

Beslissing van 16 januari 1995, nr. 95-C/C-2

Inzake:

DHL INTERNATIONAL N.V.
Kosterstraat 210
1831 Diegem

en

EXPRESS LINE N.V.
Gestelhoflei 1
2820 Bonheiden

Op 19 september 1994 hebben de betrokken ondernemingen door middel van hun gemeenschappelijke vertegenwoordiger, Meester Philippe MALHERBE (Liedekerke, Wolters, Waelbroeck & Kirkpatrick; Louizalaan 341 bus 8 te 1050 Brussel) een concentratie aangemeld.

De Raad voor de Mededinging nam inzage van het dossier en het met redenen omkleed verslag van de Dienst voor de Mededinging, medegedeeld aan de Raad op 30 september 1994.

De partijen werden opgeroepen op 30 september 1994 voor de zitting van 13 oktober 1994.

De Raad hoorde de Heer Kris BOEYKENS, rapporteur in zijn verslag en Meester MALHERBE namens de betrokken ondernemingen.

Gelet op de beslissing van de Raad, op 20 oktober 1994;

Gelet op het verslag van het aanvullend onderzoek, neergelegd door de Dienst op 1 december 1994;

Gehoord de partijen op de zitting van 11 januari 1995;

I. De terzake betrokken partijen

DHL INTERNATIONAL N.V. is een vennootschap naar Belgisch recht en behoort tot DHL WORLDWIDE EXPRESS B.V.. Zij is gespecialiseerd in het verlenen van internationale express koeriersdiensten per luchtvervoer.

EXPRES LINE N.V. is een vennootschap naar Belgisch recht gespecialiseerd in het uitoefenen van "sprinter-diensten", hetzij het verlenen van een koeriersdienst waarbij goederen en documenten op een zo snel mogelijke wijze nog dezelfde dag geleverd worden.

DHL INTERNATIONAL N.V. en EXPRESS LINE N.V. zijn ondernemingen in de zin van artikel 1 van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging.

De aangemelde operatie is het resultaat van een op 12 september 1994 getekende overeenkomst waarbij DHL 51% verwerft van alle aandelen in EXPRESS LINE. Deze operatie is een concentratie in de zin van artikel 9 §1b van de wet, bij de Dienst voor de Mededinging op 19 september 1994 aangemeld en dus conform artikel 12 §1 van de wet.

II. Beschrijving van de operatie

DHL was tot nu toe uitsluitend actief in het verlenen van "overnight-service": de klant dient te bellen vóór een bepaald tijdstip; binnen het uur na de oproep wordt de zending door een koerier opgehaald; de zendingen worden naar het dichtstbijzijnde DHL-centrum gebracht, alwaar ze gesorteerd worden per bestemming. DHL garandeert een levering (binnen Europa) binnen de 24 uur.

Er blijkt echter een evolutie te zijn in de vraag op de markt van de koeriersdiensten: de klanten wensen een zekere specialisatie en uitbreiding van de tot op heden verleende diensten; zo is er een grote vraag naar een uiterst snelle levering. De "sprinter-service" is immers een gepersonaliseerde exclusieve service die geen gebruik maakt van een bestaand netwerk. De klant wenst dat een pakje of documenten nog dezelfde dag hun bestemming bereiken. De vervoerder haalt de goederen onmiddellijk op en brengt ze rechtstreeks naar de bestemming; de betaling geschiedt per kilometer volgens het gebruikte vervoermiddel.

DHL, die geen gepersonaliseerde bestelling op dezelfde dag kan garanderen, heeft door middel van de aangemelde operatie direct toegang tot een onderdeel van een markt waarop ze niet aanwezig was. Nu kan zij de sprinter-dienst in eigen naam aanbieden aan haar klanten voor wie het belangrijk is dat *de volledige dienst* van ophaling tot aflevering door DHL wordt uitgevoerd, onder het DHL-logo en diens kwaliteitswaarborg.

III. Bespreking wat de drempels betreft

Overeenkomstig artikel 11 §1 van de wet moet een concentratie worden aangemeld wanneer de betrokken ondernemingen samen een omzet van meer dan één miljard frank totaliseren, en samen meer dan 20% van de betrokken markt controleren.

