

NOTAT

Dato: 22. december 2020

Sag: 20/12767

Sagsbehandler: /nvh

DSV's køb af Prime Cargo

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 11. december 2020 en anmeldelse af en fusion mellem DSV Air & Sea Holding A/S og Prime Cargo A/S samt Prime Cargo (H.K.) Ltd, jf. konkurrencelovens § 12 b. Ifølge § 12 h, stk. 5, 3. pkt., løber fristerne i § 12 d, stk. 1, fra den dag, hvor styrelsen udover en fuldstændig anmeldelse har modtaget dokumentation for betaling af gebyret for anmeldelsen. Fristerne begyndte at løbe den 11. december 2020.

ERHVERVSMINISTERIET

1. Transaktionen

Transaktionen indebærer, at DSV Air & Sea Holding A/S ("DSV") erhverver 100 pct. af aktierne i Prime Cargo A/S og Prime Cargo (H.K.) Ltd (samlet "Prime Cargo"), hvormed DSV erhverver enekontrol over Prime Cargo.

Transaktionen udgør en fusion omfattet af fusionsbegrebet, jf. konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

2. Parterne og deres aktiviteter

DSV er kontrolleret af DSV Panalpina A/S, som er et dansk selskab noteret på NASDAQ OMX Copenhagen. DSV Panalpina A/S er en international spedititions- og logistikvirksomhed, der opererer i tre divisioner:

- DSV Road, som udbyder godstransport på land.
- DSV Air & Sea, som udbyder søtransport og lufttransport.
- DSV Solutions, som udbyder logistikløsninger til virksomheder, herunder tolddeklaration og oplagring, særligt fokuseret på medicinalindustrien.

Prime Cargo er inden fusionen ultimativt ejet af japanske Mitsui-Soko Holding. Prime Cargo er en international spedititions- og logistikvirksomhed, der udbyder løsninger inden for primært sø- og lufttransport. Prime Cargo udbyder desuden opbevaring og logistikløsninger til virksomheder, særligt med fokus på internethandel og detailhandel med beklædning.

3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er DSV og Prime Cargo. Ifølge det oplyste havde DSV i 2019 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark. Prime Cargo havde i 2019 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.

Eftersom de deltagende virksomheders omsætning overstiger omsætnings-tærsklerne i konkurrencelovens § 12, stk. 1, nr. 1, er der tale om en fusion omfattet af konkurrencelovens regler om fusionskontrol.

Fusionen er, ifølge parterne, ikke anmeldt til andre konkurrencemyndigheder.

4. De relevante markeder

Parterne har oplyst, at parterne har overlappende aktiviteter inden for speditjonsvirksomhed og kontraktlogistik.

4.1 Markedet for speditjonsvirksomhed

Speditjonsvirksomheder tilrettelægger transport af varer på vegne af kunder efter kundens behov.¹ Transportopgaven kan omfatte supplerende aktiviteter såsom fortoldning og oplagring. Speditøren kan også levere logistiske tjenester såsom transitleger og tilhørende pakning og forsikring.²

Speditjonsvirksomheder ejer ofte ikke de aktiver (skib, fly, lastbil eller andet), der er nødvendige for transporten, og udfører typisk heller ikke den faktiske transport men lejer generelt transportkapacitet fra tredjeparter.³

Kommissionen har – mht. det relevante produktmarked – i flere sager overvejet, om markedet for speditjonsvirksomhed skal segmenteres i national godstransport og tværnational godstransport, samt efter om godstransporten sker som landtransport (vej og jernbane), søtransport eller lufttransport.⁴ Kommissionen har endvidere overvejet, om markedet skal segmenteres i ekspres- og standardforsendelser eller efter typen af varer, fx let for-dærlige varer, værdigenstande m.v.⁵ Kommissionen har dog ladet det stå åbent, om markedet skal afgrænses mere snævert.

Konkurrencerådet har også i flere sager sondret mellem national og international transport.⁶ Desuden har rådet skelnet mellem landtransport, søtransport og lufttransport.⁷

¹ Jf. Kommissionens afgørelse af 26. juni 2019 i sag M.9319, *DP World / P&O Groups*, punkt 32.

² Parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.6.

³ Parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.7.

