

Konkurransetilsynet**Sendt pr. epost:** post@kt.no, gine@kt.no og kare@kt.no**MELDING OM FORETAKSSAMMENSLUTNING**

Vår ref.: 170048/23538

Dato: 6. september 2017

1. OVERSIKT OVER SAKEN

Selskapene Greencarrier Shipping & Logistics AS ("Greencarrier"), DFDS Logistics AS ("DFDS") og Seafront Group AS ("Seafront"), i fellesskap «Partene», har til hensikt å etablere et fellesforetak – Nordic Port Services AS («NPS») og overføre *deler* av sin terminalvirksomhet knyttet til containerhåndtering til NPS.

NPS vil operere som en selvstendig markedsaktør og tilføres tilstrekkelige ressurser for dette formål. NPS vil derfor være et fullstendig fungerende fellesforetak i konkurranserettslig forstand. Etter gjennomføring av transaksjonen vil NPS være kontrollert i fellesskap, i konkurranserettslig forstand, av hhv. Greencarrier og DFDS, mens Seafront vil være minoritetseier.

Partene har i dag terminalvirksomhet i ulike norske havner, men det er kun i én havn, Kristiansand, at to av Partene driver terminalvirksomhet i konkurranse med hverandre og som skal overføres til NPS (Greencarrier og Seafront gjennom datterselskapet Seafront Port Services AS). Det er følgelig kun i Kristiansand det vil skje en strukturendring, og det er bare for terminalvirksomheten knyttet til containerhåndtering i Kristiansand havn at konkurransesituasjonen endres.

I de øvrige havnene som inngår i transaksjonen har ikke Partene konkurrerende virksomhet i dag og det vil kun bli endringer på eiersiden og ikke i antall aktører. Øvrige havner som omfattes av transaksjonen er Bergen (Greencarrier), Brevik (North Sea Terminal AS (eiet av DFDS), Larvik (Larvik Containerterminal AS som er eiet av Seafront og Greencarrier), Drammen (Greencarrier) og Moss (Moss Stevedore AS

som er eiet 50/50 av Greencarrier og DFDS gjennom datterselskapet Moss Container Terminal AS).

Nedenfor følger et kart med oversikt over Partenes terminalvirksomhet, herunder navn på selskapene som driver virksomhet i de ulike havene som planlegges overført til NPS:



Som nevnt er det ikke alt av Partenes terminalvirksomhet som planlegges overført til NPS. Foretakssammenslutningen er begrenset til hhv. containerstevedoring (lasting og lossing av containerskip), drift av containerdepot og gate-løsning (samlet omtalt som "Virksomheten").

Etterspørselssiden for containertransport består av vareeierne, det vil si produksjonsbedrifter og handelsagenter som er mottakere eller avsendere av varer ved hhv. import og eksport.¹

Tilbudssiden for containertransport består av rederier og skipsoperatører som opererer containerskip. Det er disse aktørene som vil kjøpe tjenestene som NPS skal tilby. Vareeiere etterspør transport av varer i containere enten ved direkte henvendelse til rederiene eller via en speditør. Rederiene tilbyr en fraktrate som inneholder alle

¹ Det er svært liten etterspørsel etter innenlands containertransport på sjø.

kostnadselementer fra og til de steder de blir anmodet om å tilby.² Kostnader med håndtering av containerne underveis henter rederiene inn fra terminaloperatører slik at de inngår i den totale frakten som tilbys til vareeier. Dette er kostnader som stevedoring i laste-, losse- og omlastingshavner samt kostnader med selve containeren, inkludert leie av arealer og vedlikehold.

Tjenestene er en "underleveranse" til rederiene og inngår som del av deres tilbud til vareeierne om "komplette" frakter mellom land og kontinenter. Alle havnene som omfattes av transaksjonen er såkalte "feederhavner" for containertransport, dvs. at de ikke mottar oversjøiske containerskip som skal losses og lastes, men kun såkalt omladningstrafikk (dvs. containere som har vært omlastet til mindre skip i de større europeiske havnene), der rederiene vil foreta valg mellom ulike ruter for å finne mest effektiv løsning frem til bestemmelsessted for varene. Til og fra de havnene hvor Partene opererer i dag feedres det til og fra Rotterdam, Bremmerhaven, Hamburg og Antwerpen.

Virksomheten som planlegges overført atskiller seg fra øvrig terminalarbeid (hhv tømning og fylling av containere og lagring av gods i havnene) ved at det er rederiene og rederiers agenter som er oppdragsgivere og fakturamottakere for tjenestene.

Det øvrige av terminalvirksomheten dvs. tømning og fylling av containere og lagring av gods i havnene, er tjenester som fortsatt skal utføres av Partene. Dette terminalarbeidet skiller seg fra Virksomheten ved at det er vareeierne som er kunder og fakturamottakere – ikke rederiene. Det er således ulike kunder og ulike etterspørselsmønstre mellom terminalvirksomheten til NPS og den terminalvirksomhet som fortsatt skal tilbys av Partene.

En vesentlig kostnadsfaktor ved drift av containerskip er den tiden skipet ligger i havn for lasting og lossing av containere. Virksomheten driftes derfor 24/7/365 og er styrt av skipenes anløp. Foretakssammenslutningen vil skape synergier og gi grunnlag for kostnadsbesparelser, som følge av bl.a. felles innkjøp av tjenester, utstyr og programvare, felles administrasjon og havnearbeidere, automatisering av funksjoner og felles salg. Det vil gjøre de berørte havnene til mer konkurransedyktige alternativer for rederiene.

Som det fremgår ovenfor er det svært begrenset overlapp mellom partene i dag. Det er kun i Kristiansand at flere av Partene driver den type virksomhet som planlegges overført til NPS og hvor markedsstrukturen således endres. NPS vil dessuten møte konkurranse fra andre havner når kundene (rederiene) foretar valg mellom ulike feeder-ruter. Kundene til NPS er rederier som kjøper tilsvarende tjenester i større europeiske havner.