De Raad is van oordeel dat de verwijzing naar de betrokken markt in de zin van artikel 11, §1 van de wet aangeeft dat men, om te beoordelen of de drempel van méér dan 20% bereikt is, voorafgaandelijk geval per geval dient te bepalen welke de nationale produktenmarkten zijn op dewelke de concentratie-operatie gevolgen kan hebben, hoe klein zij ook mogen zijn, en dat men eveneens de betrokken geografische markt dient te bepalen. Dit is in dit geval het volledig Belgisch grondgebied.

Geval per geval dient men te onderzoeken of de positie die de onderneming die de controle verwerft of de marktaandelen die één of meerdere ondernemingen op de onderscheiden produktenmarkten bezit, alsmede diegenen die zij zal bezitten na de concentratie op de markt waarop zij actief is, gevolgen zal hebben op de mededinging op de markten waarop zij actief is *na de concentratie*.

Volgens de Raad, heeft de wetgever de concentratie tussen ondernemingen die op het ogenblik van de desbetreffende operatie geen activiteiten uitoefenden op dezelfde nationale produktenmarkt, niet willen uitsluiten uit het toepassingsgebied van de bepalingen met betrekking tot de voorafgaandelijke concentratie-controle.

De term "samen" van artikel 11, §1 betekent derhalve volgens de Raad niet dat de onderneming die de controle verwerft over het geheel of gedeelten van een andere onderneming (en deze laatste dient vertegenwoordigd te zijn op dezelfde nationale produktenmarkt opdat de concentratie controleerbaar zou zijn), controleerbaar is.

Voor de berekening van de marktaandelen wordt er rekening gehouden met de weerslag van de concentratie op de markten waarop de betrokken ondernemingen actief zijn, *wat ook de aard van de relatie moge zijn die bestond vóór de totstandkoming van de concentratie*.

Eenmaal het controleerbaar karakter van de operatie bepaald werd, dienen de gevolgen van de concentratie op de mededinging onderzocht te worden op alle markten waarop de overnemer zijn activiteiten uitoefent na de concentratie.

Eenzijds is de omzeldrempel op zichzelf bereikt: de Belgische marktaandelen van de partijen op de marktsegmenten van de sprinter-service en de overnight-service stellen zich voor als volgt voor het jaar 1993:

- marktwaarde van 4.500.000.000 BeF en omzet van 1.827.266.772 BeF., hetzij 39% voor DHL wat de overnight-service betreft.
- marktwaarde van 150.000.000 BeF en omzet van 36.376.051 BeF., hetzij ± 25% voor EXPRESS LINE wat de sprinter-service betreft.

De bij de concentratie betrokken partijen bereiken dus meer dan 20% op de ene en/of andere markt.

Anderzijds heeft de operatie gevolgen op de betrokken markten nà concentratie, waar de positie van DHL op de markt van overnight-service invloed kan hebben op haar positie op de markt van sprinter-service. Uit de argumenten van de vertegenwoordigers zelf vloeit het inderdaad voort dat:

“beide markten naburig zijn en elkaar in zekere mate kunnen aanvullen. Dank zij de concentratie kunnen zowel de DHL-klienten als de EXPRESS LINE-klienten genieten van complete en meer gediversifieerde service. In deze mate zou de overnight-service als een beïnvloede productenmarkt beschouwd worden” (blz. 3); “De concentratie draagt bij tot een verbetering van de serviceverlening door DHL en EXPRESS LINE” (blz. 27); “De koerier overnight service van DHL en de sprinter-service van EXPRESS LINE bestaan uit een dienstverlening die rechtstreeks aan de klant geleverd wordt” (blz. 20).

Zo kan DHL aan haar klanten een uitgebreide keuze bieden, wat haar toestaat zich direct toegang te verschaffen tot de klanten van EXPRESS LINE. Zo valt bedoelde operatie onder de toepassing van de wet.

IV. Concurrentiële balans

Wanneer een operatie onder het toepassingsgebied valt van de wet, dient de Raad in toepassing van artikel 10 van de wet, te bepalen of zij al dan niet toelaatbaar is.