⁴ Jf. Kommissionens afgørelse af 26. juni 2019 i sag M.9319, *DP World / P&O Groups*, punkt 33.

⁵ Jf. Kommissionens afgørelse af 7. februar 2000 i sag M.1794, *Deutsche Post / Air Express International*, punkt 9-11.

⁶ Konkurrencerådets afgørelse af 8. november 2000, *DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group*, afsnit 3 og Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, *Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling*, punkt 274-297.

⁷ Konkurrencerådets afgørelse af 8. november 2000, *DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group*, afsnit 3 og Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, *Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling*, punkt 216-249.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har taget udgangspunkt i et særskilt marked for godstransport på vej og sondret mellem national og tværnational godstransport.⁸

Kommissionen⁹ har i sin praksis betragtet det geografiske marked som nationalt eller bredere. Konkurrencerådet¹⁰ har afgrænset et nationalt marked for godstransport på vej, og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen¹¹ har lagt til grund, at markedet som minimum er Danmark. Både Kommissionen, Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ladet den endelige afgrænsning stå åben.

Parterne anfører, at konklusionerne i praksis fra Kommissionen og Konkurrencerådet også bør følges i denne sag, da speditører er i stand til at betjene alle typer kunder uanset hvilken type varer, kunden skal have transporteret.¹² Parterne anfører desuden, at parterne ikke har overlappende aktiviteter på nogen af de mere snævre segmenter, der er overvejet i tidligere praksis, som fx typen af varer.¹³

Parterne har anført, at parterne kun har meget begrænsede aktiviteter inden for national godstransport til søs og i luften, da omkostningerne ved sø- og lufttransport er høje sammenlignet med landtransport, hvilket skal ses i forhold til de relativt korte transportafstande i Danmark.¹⁴ Hovedparten af national godstransport i Danmark foregår således til lands.

Desuden har parterne anført, at Prime Cargos aktiviteter på de mulige markeder for henholdsvis national og tværnational godstransport på land er meget begrænset¹⁵, og at aktiviteterne er ”*connected and related to activities and customers within the main business of freight forwarding by sea and air and contract logistics.*”¹⁶

⁸ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 11. september 2015, *DSV Road A/S' erhvervelse af aktiviteter fra Rygaard Transport og Logistic A/S*, side 5.

⁹ Jf. bl.a. Kommissionens afgørelse af 26. juni 2019 i sag M.9319, *DP World / P&O Groups*, punkt 36 og Kommissionens afgørelse af 23. november 2016 i sag M.8120, *Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company*, punkt 26.

¹⁰ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, *Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling*, punkt 308.

¹¹ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 11. september 2015, *DSV Road A/S' erhvervelse af aktiviteter fra Rygaard Transport og Logistic A/S*, side 13.

¹² Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.8.12.

¹³ Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.8.13.

¹⁴ Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.2.2 og 7.2.3 og parternes oplysninger på møde med styrelsen den 25. november 2020.

¹⁵ Parterne anfører i fusionsanmeldelsen, at Prime Cargos markedsandel på et sådant segment udgør mindre end [0-5] pct., jf. punkt 7.2.1.2.

¹⁶ Parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.7.3.

Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses snævert i overensstemmelse med de segmenteringer, der er overvejet i praksis, eller bredere, kan markedsafgrænsningen i denne sag stå åben.

Til brug for vurderingen af fusionen har styrelsen taget udgangspunkt i en segmentering af markederne efter transportform.

Parterne har oplyst, at DSV har en markedsandel inden fusionen på ca. [5-10] pct. på et marked for landtransportspedition i Danmark, mens Prime Cargo har en markedsandel på [0-5] pct., hvormed DSV's markedsandel efter fusionen er [xxx]. Henset til Prime Cargos meget begrænsede aktivitet inden for landtransportspedition, er det styrelsens vurdering, at fusionen ikke vil give anledning til betænkeligheder på dette segment.

Vurderingen af fusionen vil derfor tage udgangspunkt i følgende markeder:

- Søtransportspedition i Danmark
- Lufttransportspedition i Danmark

Der vil i vurderingen ikke blive sondret mellem national og tværnational transport, da stort set al sø- og lufttransport i Danmark, ifølge parterne, er tværnational.

