, deren Konditionen sie frei aushandeln können. Dabei handelt es sich um Zeit- und Charterverträge für mehrere Transporte während eines festgelegten Zeitraums, Tonnageverträge für Transporte einer bestimmten Menge innerhalb eines festgelegten Zeitraumes sowie Verträge für einfache oder mehrfache Transporte (Artikel 6). Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, alle erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu erlassen. Belgien hat Gesetzestexte zur Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ausgearbeitet, die derzeit von der Kommission geprüft werden. In den Niederlanden wurde die Richtlinie bereits teilweise in nationales Recht umgesetzt.

24. Außer dem Rotations-Befrachtungssystem sind keine Gründe erkennbar, die die Auffassung begründen könnten, Trockenbinnenschifffahrt in Belgien sei ein separater nationaler Markt. Andere Marktzutrittsschranken bestehen nicht. Zwar haben die Parteien ausgeführt, daß die belgischen Aufsichtsbehörden besonders strenge Anforderungen an die Erteilung einer belgischen Betriebslizenz für Schiffsraum stellten (Betriebserlaubnis). Zur Teilnahme am belgischen Rotations-Befrachtungssystem seien nur solche Frachtführer berechtigt, die über eine in Belgien verliehene Betriebslizenz und ein in Belgien anerkanntes Klassifikations-Zertifikat verfügen. Der Erhalt des von den belgischen Behörden anerkannten Gemeinschaftszeugnis, das von den anerkannten Klassifikationsstellen in der Gemeinschaft verliehen wird, ist jedoch relativ einfach zu bewerkstelligen und stellt keine unüberwindbare Hürde für die Teilnahme am belgischen Rotations-Befrachtungssystem dar. Das Gemeinschaftszeugnis berechtigt zur Durchführung von Schiffstransporten auf allen Binnenwasserstraßen in der Gemeinschaft mit Ausnahme der Rheinschifffahrt und der maritimen Wasserstraßen. Vorausgesetzt werden bestimmte technische Mindestkriterien, die, möglicherweise mit Ausnahme sehr alter Schiffstypen, praktisch alle gängigen Binnenschiffe erfüllen dürften.
25. Ohne das Rotations-Befrachtungssystem kann der belgische Markt für Trockenbinnenschifffahrt nicht als ein separater räumlicher Markt angesehen werden. Wenn Belgien die Richtlinie rechtzeitig umsetzt, werden die Rotations-Befrachtungssysteme in Belgien spätestens am 1. Januar 2000 wegfallen. Bereits heute sind aber große Teile der gesamten Trockenbinnenschifffahrt in Belgien von der Teilnahme am Rotations-Befrachtungssystem ausgenommen. Dies gilt z.B. für den sogenannten Delta-Verkehr, d.h. den Transport von Erzen, Kohle und Phosphatstoffen zwischen den niederländisch/belgischen Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Gent. Ausgenommen sind ferner bestimmte Spezial-Frachttypen. Sowohl die Stinnes Antverpia als auch die De Grave haben im Jahr 1996 mehr als 50% ihrer Trockenbinnenschifffahrt-Umsätze mit Transporten erzielt, die nicht unter Rotations-Befrachtungssysteme fielen. Darüber hinaus waren die beiden Unternehmen, die Gegenstand des Zusammenschlußvorhabens sind, ganz

überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Belgien tätig. Nur ein verhältnismäßig geringer Teil ihrer Umsätze im Bereich Trockenbinnenschiffahrt wurde im rein innerbelgischen Verkehr erzielt. Die grenzüberschreitenden Transporte hatten einen Anteil an den gesamten Umsätzen der Stinnes Antverpia im Bereich Trockenbinnenschiffahrt von etwa [über 50%], der entsprechende Anteil betrug bei der De Grave sogar etwa [über 70%].

26. Angesichts des in der Richtlinie 96/75/EG des Rates festgelegten Zeitplans und der vorgesehenen Maßnahmen ist davon auszugehen, daß der belgische Markt für Trockenbinnenschiffahrt innerhalb des für die wettbewerbliche Prognose in der Fusionskontrolle relevanten Zeitraums einer schrittweisen Liberalisierung unterworfen wird, die spätestens Anfang des Jahres 2000 zur völligen Abschaffung des Systems fester Mindesttarife und der Rotations-Befrachtungssysteme führen wird. Aufgrund der obigen Feststellungen ist die Kommission daher der Auffassung, daß der belgische Markt für Binnenschiffahrtstransporte jedenfalls in absehbarer Zukunft keinen gesonderten nationalen Markt mehr darstellt.