Hij dient te onderzoeken of de concentratie een verwerving of versterking van een machtspositie voor gevolg heeft die een ernstige belemmering vormt voor de daadwerkelijke mededinging op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan, en, in het bevestigend geval, dient hij na te gaan of de concentratie voldoende bijdrage levert tot de economische vooruitgang teneinde de eruit voortvloeiende concurrentieaanranding te compenseren.

Volgens deze redenering dient de Raad rekening te houden met het algemeen economisch belang, met de competitiviteit van de betrokken sectoren ten opzichte van de internationale mededinging, alsmede met het belang van de gebruiker.

De Dienst heeft een uitgebreid onderzoek ingesteld bij verschillende ondernemingen met het oog op de gevolgen van de concentratie op de markten waarop DHL actief is (overnight-service vóór concentratie en sprinter-service nà concentratie) teneinde te kunnen bepalen of DHL een machtspositie heeft, en het risico van een misbruik ervan te beoordelen. De volgende reacties in verband met de overname werden naar voor gebracht:

- Wanneer de klant van mening is dat de prijs te hoog is, dan is hij uiteraard vrij om zich te wenden tot de concurrentie en om na te gaan of zij lagere prijzen biedt. Zij kunnen het zich immers niet veroorloven om hogere prijzen te vragen dan de concurrentie met het gevaar klanten te verliezen.

De klant zal de prijzen afwegen tegenover de door hem gestelde vereiste van dringendheid of betrouwbaarheid of soepelheid. Indien de levering van zijn pakje niet uiterst dringend is, dan zal de klant opteren voor de andere transportmogelijkheden waarvan de prijs minder hoog ligt.

- De concentratie tussen DHL en Express Line heeft als gevolg dat DHL een additioneel type van service aan haar klanten kan bieden, namelijk de sprinter-service. Met de mogelijkheid een groter aantal diensten te kunnen aanbieden, versterkt DHL zijn marktpositie. Met andere woorden, DHL heeft meer kaarten in handen. Wij zien niet goed in hoe DHL deze machtspositie kan misbruiken. Er zijn andere grote concurrenten.
- Het is moeilijk om zich uit te spreken over de gevolgen van deze concentratie tussen DHL en Express Line, maar toch menen wij dat DHL geen machtspositie verwerft of versterkt op de markt voor overnight-service of sprinter-service ingevolge de bedoelde concentratie.
- Wij kunnen ons geen goed idee vormen van de mogelijke gevolgen van deze overname. Hoogst waarschijnlijk zal de positie van DHL inderdaad sterker worden. Anderzijds is de concurrentie op deze markt volgens ons nog steeds zeer groot.

- Het is ook niet mogelijk dat door deze overname DHL International een machtspositie verwerft of versterkt op de markt voor overnight-service of op de markt voor sprinter-service in België.

Uit het onderzoek van de Dienst is ook gebleken dat de structuur van de markt geen enkel risico loopt.

Indien de markt genomen wordt van het internationale express-luchttransport waarbij zendingen de volgende dag worden geleverd ("overnight") of binnen twee à drie dagen in bepaalde bestemmingen buiten Europa, dan beschikt DHL op deze markt over een marktaandeel dat, in België, op ongeveer 40% wordt geschat.

Op deze markt zijn andere grote vennootschappen actief, die zowel in België als op Europees- en wereldvlak een sterke positie bezitten.

Indien men stelt dat de overnight-service en de sprinter-service segmenten deel uit maken van de bredere markt van de snelkoerier- en transportdiensten waarbij zendingen rechtstreeks bij de klanten worden opgehaald en aan de bestemming worden geleverd vallen hieronder volgens de partijen het express-luchttransport (24 uur), het snel wegtransport (48 tot 72 uur, soms 24 uur naar de buurlanden), en de sprinter-diensten (levering zelfde dag). In deze bredere markt beschikt DHL over een marktaandeel van maximum 19% (waarbij enkel rekening wordt gehouden met de 19 grootste vennootschappen in België).

Uit deze cijfers blijkt dat DHL op deze markt geen machtspositie bekleedt.

Rekening houdende met de stevige concurrentie zowel in België als in het buitenland, is het zo dat de meeste transportbedrijven hun strategie veranderen en meer gespecialiseerde diensten aanbieden om zich aan te passen aan de specifieke behoeften van de klant.