Markedet for kontraktlogistik

Kontraktlogistik er planlægning, gennemførsel og styring af flytningen og opbevaringen af varer, tjenester og tilhørende information fra oprindelsesstedet til forbrugsstedet i overensstemmelse med kundens anvisninger.¹⁷

Parterne oplyser, at DSV efter fusionen vil have en markedsandel på ca. [0-5] pct., hvorfor markedet ikke vil være berørt. Desuden er der efter det oplyste begrænset overlap mellem parternes aktiviteter, idet DSV's forretning særligt er fokuseret på medicinalindustrien, mens Prime Cargos forretning er fokuseret på internethandel og detailhandel med beklædning.

Styrelsen har gennemført en tredjemandsorientering blandt udvalgte større konkurrenter og Prime Cargos største kunder inden for kontraktlogistik. Styrelsen har modtaget to svar fra konkurrenter, og begge anfører, at de ikke har bemærkninger til fusionen.

Styrelsen vil på den baggrund ikke foretage en nærmere vurdering af fusionens virkninger på markedet for kontraktlogistik.

¹⁷ Jf. Kommissionens afgørelse af 17. september 2020 i sag M.9824, *XPO Logistics / Kuehne + Nagel Drinkflow Logistics Holdings*, punkt 18.

5. Vurdering af fusionen

Markedet for søtransportspedition

På et marked for søtransportspedition har DSV, ifølge parterne, inden fusionen en markedsandel på ca. [10-20] pct., mens Prime Cargo har en markedsandel på ca. [0-5] pct. Efter fusionen vil DSV således have en markedsandel på ca. [10-20] pct.

Tabel 1. Markedsandele på markedet for søtransportspedition, 2019 (pct.)

	Før fusionen	Efter fusionen
DSV	[10-20]	[10-20]
Prime Cargo	[0-5]	-
DHL Global Forwarding	[5-10]	[5-10]
Blue Water Shipping	[5-10]	[5-10]
Kuehne & Nagel	[5-10]	[5-10]
Scan Global Logistics	[5-10]	[5-10]
Geodis Wilson Denmark	[0-5]	[0-5]
Øvrige	[50-60]	[50-60]
HHI	[0-500]	[0-500]
Ændring i HHI	[≥250]	

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse

Parterne oplyser, at DSV's markedsandel efter fusionen ikke vil overstige [10-20] pct.¹⁸ Styrelsen bemærker dog, at parternes opgørelse af markedsandele forudsætter et ikke ubetydeligt antal speditionsvirksomheder, som fremgår under "øvrige", og som parterne vurderer ikke har en markedsandel over 5 pct. Det kan ikke udelukkes, at selv mindre justeringer af forudsætningerne om bl.a. opgørelsen af totalmarkedet, antallet af aktører og de enkelte aktørers markedsandele vil kunne øge parternes samlede markedsandel. Derfor har styrelsen foretaget en vurdering af fusionens virkninger på markedet.

Ifølge parternes oplysninger vil HHI efter fusionen minimum være [0-500]¹⁹ med en ændring på [≥250], hvilket er under de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale, konkurrencemæssige problemer, jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner.²⁰

¹⁸ Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.2.6, side 42.

¹⁹ Parterne har i anmeldelsen oplyst markedsandele for parterne selv og parterne fem største konkurrenter. De øvrige aktørers markedsandele indgår derfor ikke i beregningen af HHI. HHI må reelt formodes at være en anelse højere afhængig af de øvrige aktørers markedsandele.

²⁰ Jf. Kommissionens retningslinjer af 5. februar 2004 for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 19, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er under 1.000. Af punkt 20 fremgår yderligere, at det også anses for usandsynligt, at en fusion vil medføre

Styrelsen har til brug for vurderingen gennemført en tredjemandsorientering blandt 18 konkurrenter og større kunder. Styrelsen har modtaget to svar fra konkurrenter, og begge anfører, at de ikke har bemærkninger til fusionen. Styrelsen har også modtaget tilbagemelding fra en, af Prime Cargo anført, store kunder inden for søtransport om, at kunden ikke længere er kunde hos Prime Cargo. Prime Cargo har oplyst, at kunden *“did move back to their original supplier (we believe it was Dachser or Schenker) due to cost savings and few issues in our ability to handle their goods”*.²¹ Det kan illustrere, at det er forholdsvis let for kunderne at skifte speditør, hvis de fx ikke er tilfredse med pris eller service, og at der er relevante alternativer til DSV.