[REDACTED] Havnene som inngår i transaksjonen er svært små i skandinavisk og europeisk sammenheng. Foretakssammenslutningen vil gi effektivitetsgevinster som innebærer at

² I tillegg vil fraktratene også inneholde rederiets kostnader med feederskip til/fra de havnene deres egne skip laster og losses og/eller feeder transporter til og fra hovedhavnene. Det kan være en nøytral part eller det kan være rederienes egne feederskip.

Virksomheten kan tilby mer konkurransedyktige feederhavner, i konkurranse med andre havner i Skandinavia/Norden.

Foretakssammenslutningen er ikke meldepliktig i EU da omsetningstersklene i fusjonsforordningen ikke er oppfylt.³ Det er ikke endelig avklart om det vil oppstå meldeplikt i andre jurisdiksjoner enn Norge. Tilsynet vil bli orientert om dette så snart det er avklart.

2 KONTAKTINFORMASJON OM PARTENE

2.1 Eiere i NPS/fellesforetaket med konkurranserettslig kontroll (meldere)

Navn: Greencarrier Shipping & Logistics AS ("Greencarrier")
Org. nr.: 929 091 485
Adresse: Strandgata 10, 1531 Moss

Navn: DFDS Logistics AS ("DFDS")
Org. nr.: 976 204 034
Adresse: Postboks 88, 1325 Lysaker

2.2 Øvrige eiere i NPS/fellesforetaket (uten konkurranserettslig kontroll)

Navn: Seafront Group AS ("Seafront")
Org. nr.: 885 982 832
Adresse: Mjåvannsvegen 154, 4628 Kristiansand

2.3 Kontaktperson for Partene

Kontaktperson: Advokatfirmaet Kjær DA
Advokat Henrik Berge
Postboks 153, 4662 Kristiansand
Tlf. 38 00 66 55, e-post berge@advkjær.no

3 BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

3.1 Etableringen av NPS utgjør en foretakssammenslutning

Opprettelsen av NPS innebærer at det opprettes et fellesforetak som på varig grunnlag skal ivareta alle funksjoner som hører inn under en uavhengig økonomisk enhet (dvs. et fullfunksjons fellesforetak). Etableringen av NPS vil derfor utgjøre en foretakssammenslutning i henhold til konkurranseloven § 17.

Partene vil overføre sin eksisterende virksomhet knyttet til Virksomheten (container-stevedoring, drift av containerdepot og gate-løsninger) til fellesforetaket. Dette er

³ Samlet global omsetning er under EUR 2,5 mrd.

tjenester og funksjoner som etterspørres i markedet, og som NPS skal tilby fritt i markedet direkte til kundene (rederier og rederiets agenter).

NPS vil bli organisert som et selvstendig selskap med avdelinger i havner med operativ drift. Selskapet vil få overført alle ansatte, aktiva og rettigheter som i dag anvendes i Virksomheten fra Partene. Det vil bli ansatt en daglig leder, operasjonsleder, HR/HMS leder og en controller som vil ha ansvaret for regnskapsførsel. Den enkelte avdeling vil bli bemannet med operasjonelle personer og med en lokal driftsleder som øverste ansvarlig.

Selskapet vil bli drevet med «armlengdes avstand» til Partenes øvrige virksomhet.

Partene har avtalt følgende eierfordeling i NPS:

- Greencarrier 56,5 %
- DFDS 33,4 %
- Seafront 10,1 %

Partene har inngått en aksjonæravtale som inneholder plikter og rettigheter knyttet til aksjeeiet i NPS, og som bl.a. inneholder bestemmelser om valg av styremedlemmer, ledelse, vedtakelse av budsjett, forretningsplan og investeringer.

Greencarrier vil som nevnt ha aksjemajoritet (56,5%) [REDACTED]

[REDACTED]

Det fremgår av EU-kommisjonens jurisdiksjonsveiledning⁴ at det foreligger felles kontroll mellom eiere som kan blokkere beslutninger knyttet til selskapets strategiske atferd. Det fremgår videre av veiledningen at vetorettigheter som gir mulighet for å blokkere beslutninger knyttet til [REDACTED]

Som følge av aksjonæravtalen er det Partenes vurdering at fellesforetaket vil være kontrollert i fellesskap av hhv. Greencarrier og DFDS i konkurranserettslig forstand.

Transaksjonen planlegges gjennomført i løpet av 4. kvartal 2017. Gjennomføring er betinget av at Konkurransetilsynet har godkjent transaksjonen.

Kopi av aksjonæravtalen er vedlagt meldingen som bilag 1.

⁴<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:095:0001:0048:EN:PDF>

Eierselskapene vil fortsatt ha virksomhet i et tilgrensende marked, som kunder av Virksomheten.

3.2 Rasjonalet bak foretakssammenslutningen

De enkelte havnene hvor Partene er terminaloperatør er, både i skandinavisk og europeisk sammenheng, svært små, fra 2 – 4 anløp per uke. Samtidig må terminaloperatørene disponere over tilnærmelsesvis samme utstyr, personal og areal enten de betjener 2, 4 eller flere anløp i uken. Virksomheten krever betydelige investeringer i bl.a. containerløftere. Havnene hvor Partene er terminaloperatør har derfor en betydelig kostnadsulempe både i skandinavisk og europeisk sammenheng. Gjennomsnittlig containervolum for de havner hvor Partene er terminaloperatører var i 2016, 48.280 TEU (twenty feet equivalent unit) Til sammenligning hadde Oslo Havn 206.000 TEU, Göteborg 798.000 TEU og Rotterdam 12,2 mill. TEU.

Kundene til Virksomheten er som nevnt rederier som kjøper tilsvarende tjenester i større europeiske havner. [REDACTED]

Ovennevnte kostnadsulempe forsterkes dersom operasjonene i tillegg splittes og utføres av flere operatører i små havner. Havnearealer er dessuten kostbare, enten det måles ved opparbeidelseskostnader eller alternative inntekter for annen utnyttelse av sentrumsnære havneområder. Mange aktører i små havner gir derfor dårlig arealutnyttelse ved håndtering av containerne og drift av containerdepot.

