

DE

***Fall Nr. IV/M.1375 -
VOLKSWAGEN /
FORD / AUTOEUROPA***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 02/02/1999

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentnummer 399M1375*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 02. 02. 1999

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldende Partei

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : Fall Nr. IV/M.1375 – Volkswagen/Ford/Autoeuropa
Anmeldung vom 21.12.1998 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89
des Rates (Fusionsverordnung)

1. Am 21. Dezember 1998 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89¹ des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen die Volkswagen AG („VWAG“) beabsichtigt, über ihre 100%ige Tochter Volkswagen Beteiligungs GmbH die 50%ige Beteiligung von Ford an den Gemeinschaftsunternehmen AutoEuropa („AE“) zu erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89¹ des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

I. DIE TÄTIGKEIT DER PARTEIEN UND DAS VORHABEN

¹ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S.1, berichtigte Fassung ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13; zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1310/97 (ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1, Berichtigung in ABl. L 40 vom 13.02.1998, S. 17.)

3. Die VWAG stellt Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge her. Die Geschäftstätigkeit umfaßt darüber hinaus auch die Forschung und Entwicklung sowie den Vertrieb von Kraftfahrzeugen. Zum VW-Konzern gehörten Ende 1997 die Marken VW, Audi, Seat und Skoda.
4. AE ist in der Herstellung von „multi-purpose vehicles“ (MPV) für die Marken Volkswagen, Seat und Ford tätig. Die Fahrzeuge werden unter den Namen „Sharan“ (VWAG), „Alhambra“ (Seat) und „Galaxy“ (Ford) vertrieben.

II. ZUSAMMENSCHLUSS

5. Das Vorhaben stellt einen Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 (b) der Fusionskontrollverordnung dar. AE ist ein Gemeinschaftsunternehmen. Anteilseigner sind zu je 50% VWAG und Ford Werke AG, Köln. Nach Übernahme des 50% Anteils von Ford ist der VW-Konzern alleiniger Eigentümer.
6. Mit Vertrag vom 14.12.1990 vereinbarten VWAG und Ford US, das Gemeinschaftsunternehmen AE zu je 50% befristet bis zum Auslauf des Fahrzeugmodells MPV (ca. im Jahr 2005) zu gründen. Das Gemeinschaftsunternehmen wurde am 23. Dezember 1992 durch Entscheidung der Kommission Nr. IV/33.814 unter Artikel 85 genehmigt. Mindestens zwei Jahre vor Ablauf der Frist sollte entschieden werden, inwiefern ein Nachfolgemodell gemeinsam bei AE produziert werden sollte. Sollte keine Einigung zwischen VWAG und Ford bzgl. eines Nachfolgemodells erzielt werden, wäre AE aufzulösen gewesen. Mit dem Joint-Venture-Dissolution-Agreement vom 10.12.1998 beschließen VWAG und Ford, das Gemeinschaftsunternehmen vorzeitig aufzulösen, indem Ford seine 50% Anteile an VWAG veräußert. AE wird weiterhin für Ford den Galaxy bis zum Jahr 2005 bauen. Diese Verpflichtung wird von den Vertragsparteien in einem Vehicle Supply Agreement vom 10.12.98 festgehalten.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

7. VWAG und AE haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR² (VW 57.649 Mio. EUR und AE 1.996 Mio. EUR). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (VWAG 38.279 Mio. EUR und AE 1.996 Mio. EUR). Die beteiligten Unternehmen erzielen nicht jeweils mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedsstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung. Es stellt keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

IV. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

A. Sachlich relevante Märkte

² Die Zahlen wurden kalkuliert auf der Basis der durchschnittlichen ECU-Wechselkurse in Übereinstimmung mit Artikel 5(1) und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes. Umsätze im Zeitraum vor dem 01.01.1999 wurden im Verhältnis 1:1 in EURO umgerechnet.