Parterne har desuden oplyst, at der ifølge Danske Speditørers hjemmeside er en lang række speditører i Danmark. I tillæg hertil bemærker parterne, at der er speditører i Danmark, der ikke er medlem af Danske Speditører. Parterne oplyser desuden, at speditører generelt ikke begrænser sig til bestemte fragt- eller opgavetyper, men at ydelsen netop er at finde løsninger inden for de områder, som opgaven kræver. Parterne har derfor ikke kendskab til, at nogle aktører alene er aktive inden for bestemte transportformer.²²

Styrelsen vurderer på den baggrund, at DSV's markedsstyrke efter fusionen vil være begrænset.

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det således Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at fusionen ikke giver anledning til indsigelser på markedet for søtransportspedition.

Markedet for lufttransportspedition

På et marked for lufttransportspedition har DSV, ifølge parterne, inden fusionen en markedsandel på ca. [10-20] pct., mens Prime Cargo har en markedsandel på ca. [0-5] pct. Efter fusionen vil DSV således have en markedsandel på ca. [10-20] pct.

Tabel 2. Markedsandele på markedet for lufttransportspedition, 2019 (pct.)

	Før fusionen	Efter fusionen
DSV	[10-20]	[10-20]
Prime Cargo	[0-5]	-
Blue Water Shipping	[10-20]	[10-20]
Kuehne & Nagel	[10-20]	[10-20]

konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000, og delta er under 250, eller hvis HHI efter fusionen er over 2.000, men delta er mindre end 150 – medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

²¹ Parternes svar af 7. december 2020 på styrelsens spørgsmål.

²² Jf. parternes svar af 10. december 2020 på styrelsens spørgsmål.

Scan Global Logistics	[10-20]	[10-20]
DHL Global Forwarding	[10-20]	[10-20]
Geodis Wilson Denmark	[5-10]	[5-10]
Øvrige	[20-30]	[20-30]
HHI	[1.000-1.500]	[1.000-1.500]
Ændring i HHI	[≥250]	

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse

Parterne oplyser, at DSV's markedsandel efter fusionen ikke vil overstige [10-20] pct.²³ Styrelsen bemærker dog, at parternes opgørelse af markedsandele forudsætter et ikke ubetydeligt antal speditjonsvirksomheder, som fremgår under "øvrige", og som parterne vurderer ikke har en markedsandel over 5 pct. Det kan ikke udelukkes, at selv mindre justeringer af forudsætningerne om bl.a. opgørelsen af totalmarkedet, antallet af aktører og de enkelte aktørers markedsandele vil kunne øge parternes samlede markedsandel. Derfor har styrelsen foretaget en vurdering af fusionens virkninger på markedet.

Tilvæksten i DSV's markedsandel på markedet for lufttransportspedition er marginal efter fusionen, og ifølge parternes oplysninger vil HHI efter fusionen kun stige med [≥250] til et niveau på minimum [1.000-1.500]²⁴. Hverken markedsandele eller HHI indikerer dermed, at fusionen vil give anledning til betænkeligheder, jf. ovenfor.

Desuden bemærker styrelsen, at der ifølge parternes oplysninger er en lang række aktører på markedet, jf. ovenfor, og at styrelsens tredjemandsorientering ikke har givet anledning til bemærkninger fra hverken kunder eller konkurrenter, jf. ovenfor.

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det således Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at fusionen ikke giver anledning til indsigelser på markedet for lufttransportspedition.

6. Konklusion

Idet fusionen på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke giver anledning til indsigelser, har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen godkendt fusionen efter en forenklet sagsbehandling, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 7.

Godkendelsen er givet under forudsætning af, at de oplysninger, der kan tilskrives de deltagende virksomheder, er korrekte, jf. konkurrencelovens § 12 f, stk. 1, nr. 1.

²³ Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.2.6, side 41.

²⁴ Parterne har i anmeldelsen oplyst markedsandele for parterne selv og parterne fem største konkurrenter. De øvrige aktørers markedsandele indgår derfor ikke i beregningen af HHI. HHI må reelt formodes at være en anelse højere afhængig af de øvrige aktørers markedsandele.