Foretakssammenslutningen vil skape synergier og gi grunnlag for kostnadsbesparelser, som følge av felles innkjøp av tjenester, utstyr og programvare, felles administrasjon og havnearbeidere, automatisering av funksjoner og felles salg Det vil gjøre de berørte havene til mer konkurransedyktige alternativer for rederiene.

Gjennom foretakssammenslutningen vil det kunne etableres mer kostnadseffektive tjenester som vil medføre at de aktuelle havnene og da særlig Kristiansand havn blir mer konkurransedyktig i konkurransen om operatørposisjoner i norske og nordiske havner. Effektivitetsgevinster som følge av foretakssammenslutningen er beskrevet i punkt 9 nedenfor.

3.3 Meldepliktstersklene er oppfylt

De involverte foretakenes omsetning og driftsresultat i Norge i 2016

Navn	Omsetning i 2016 (i tusen kroner)	Driftsresultat i 2016 (i tusen kroner)
Greencarrier Shipping & Logistics AS	1.180.054	1.563
DFDS Logistics AS	360.186	11.157
Seafront Group AS*	143.282	(20.097)

NPS (omsetning tilknyttet Virksomheten fra Partene som skal overføres til NPS)		N/A
--	---	-----

* Ikke kontrollerende eier i konkurranserettslig forstand.

Foretakene har som det fremgår av tabellen en omsetning på over NOK 1 milliard i Norge. Videre har minst to foretak en omsetning på over MNOK 100. Etableringen av NPS utløser derfor meldeplikt.

4 BESKRIVELSE AV DE INVOLVERTE FORETAK OG FORETAK I SAMME KONSERN

4.1 Eiere med konkurranserettslig kontroll i NPS: Greencarrier og DFDS⁵

4.1.1 Greencarrier konsernet

Greencarrier Shipping & Logistics AS som er part i transaksjonen inngår i Greencarrier-konsernet. Greencarrier AB er holdingselskapet i Greencarrier-konsernet som er et internasjonalt transport og logistikkelskap som tilbyr godstransport på sjø, luft, vei og bane samt relaterte tjenester til dette. Greencarrier-konsernet har hovedkontor i Göteborg, og har til sammen om lag 800 ansatte i 14 land i Europa og Asia. Greencarrier AB eies 100% av Greencarrier Holding AB som igjen eies 100% av Stefan Bjørk som er bosatt i Sverige. Totalomsetning for Greencarrier-konsernet var NOK 3,803 mrd. i 2016.

Greencarrier AB har en rekke datterselskaper hvorav enkelte igjen er holdingselskaper. Virksomheten er delt inn i 2 forretningsområder; Freight Services og Liner Agency

Freight Services (spedisjonsvirksomhet) utføres gjennom datterselskaper til Greencarrier Freight Services BA. Freight Services omfatter også den norske delen av spedisjonsvirksomheten som utføres av selskapet Greencarrier Shipping & Logistics AS. I tillegg til spedisjonsvirksomhet og agentvirksomhet for containerfeederskip drives terminalvirksomhet. Innen Greencarrier-konsernet er det kun i Norge at det drives terminalvirksomhet. Dette skyldes tidligere oppkjøp av virksomheter hvor terminalvirksomhet allerede var etablert.

Liner Agency – Agentvirksomhet for Evergreen Group (Evergreen Line) i Skandinavia og Baltikum som er en global aktør innen containerskip. Agentvirksomheten utføres gjennom datterselskaper til Greencarrier Liner Agency Holding AB.

For en full oversikt over selskapsstrukturen i konsernet vises det til organisasjonskart for Greencarrier-konsernet som følger som bilag 2.

⁵ Som det fremgår av punkt 3.1 vil ikke Seafront være kontrollerende eier i konkurranserettslig forstand og er derfor heller ikke et berørt foretak. Selskapet er derfor ikke beskrevet nærmere i meldingen. Virksomheten i Seafront som skal overføres til NPS er nærmere beskrevet i punkt 4.3.3.

Ytterligere opplysninger om Greencarrier-konsernet kan finnes på:
<http://www.greencarrier.com>

4.1.2 Nærmere om Greencarrier-konsernets virksomhet i Norge

Greencarrier Shipping & Logistics AS er 100% eid av Scandinavian Shipping & Logistics Holding AS som er rent holdingselskap som eies med 82,77% av Greencarrier Freight Services International AB.⁶

Greencarrier Liner Agency Norway AS er som nevnt under pkt. 4.1.1 agent for Evergreen Line og utfører i den forbindelse alle tjenester som er knyttet til dette.

4.1.2.1 Innenlands transport

Greencarrier Shipping & Logistics utfører i hovedsak transport og logistiktjenester for selskaper innen området Oil, Gas and Energy. Transportene utføres utelukkende av underleverandører. Som tilbringer og distribusjonstjeneste for den øvrige virksomheten innen sjø, bil og fly utføres også innenlands transport ved bruk av underleverandører. Dette er transport av hele containere eller stykkgoods, til og fra havner, flyplasser og bilterminaler.

4.1.2.2 Agentvirksomhet

Greencarrier Liner Agency Norway AS opererer som agent for Evergreen Line og utfører i den forbindelse alle tjenester som er knyttet til slik virksomhet, hvor sentrale elementer er salgsansvar, kundekontakt og innkjøp av tjenester på vegne av rederiet.

4.1.2.3 Spedisjonstjenester

Greencarrier Shipping & Logistics AS tilbyr spedisjonstjenester innen alle transportløsninger (sjø, bil, luft og jernbane) Hovedaktiviteten er containertransport på sjø. Selskapet er en aktør innen oversjøiske transporter som omlastes til feederskip på kontinentet. Selskapet er også en aktør på «intereuropeiske» transporter med containere på skip. Hovedvekten av selskapets aktivitet er grenseoverskridende transporter.

4.1.2.4 Terminaltjenester

Greencarrier Shipping & Logistics driver terminalvirksomhet i Drammen, Kristiansand og Bergen. Inn under terminaldriften utføres også Virksomheten (containerstevedoring, drift av containerdepot og gate-løsning) i Drammen, Bergen og Kristiansand, som skal skilles ut og overføres til NPS som ledd i foretakssammenlutningen, jf. punkt 4.3.1. Selskapet har i tillegg eierandeler på 50 % i to selskaper som driver Virksomheten i hhv. Moss (Moss Stevedore AS) og Larvik (Larvik Containerterminal AS).