- Wahrscheinlichkeit einer Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens

27. Es ist wahrscheinlich, daß das angemeldete Vorhaben eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der beiden Muttergesellschaften der De Grave im Verhältnis zueinander mit sich bringt. Das Vorhaben verwirklicht daher keinen Zusammenschluß in Form eines konzentrativen Gemeinschaftsunternehmens im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 Satz 2 der Fusionskontrollverordnung.
28. Die Stinnes-Gruppe ist im Bereich Trockenbinnenschiffahrt (ohne Containerschiffahrt) in Belgien und Deutschland tätig und erzielte insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von [...] Mio. ECU. Von diesem Gesamtumsatz entfielen [...] Mio. ECU ([...] %) auf die Stinnes Antverpia N.V. Daneben hält die Stinnes AG noch eine [die Kontrolle ermöglichende] Beteiligung [...] an der Noord Brabant Reederei, die Trockenbinnenschiffahrt in den Niederlanden betreibt. Das Unternehmen erzielte Umsatzerlöse in Höhe von insgesamt [...] Mio. ECU. Nach Angaben der Parteien besteht zwischen der Noord Brabant und der RSPS eine enge Zusammenarbeit bei der Stellung von Schiffsraum.
29. Die Haniel-Gruppe ist im Bereich Trockenbinnenschiffahrt (ohne Containerschiffahrt) in Belgien, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden tätig und erzielte insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von [...] Mio. ECU. Von diesem Gesamtumsatz entfielen [...] Mio. ECU ([...]%) auf die De Grave.
30. Folglich bleiben beide Muttergesellschaften in erheblichem Umfang mit eigenen Aktivitäten auf demselben Markt tätig, auf dem auch das Gemeinschaftsunternehmen tätig ist. Ob dieser Umstand mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Koordinierung des Wettbewerbs zwischen den Muttergesellschaften führen wird, hängt von der wirtschaftlichen Bedeutung des Gemeinschaftsunternehmens im Verhältnis zu den Aktivitäten der Muttergesellschaften ab⁹. Die Umsätze des zukünftigen

⁹ Vgl. Fall IV/M.578 - Hoogovers/Klöckner & Co.

Gemeinschaftsunternehmens erreichen einen Anteil von etwa [über 10%] an den übrigen Umsätzen der Muttergesellschaften im Bereich Trockenbinnenschifffahrt; die Tätigkeit des Gemeinschaftsunternehmens hat daher eine große Bedeutung für seine Muttergesellschaften. Es ist somit wahrscheinlich, daß das angemeldete Vorhaben eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der beiden Muttergesellschaften der De Grave im Verhältnis zueinander mit sich bringt.

V. ERGEBNIS

31. Aufgrund der oben getroffenen Feststellungen bestehen erhebliche Zweifel, daß die der RSPS eingeräumten Vetorechte bzw. Zustimmungsvorbehalte ausreichen werden, eine gemeinsame Kontrolle des zukünftigen Gemeinschaftsunternehmens zu begründen. Ferner wurde festgestellt, daß beide Muttergesellschaften des geplanten Gemeinschaftsunternehmens mit selbständigen Tochtergesellschaften auf denselben oder jedenfalls eng benachbarten Märkten tätig bleiben, auf denen auch das Gemeinschaftsunternehmen tätig ist und dadurch mit großer Wahrscheinlichkeit eine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der Muttergesellschaften im Verhältnis zueinander bezweckt oder bewirkt wird. Die Kommission ist daher zu dem Ergebnis gelangt, daß das angemeldete Zusammenschlußvorhaben kein konzentratives Gemeinschaftsunternehmen von gemeinschaftsweiter Bedeutung im Sinne des Artikels 1 in Verbindung mit Artikel 3 der Fusionskontrollverordnung verwirklicht und deshalb nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6(1)(a) der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57(2)(a) des EWR-Vertrages.
32. Die Kommission wird die Anmeldung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 3384/94 der Kommission als Antrag im Sinne von Artikel 2 oder als Anmeldung im Sinne von Artikel 4 der Ratsverordnung Nr. 17 behandeln; dies entspricht dem Antrag, den die beteiligten Unternehmen in ihrer Anmeldung gestellt haben.

Für die Kommission