Het betreft bepaalde kleinere segmenten van de snelkoeriermarkt, zoals bv. het transport binnen 72 uur, binnen 48 uur, de sprinter-service, de nachtelijke levering.

Zo wordt de sprinter-service verleend door o.m. TNT, Day by Day, World Courier Poney Express,

Het is dus best mogelijk dat een bepaald bedrijf een relatief hoog marktaandeel heeft in een bepaald marktsegment (bv. DHL in het segment van de overnight-service per vliegtuig: in 1992 wordt haar aandeel in dit segment geschat op ongeveer 40%). Dit betekent volgens partijen echter nog niet dat DHL een machtspositie bekleedt. Verscheidene andere belangrijke ondernemingen zijn immers op dit Belgisch marktsegment aanwezig met een niet te onderschatten marktaandeel.

Daarenboven is het zo dat transportbedrijven die gespecialiseerd zijn in een ander marktsegment snel kunnen overstappen of zich lanceren in het eerste marktsegment. De sprinter-service kent bv. geen toetredingsbelemmeringen op de markt.

Niet alleen is er sprake van een effectieve maar ook van een steeds dreigende potentiële concurrentie (zo lanceerde TNT zelf haar sprinter-service).

Het blijkt dus duidelijk dat DHL zich niet in een positie bevindt die haar in staat stelt om de instandhouding van een daadwerkelijke mededinging te verhinderen of die het haar mogelijk maakt zich, jegens haar concurrenten en/of klanten, in belangerijke mate onafhankelijk te gedragen.

Zij bekleedt derhalve geen machtspositie en hieraan wordt nauwelijks enige wijziging gebracht na het doorvoeren van de concentratie.

Kan de overname van Express Line leiden tot het verwerven of versterken van een machtspositie bij DHL?

Zelfs indien enkel rekening zou gehouden worden met het marktsegment van DHL in de overnight express service per vliegtuig, alwaar zij een marktaandeel van ongeveer 40% zou bekleden, dan nog kan niet gesteld worden dat de overname de mededinging op de Belgische markt merkbaar zou belemmeren.

Indien zou blijken dat de marktsegmenten van de overnight-service en de sprinter-service elkaar in zulke mate beïnvloeden dat zij samen als één markt dienen beschouwd te worden, dan nog is er geen sprake van het verwerven of versterken van een machtspositie bij DHL.

Door de overname van Express Line is er slechts sprake van een minimale toename van haar marktaandeel op de marktsegmenten van de overright-luchtexpress en de sprinter-service tesamen.

De Belgische marktaandelen van de aanmeldende partijen op de marktsegmenten van de sprinter-service en de overnight-service tesamen zien er dan als volgt uit:

- Voor het jaar 1992:
 - totale marktwaarde: maximaal 3.800.000.000 BeF (3.700.000.000 BeF+100.000.000 BeF)
 - DHL International NV: - omzet: 1.491.522.707 BeF.
 - marktaandeel: 39%
 - Express Line: - omzet: 29.113.873 BeF.
 - marktaandeel: 0,76%
 - DHL + Express Line: marktaandeel: 39,76%

- Voor het jaar 1993:
 - totale marktwaarde: maximaal 4.650.000.000 BeF (4.500.000.000 BeF+150.000.000 BeF)
 - DHL International NV: - omzet: 1.827.266.772 BeF.
 - marktaandeel: 39%
 - Express Line: - omzet: 36.376.051 BeF.
 - marktaandeel: 0,8%
 - DHL + Express Line: 39,8%

Het spreekt vanzelf dat de overname van Express Line door DHL niet tot gevolg kan hebben dat de mededinging op de Belgische markt merkbaar zou belemmerd worden.

OM DEZE REDENEN,

De Raad voor de Mededinging,

Beslist

- dat bedoelde concentratie onder de toepassing van de wet valt
- zich niet te verzetten tegen de concentratie, gelet op de voorhanden zijnde gegevens.

Aldus uitgesproken bij beslissing van 16 januari 1995 door de Kamer van de Raad voor de Mededinging samengesteld uit de heer B. Dauchot, Kamervoorzitter en mevrouw C. Schurmans, de heren P. Eeckman, P. De Pelsmacker, leden van de raad.