⁶ De øvrige eierne er Nova Invest AS 7,24% som eies av Thomas Arbo Høeg, Lygre AS med 7,24% som eies av Øyvind Lygre og familie og Vogt & Holst AS med 2,75% som eies av Johan Jørgen Herman Vogt og familie. De tre minoritetsaksjonærene er alle holdingselskaper for eiere som er ansatte i Greencarrier Shipping & Logistics AS.

4.2.1 DFDS Logistics AS

DFDS AS er morselskap i DFDS-konsernet. DFDS AS er børsnotert på Nasdaq Copenhagen. Totalomsetning for DFDS-konsernet var NOK 13,790 mrd. i 2016.

DFDS-konsernet opererer skip for frakt (ro-ro/sideport skip) - og passasjerskip samt terminalvirksomhet som er tilknyttet ferjerutene. I tillegg leverer DFDS spedisjons- og logistiktjenester.

DFDS AS har en rekke datterselskaper hvorav enkelte igjen er holdingselskaper. En oversikt over selskapsstrukturen i konsernet følger som bilag 3.

Virksomheten i DFDS-konsernet er delt i to forretningsområder; Logistics Division og Shipping Division.

Shipping Division omfatter skipstrafikken for frakt og passasjerer. Skipene går faste ruter mellom en rekke europeiske havner samtidig som det også tilbys skreddersydde transportløsninger for større kunder. I tilknytning til skipsvirksomheten opereres også egne havneterminaler.

Shipping Division er for *frakt* inndelt i 5 virksomhetsområder basert på geografi. I tillegg er det et eget virksomhetsområde for *passasjertrafikk* innen Shipping Division som omfatter alle de 5 geografiske områdene: Baltic Sea, North Sea South, North Sea North, Channel, France and Mediterranean, og Passenger.

Logistics Division tilbyr spedisjonstjenester samt logistiktjenester for handel og produksjonsbedrifter. Transporten som formidles bruker ulike fremføringsruter også DFDS egne skipsanløp. DFDS konsernet har også egne trailere og containere. Logistics Division er inndelt i 4 virksomhetsområder basert på følgende geografiske områder: Nordic, Baltic Cluster, Continent og UK & Ireland.

Ytterligere opplysninger om DFDS-konsernet kan finnes på:
https://www.dfds.com/group/?src=DK&_ga=1.242295041.260759732.1488914142

4.2.2 Nærmere om DFDS konsernets virksomhet i Norge

4.2.2.1 Innenlands transport

DFDS leverer kun innenlandsk distribusjon i forbindelse med internasjonale transporter, ikke som en ren innenlands transportør. I en dør-til-dør transport foretar selskapet utkjøring fra havn/terminal til kunde (import) eller innhenting fra kunde til havn/terminal (eksport). Større forsendelser leveres «på hjul», mens mindre forsendelser omlastes på en innenlands terminal.

4.2.2.2 Linjefart på sjø

Innen Shipping Division består virksomheten av:

2 fraktferjeruter. Gøteborg-Brevik/Immingham hvor det fra Brevik er 2 ukentlige avganger til Gøteborg og Immingham. Den andre Gøteborg-Brevik/Ghent hvor det fra Brevik er en ukentlig avgang til Ghent.

Passasjerferje/frakt mellom København og Oslo med daglig avgang

2 sideportruter som går hhv. Oslofjord, Hamburg Immingham, Oslofjord og Oslofjord, Zeebrugge, Immingham, Oslofjord

4.2.2.3 Spedisjonstjenester

Innen Logistics Division består virksomheten hovedsakelig i å tilby spedisjonstjenester knyttet til «dør-til-dør» løsninger både for hel- og dellaster mellom Norge, Sverige, Danmark, England og Tyskland og Baltikum/Russland For containerisert gods er spedisjonsvirksomheten i hovedsak knyttet til transport mellom Norge, England, Tyskland og Belgia.

4.2.2.4 Terminalvirksomhet

DFDS driver i dag terminalvirksomhet i Moss og Brevik via hhv. Moss Containerterminal AS (som har en eierandel på 50 % i Moss Stevedore AS) og North Sea Terminal AS

Inn under terminaldriften utføres også Virksomheten (containerstevedoring, drift av containerdepot og gate-løsning). I Brevik skal Virksomheten overføres fra North Sea Terminal AS til NPS som ledd i foretakssammenslutningen, jf. punkt 4.3.2. I Moss skal selskapet som driver Virksomheten (Moss Stevedore AS), hvor DFDS eier 50%, overføres til NPS som ledd i foretakssammenslutningen

4.3 Virksomhet som skal overføres til NPS

4.3.1 Greencarriers Virksomhet som skal overføres til NPS

Greencarrier opererer i dag containerstevedoring, drift av containerdepot og gate-løsning i hhv. Drammen, Kristiansand og Bergen som skal overføres til NPS.

I Drammen var omsetningen i 2016 relatert til Virksomheten på [REDACTED] mill. Overføringen omfatter [REDACTED] årsverk. Årlig containervolum 58.000 TEU

I Kristiansand var omsetningen i 2016 relatert til Virksomheten på [REDACTED] mill. Overføringen omfatter [REDACTED] årsverk. Årlig containervolum [REDACTED]

I Bergen var omsetningen i 2016 relatert til Virksomheten på [REDACTED] mill. Overføringen omfatter [REDACTED] årsverk. Årlig containervolum [REDACTED]

Virksomhet i selskaper der Greencarrier ikke kontrollerer 100 %, og som skal overføres til NPS, omtales i punkt 4.3.4 og 4.3.5 nedenfor.

4.3.2 DFDS' virksomhet som skal overføres til NPS

DFDS driver i dag containerstevedoring, drift av containerdepot og gate-løsning i Brevik havn gjennom datterselskapet Northsea Terminal AS. Omsetningen i 2016 relatert til Virksomheten var på [REDACTED] mill. Overføringen omfatter [REDACTED] årsverk. Årlig containervolum er 32.000 TEU.

I tillegg drives Ro-Ro-virksomhet⁷ ved Brevik, som også skal overføres til NPS. Ingen andre havner som omfattes av foretakssammenslutningen har Ro-Ro-virksomhet. Ro-ro-virksomhet Dette er derfor ikke beskrevet nærmere i meldingen.

Virksomhet i selskaper der DFDS ikke kontrollerer 100 %, og som skal overføres til NPS omtales i punkt 4.3.4 nedenfor.

4.3.3 Seafront Groups virksomhet som skal overføres til NPS

Seafront Port Services AS kontrolleres av Seafront Group AS (eierandel på 60 %)⁸ som driver containerstevedoring, drift av containerdepot og gate-løsning i Kristiansand havn.

Omsetningen i 2016 relatert til Virksomheten var på [REDACTED] mill. Overføringen omfatter [REDACTED] årsverk. Årlig containervolum er [REDACTED]

4.3.4 Moss Stevedore AS

Moss Stevedore AS er utførende på containerstevedoring i Moss, dvs. det fysiske arbeidet i havna. Selskapet eies 50/50 av Moss Container Terminal AS (100 % eid av DFDS) og Greencarrier. I dag selger ikke selskapet tjenester direkte i markedet, men er en underleverandør til Moss Container Terminal AS og Greencarrier som igjen inngår avtale med rederier og andre kunder. Etter gjennomføringen vil tjenestene tilbys direkte til kundene fra Virksomheten.

Selskapet har en avtale med eierne, som igjen har en avtale Moss Havnevesen om leie av arealer til denne virksomheten. Selskapets omsetning i 2016 var på kr 11,2 mill. Årlig containervolum over Moss Havn er 58.000 TEU. Overføringen omfatter samlet [REDACTED] årsverk

4.3.5 Larvik Containerterminal AS

Larvik Container Terminal AS utfører containerstevedoringen i Larvik havn. Selskapet eies av Seafront Logistics AS med 50 % og Greencarrier med 50%. Seafront har imidlertid ikke omsetning i Larvik knyttet til Virksomheten som skal overføres til NPS. Det er således kun Greencarrier som har aktivitet som vil overføres til NPS i Larvik.

⁷ Roll on - Roll off – der lasten kjøres om bord og i land enten for egen maskin (lastebiler/trailere) eller med spesialtrucker.

⁸ Øvrige 40 % eies av DFDS. Seafront har konkurranserettslig enekontroll i Seafront Port Services AS.

Selskapets omsetning i 2016 var på kr 19.1 mill. Årlig containervolum over Larvik Havn er 60.000 TEU. Overføringen omfatter ■ årsverk

6 INGEN HORISONTALT BERØRTE MARKEDER

6.1 Innledning: Oversikt over overlappende virksomhet (berørte tjenester og geografiske områder)

Som nevnt innledningsvis gjelder foretakssammenslutningen enkelte typer terminalvirksomhet knyttet til containerhåndtering som i dag utføres eller kontrolleres av Greencarrier, DFDS og/eller Seafront. Virksomheten planlegges utfisjonert og overført til NPS. Den terminalvirksomheten som berøres er containerstevedoring (lossing og lasting av containere), drift av containerdepot og gate-løsning for transportører ut/inn av havnen.

I tillegg omfattes ro-ro-virksomhet i Brevik havn som skal overføres til NPS. Dette er imidlertid den eneste havnen som omfatter ro-ro, og ikke kun containertjenester, og ro-ro er derfor ikke beskrevet i meldingen.

Øvrige terminaltjenester skal etter foretakssammenslutningen fortsatt utføres av de enkelte morselskapene, og berøres følgelig ikke av foretakssammenslutningen. Dette omfatter terminaltjenester som håndtering av stykkgoods som ikke sendes i containere, tømning og fylling av gods i containere, lagring av gods, sortering, samling og splitting av enhetslaster, ekspedisjon og kontroll. I motsetning til Virksomheten driftes slike terminaltjenester i hovedsak innenfor normal arbeidstid. Videre er det normalt vareeier som etterspør disse tjenestene, og ikke rederiene, slik at det også er ulike typer kunder som etterspør de tjenester som planlegges overført til NPS og øvrige terminaltjenester.

Som nevnt er det kun i Kristiansand at Partene i dag har to operatører som tilbyr de tjenester som berøres av foretakssammenslutningen, og hvor det således vil skje en strukturendring. I de øvrige fem havnene (hhv. Moss, Drammen, Larvik, Brevik og Bergen) er det i dag kun én aktør som er kontrollert av Partene og som utfører denne typen tjenester i dag. Det skjer således ingen formell konsentrasjonsøkning i disse havnene. I to av havnene, Moss og Larvik, utøves Virksomheten av selskaper kontrollert av to av Partene i fellesskap. I Moss tilbyr de to eierne (Greencarrier og DFDS) tjenester i markedet (som kjøpes av det felleseide selskapet). Også i Moss skjer det derfor indirekte en form for strukturendring. I Larvik er det imidlertid kun en av eierne (Greencarrier) som har omsetning knyttet til denne typen virksomhet. I Larvik skjer det derfor ikke en endring i antall tilbydere i markedet.

Det er således begrenset geografisk overlapp. Dersom tilsynet skulle mene at ulike havner inngår i samme marked, vil NPS uansett ha en markedsandel på mindre enn 20 %. Det foreligger derfor ingen berørte markeder. Det er uansett ikke nødvendig å ta endelig stilling til den geografiske utstrekningen av markedet. Dette er nærmere beskrevet i punkt 6.5. Først vil imidlertid Virksomheten beskrives nærmere, jf. punkt 6.2. Avgrensning av produktmarkedet drøftes deretter i punkt 6.3 og geografisk avgrensning i punkt 6.4.

6.2 Nærmere beskrivelse av Virksomheten

For å kunne operere en containerterminal må en disponere over kai med lengde og dybde i forhold til skipenes størrelse. Det er behov for kostbart og spesialisert utstyr. Aktiviteten krever et forholdsvis stort bakareal. Det er krav om drift 24/7/365 tilpasset skipenes ankomst. Skipene går i ukentlige eller to ukers rotasjoner og er presset på tid for å klare dette. En del av lasten skal leveres på faste dager og tider. Virksomheten krever således bakareal, kraner, tollager, containertrucker, lagerplass, gatefunksjon og containercontrollsystemer med direkte kommunikasjon til rederiene.

Virksomheten som NPS skal utføre – dvs. containerstevedoring, containerdepot og gate løsning – kjennetegnes ved at kundene er rederier og skipsoperatører med containerskip i faste ruter på havnene. Det dreier seg om et relativt lite antall rederier som i økende grad samarbeider om last i hverandres skip.

- **Containerstevedoring:**

Omfatter lasting og lossing av containere på containerskipene samt håndtering av containerne i havneområdet før lasting og etter lossing. Lasting av containerne på skipene styres av lasteplaner som opprettes for hvert havneanløp. Lasteplanen tar hensyn til skipets sikkerhet ved at de tyngste containerne må plasseres lavt på skipet, samtidig som effektivitet ved etterfølgende lasting/lossing i etterfølgende havn også må hensyntas. Nøyaktig planlegging av rekkefølge og plassering av containerne i havneområdet sammenholdt med den enkelte containers plassering på containerskipene samt erfarne arbeidere og effektiv maskinpark, er dermed viktige faktorer for tidsforbruket ved hvert havneanløp.

Ved lossing av containere mellomlagres containerne i havna frem til mottatt tollklarering og utleveringsrelease. Deretter opplastes de til bil, bane eller overføres til en av havnens terminaler. Samme elementer ved lasting, men i motsatt rekkefølge.

- **Depottjenester**

Tomme containere av forskjellige typer for forskjellig last tilbys alle rederier som i sine avtaler med vareeiere har behov for å ha containere tilgjengelig og klare. Containere som kommer til havnen med last tilbakeleveres til depot etter de er tømt, i påvente av ny last. Virksomheten foretar nødvendig kontroll og rapportering slik at rederiene til enhver tid har oversikt over containernes plassering.

- **Gatefunksjonen**

Omfatter adgangskontroll og registrering av containere inn/ut av havnen. Adgangskontroll utføres for å oppfylle sikkerhetskrav, jfr. Forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv, FOR 2004-06-23-1017. Registrering av containere inn i havna utføres for å få containerne lagt inn datasystemer som overfører relevante opplysninger om den enkelte container til alle involverte aktører, samt ha kontroll med videre håndtering og plassering av containere for senere lasting, ref. pkt. Containerstevedoring ovenfor. Registrering av containere ut av havna skjer på tilsvarende vis for å kontrollere at lasten er fortollet og fristilt av rederiet.

6.3 Avgrensning av det relevante produktmarked: Containerstevedoring

Som det fremgår over, har Partene til hensikt å overføre sin containerstevedoringvirksomhet til NPS. EU-kommisjonen har i en rekke saker lagt til grunn at containerstevedoring utgjør et eget produktmarked, separat for andre losse- og lastetjenester, jf. bl.a. EU-kommisjonens avgjørelse i M.5066 Eurogate/APMM, avsnitt 12. Videre har EU-kommisjonen sondret mellom hhv. containerstevedoring til "direkte sjøtransport" og "omladningstrafikk" (typisk feedertransport).⁹ Skandinaviske havner regnes normalt som feederhavner.¹⁰

De to øvrige tjenester som overføres, depotjeneste for containere og gateløsning, har som det fremgår av punkt 6.2 nær sammenheng med selve containerstevedoringen, og Partene har lagt til grunn at disse inngår i samme relevante produktmarked.

6.4 Avgrensning av relevant geografisk marked: Skandinavia/Baltikum

EU-kommisjonen har lagt til grunn at *Skandinavia/Baltikum* er et eget geografisk marked for containerstevedoring til feedertransport, jf. Sak COMP/JV 55 Hutchinson/RCPM/ECT, avsnitt 39.

At markedet er avgrenset såpass vidt, antas å ha sammenheng med at containerfrakt på sjø i en viss utstrekning konkurrerer også med andre former for godstransport som jernbane, vei og ferje. Konkurransesflatene står ofte mellom transportløsninger hvor det inngår ett eller flere transportmidler, eventuelt omlasting, terminalbehandling osv. Det er effektiviteten i alle aktivitetene i transportløsningen som bestemmer hvor effektiv og konkurransedyktig løsningen fremstår for vareeieren. Sentrale elementer er her pris, fremføringstid, frekvens, leveringspålidelighet, fleksibilitet, sikkerhet for skader og informasjon til vareeier.

På grunn av mulighetene for overføring til jernbane er det eksempelvis i en rekke tilfeller lønnsomt å losse og laste containere i Oslofjord-havner når endelig bestemmelsessted ligger på Vestlandet, i Trøndelag eller i Nord-Norge.

Direkte anløp i Gøteborg fra noen av de oversjøiske rederiene gir tilsvarende mulighet for lastebil- eller jernbanetransport direkte til/fra norsk vareeier, uten mellomlasting på feederlinje mellom lokal havn og en av de større europeiske havnene. Enkelte av linjerederiene har også bedre frekvens til/fra Gøteborg enn til/fra havner i Oslofjorden.

På bakgrunn av Kommisjonspraksis hadde det vært naturlig å avgrense det geografiske marked til Skandinavia og Baltikum. Partene har imidlertid valgt å ta utgangspunkt i en snevrere markedsavgrensning; Skandinavia, jf. punkt 6.5.

Partene er kjent med at en rapport fra Oslo Economics, på bestilling for Samferdselsdepartementet konkluderer med at markedene er betydelig snevrere, jf. OE Rapport 2015-32 "Konkurransanalyse av transportsektoren". I rapporten

⁹ Se bl.a. sak JV55 Hutchinson/RCPM/ECT

¹⁰ Se bl.a. sak JV55 Hutchinson/RCPM/ECT, avsnitt 39.

argumenteres det med at havnene må ligge svært nær hverandre før det på kort sikt oppstår konkurranse for transport som skjer til/fra havnas nærområder. Det anføres i rapporten at havner må ligge så nær hverandre som 15 km for å utøve et direkte konkurransepress. Det er ikke tilfellet for noen av havnene som omfattes av den foreliggende foretakssammenslutningen.

Som det påpekes i rapporten fra OE vil vareeierne, på lengre sikt kunne gjøre tilpasninger i sine logistikk-løsninger og forretningsmodeller ved bruk av alternative havner. Vi antar som nevnt at dette er bakgrunnen for at Kommisjonen har vedtatt et betydelig videre geografisk marked som omfatter Skandinavia/Baltikum. I punkt 6.6 gis det en oversikt over konkurransesituasjonen i et Skandinavisk marked. For ordens skyld har partene også gitt en beskrivelse for det tilfelle at tilsynet skulle mene at den markedsavgrensning som Oslo Economics skisserer i sin rapport må legges til grunn, jf. punkt 6.6. Det er følgelig ikke nødvendig å ta endelig stilling til det geografiske omfang av markedet.

6.5 Marginal markedsandel i et skandinavisk marked – intet berørt marked

Som det fremgår over har Kommisjonen konkludert med at det er et skandinavisk/Baltisk marked for containerstevedoring. I et snevrere Skandinavisk marked vil NPS ha en begrenset markedsandel, og betydelig under markedsandelen på 20 % (grensen for at det skal foreligge et berørt marked).

Samlet kapasitet og håndtert volum for Virksomheten ved de seks norske havnene som omfattes utgjør [REDACTED]. For Kristiansand havn som er eneste havn hvor det skjer en konsentrasjonsøkning som følge av foretakssammenslutningen, utgjør håndtert volum kun 54.000 TEU. Til sammenlikning har Göteborg 798 000 TEU og Oslo 206 000 TEU.

I henhold til statistikk utarbeidet av Eurostat har Skandinavia håndtert volum pr år – begrenset til Short Sea – dvs. feedertransport - for Virksomheten som følger:

Danmark	609.000 TEU
Sverige	1.174.000 TEU
Norge	699.000 TEU
Totalt	2.482.000 TEU¹¹

Det gir NPS en markedsandel på ca. [REDACTED] i et skandinavisk marked. Det foreligger derfor ikke noe berørt horisontalt marked i lovens forstand, jf. konkurranseloven § 18 a, bokstav e.

¹¹ Basert på statistikk fra de enkelte land er volumene i det enkelte land noe høyere enn det som er lagt til grunn, og dermed markedsandelen enda lavere. Mest markant for Sverige. Dette skyldes i hovedsak at direkte ankomst fra oversjøiske ruter – deep sea – også tas med. Trolig vedrører mesteparten Göteborg havn.

- Danmark 764.000 TEU (<https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1024>),
- Finland 1.412.000 TEU (<http://www.finnports.com/eng/>),
- Sverige 1.518.000 TEU (<http://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>),
- Norge 727.000 TEU
(<https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=Havnest5&KortNavnWeb=havn&PLanguage=0&checked=true>) ; Totalt 4.421.000 TEU

6.6 Om snevert (lokale) geografiske markeder legges til grunn: Kun overlapp i Kristiansand

I Kristiansand er Seafront, (container, stykkgoods og prosjektterminal) og Greencarrier (container og stykkgodsterminal) terminaloperatører på containervirksomhet.

ColorLine (ferge terminal), FjordLine (ferge terminal) og NorLines (stykkgoods og bil terminal) driver sine terminaler andre steder i havnen.

Seafront og Greencarrier er i dag alternative tilbydere av de tjenester som er planlagt overført til NPS. Greencarrier har i dag ■ årsverk knyttet til Virksomheten og hadde i 2016 en omsetning på MNOK ■, jf. punkt 4.3.1. Seafront tilbyr i dag de tjenester som planlegges overført til NPS gjennom Seafront Port Services AS som har ■ årsverk og en omsetning på MNOK ■ i 2016, jf. punkt 4.3.3. Begge selskaper har egne avtaler om leie av arealer fra Kristiansand havn. Årlig containervolum over Kristiansand havn er 54.000 TEU. Virksomheten ved Kristiansand havn som overføres til NPS er følgelig marginal, samtidig som det er i Kristiansand de største effektivitetsgevinstene vil oppstå.

Containerskipene opereres i hovedsak fra en bestemt kai i havnen og det er sikkerhetsmessig svært krevende for flere operatører å drifte på samme område. I Kristiansand benytter begge operatørene samme kai og kan derfor ikke losse/laste skip samtidig. Dette fører til at det er lediggang på folk og utstyr hos den ene når den andre har operasjon.

■
■ Det er betydelige synergier knyttet til transaksjonen.
Dette er utdypet i punkt 9 om effektivitetsgevinster.

■

■ av omsetningen til Greencarrier. Kommunen kan dessuten legge ut Virksomheten på anbud for å motvirke eventuelle ineffektiv drift, jf. punkt 6.9.

For ordens skyld gis en kort oversikt over markedssituasjonen også i Moss der to av Partene tilbyr tjenester i markeder gjennom et felleskontrollert selskap.

6.7 Moss havn

Moss Stevedore er den eneste som utfører Virksomheten i Moss havn. Moss Stevedore AS er som nevnt i punkt 4.3.4 utførende på containerstevedoring i Moss, dvs. det fysiske arbeidet i havna. Selskapet eies 50/50 av Moss Container Terminal AS (100 % eid av DFDS) og Greencarrier. I dag selger ikke selskapet tjenester direkte i markedet,

men er en underleverandør til Moss Container Terminal AS og Greencarrier som igjen inngår avtale med rederier og andre kunder. Etter gjennomføringen vil tjenestene tilbys direkte til kundene fra Virksomheten.

Selskapets omsetning i 2016 var på kr 11,2 mill. Årlig containervolum over Moss Havn er 58.000 TEU. Antall årsverk ■

■ Gøteborg har til sammenlikning 798 000 TEU og Oslo 206 000 TEU.

6.8 Øvrige havner – ingen overlapp.

Når det gjelder øvrige havner som omfattes av foretakssammenslutningen, er det kun en av Partene som tilbyr Virksomheten her i dag. Her skjer det således ingen konsentrasjonsøkning.

I Drammen er det kun Greencarrier av Partene som utfører Virksomheten (og øvrige terminaltjenester). Foretakssammenslutningen vil derfor ikke endre konkurransesituasjonen i Drammen havn.

I Larvik er det kun Larvik Container Terminal som utfører Virksomheten. Selskapet er eiet av Greencarrier og Seafront i fellesskap, men det er kun Greencarrier som har omsetning tilknyttet Virksomheten. Heller ikke i Larvik skjer det således noen konsentrasjonsøkning.

Northsea Terminal (DFDS) er den eneste av Partene som utfører Virksomheten og øvrige terminaltjenester i Brevik i dag. Foretakssammenslutningen vil derfor ikke endre konkurransesituasjonen i Brevik havn.

Greencarrier er per i dag den eneste av Partene som utfører Virksomheten i Bergen havn. Foretakssammenslutningen vil derfor ikke endre konkurransesituasjonen i Bergen havn (hvor det for øvrig er to andre aktører som har containerterminaltjenester; Kuehne +Nagel (containerterminal / bilterminal) og Bring (container, ro/ro og bil terminal)).

6.9 Kjøpermakt og muligheter for kommunen til å legge virksomhet på anbud vil uansett virke tilstrekkelig disiplinerende

■ Havneierne vil således med forskjellige intervaller kunne tilby leie av arealer til konkurrenter eller lyse ut anbud på drift av Virksomheten i den enkelte havn, slik eksempelvis skjedde for et par år siden for driften av Oslo Containerterminal der Yilport vant anbudskonkurransen.

Det vil være en rekke konkurrenter som kan tenkes å gi tilbud ved anbudsinnbydelse fra havnene.

Da Oslo Havn KF la ut anbud på drift Containerstevedore i Oslo ble det etter hva melderne kjenner til levert inn 5 tilbud. Anbudet ble tildelt Yilport Oslo Terminal Investments AS. [REDACTED]

[REDACTED] Melderne er ikke kjent med hvem som var de 3 øvrige tilbyderne.

Etter omfattende restrukturering, oppkjøp og sammenslåinger på rederisiden de senere år er det et forholdsvis lite antall rederier med containeraktivitet i de norske havnene. [REDACTED]

[REDACTED] Restruktureringen er ikke avsluttet og det er varslet flere oppkjøp allerede inneværende år.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

7. INGEN VERTIKALT BERØRTE MARKEDER

Partene har virksomhet i tilgrensende markeder, ved at de kjøper Virksomhetens tjenester. Som det fremgår av oversikten over de viktigste kundene til Virksomhetene, er Partene mindre kunder, og har under 30 %, selv i et snevert marked (den enkelte havn). I et skandinavisk marked for kjøp av containerstevedoring-tjenester vil også partenes markedsandeler være langt under 30 %. Det foreligger således ingen vertikalt berørte markeder.

For å kunne utføre Virksomheten er man avhengig av informasjon om lasten. Sentralt er navn og adresse på varemottaker, varetype, mengde og verdi. Opplysningene skal også registreres i tollagerregnskap i henhold til Tolloven. Dette er informasjon som konkurrerende speditører ikke ønsker at rederiene gjør tilgjengelig for containerstevedorer som også er speditører, og kan benytte informasjonen i egen spedisjonsvirksomhet for å skaffe seg kunder. Ved å skille Virksomheten og øvrige terminaltjenester/spedisjon unngås dette. Transaksjonen vil

derfor gi bedre og mer likeverdig konkurranse i det tilgrensende markedet for spedisjonsvirksomhet.

8. KUNDER, KONKURRENTER OG LEVERANDØRER

Hvem som skal anses som konkurrenter beror på hvordan markedet avgrenses geografisk:

- I et skandinavisk marked møter Virksomheten konkurranse fra tilsvarende virksomhet i alle andre skandinaviske havner; [REDACTED]
- Dersom markedet avgrenses lokalt, er det kun i Kristiansand og Moss at det vil være overlapp per i dag: Moss havn møter konkurranse fra bl.a. [REDACTED] mens i Kristiansand møter partene bl.a. konkurranse fra [REDACTED]

Kundene til Virksomheten er rederier og rederiagenter. [REDACTED]

[REDACTED] En oversikt over de største kundene er inntatt i bilag 4 til meldingen.

De viktigste leverandørene til Virksomheten er den enkelte havneeeier i form av utleie av havnearealene og containerkranene som står fastmontert på kaiene. Øvrige leverandører til Virksomheten er leverandører av store containermaskiner, kraner, løfteutstyr, leasing og finansieringsselskaper, havnearbeiderorganisasjoner, reparasjon og vedlikeholds firmaer og leverandører av trådløse integrerte datasystemer som sender og mottar edi-meldinger om enhver containers bevegelse og status. En oversikt over de største leverandørene er inntatt i bilag 4 til meldingen.

9. EFFEKTIVITETSGEVINSTER

Foretakssammenslutningen vil gi grunnlag for ulike effektivitetsgevinster.

[REDACTED]

[REDACTED]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

10. ÅRSBERETNING OG ÅRSREGNSKAP

Kopi av årsregnskap og årsberetning for 2016 for følgende selskaper vedlegges

- Bilag 5: Greencarrier Shipping & Logistics AS
- Bilag 6: DFDS Logistics AS
- Bilag 7: Seafront Group AS
- Bilag 8: Moss Stevedore AS
- Bilag 9: Larvik Containerterminal AS
- Bilag 10: Seafront Port Services AS

11. OFFENTLIGHET

Meldingen inneholder forretningshemmeligheter som det er av konkurransemessig betydning å hemmeligholde, jfr. forvaltningslovens § 13. Slik informasjon er markert med gult i vedlagte forslag til offentlig versjon av meldingen, bilag 11.

Begrunnelser for sladdingene fremgår av bilag 12 til meldingen.

Med vennlig hilsen
ADVOKATFIRMAET KJÆR DA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'HB' or 'Henrik Berge', with a stylized flourish.

Henrik Berge
Advokat
berge@advkjaer.no