8. Der Zusammenschluß betrifft den Pkw-Sektor. Pkw sind Fahrzeuge, die in erster Linie dem Individualtransport von Passagieren auf öffentlichen Straßen dienen. Sie sind grundsätzlich nicht für gewerbliche Zwecke gedacht.
9. Ein MPV läßt sich als ein Fahrzeug beschreiben, das bis zu sieben Personen in drei Sitzreihen befördern kann bzw. beim Transport von fünf Personen erheblich mehr Stauraum für Gepäck als herkömmliche Kombifahrzeuge bietet. Die Möglichkeit, die Sitze der zweiten und dritten Reihe umzuklappen oder herauszunehmen, stützt das MPV mit einer hohen Flexibilität aus, die es sowohl für Freizeit- als auch Arbeitszwecke geeignet macht.
10. Gemäß dem Vortrag der Parteien sind die von AE hergestellten MPV-Fahrzeuge Pkw, die nach VW Klassifizierung dem sog. B-Segment (Passat, Audi A4, Vectra, Mondeo, BMW 3er, Mercedes C) zuzurechnen sind. Der Sharan sei hinsichtlich der Eigenschaften Raumangebot, Fahrleistungen, Ausstattung, Sicherheit und Verwendungszweck in bezug auf einen Passat aus Sicht des Verbrauchers austauschbar. Beide Fahrzeuge würden der Nutzung durch Familien und Mehrpersonenhaushalte dienen. Sie seien auch preislich vergleichbar.
11. Weiterhin führen die Parteien die Möglichkeit an, daß sich aufgrund der Marktentwicklung und der sich daraus ergebenden gesteigerten Präsenz der Anbieter von MPV ein eigenständiger MPV-Markt entwickelt haben könnte.
12. Die Kommission hat zwar in früheren Entscheidungen eine Segmentierung des Pkw-Gesamtmarktes in separate Produktmärkte anhand bestimmter Kriterien für möglich gehalten, eine endgültige Entscheidung darüber wurde aber nicht getroffen (siehe Entscheidungen Nr. IV/M.416 – BMW/Rover vom 14.03.94, Nr. IV/M.741 – Ford/Mazda vom 24.05.96, Nr. IV/M.1036 – Chrysler/Distributors vom 22.12.97, Nr. IV/M.1204 – Daimler-Benz/Chrysler vom 22.07.98). Auch im vorliegenden Fall kann eine Entscheidung darüber, ob für die Marktanteilsabgrenzung der Gesamtmarkt für Pkw, das sog. B-Segment oder das MPV-Segment zugrunde gelegt wird, offen bleiben, da nach allen alternativen Marktdefinitionen keine Wettbewerbsprobleme entstehen.

B. Räumlich relevante Märkte

13. In früheren Entscheidungen hat die Kommission die Frage, ob der räumlich relevante Markt im Automobilsektor national ist oder den EWR umfaßt, offen gelassen. Auch im vorliegenden Fall kann von einer Festlegung abgesehen werden, da nach allen alternativen Marktabgrenzungen keine Wettbewerbsprobleme entstehen.

C. Auswirkungen des Zusammenschlusses

14. Nach eigenen Angaben hat die VWAG (Konzern) in Deutschland und Österreich, bezogen auf das B+MPV-Segment, einen Marktanteil von 26,5% bzw. 28,5% im Jahr 1997. Die sich aufgrund dieser Marktabgrenzung ergebenden Marktanteile der VWAG (Konzern) in den EU-Mitgliedsstaaten überschreiten lediglich in diesen beiden Ländern 25%, während EU-weit der Marktanteil bei 17,7% liegt.
15. Bei der Annahme eines eigenen MPV-Marktes bestehen in drei EU-Mitgliedsstaaten Marktanteile über 25% (Deutschland 29,7%, Portugal 33,7% und Schweden 25,6%)

im Jahr 1997. EU-weit beträgt der Marktanteil der VWAG (Konzern) nach dieser Marktabgrenzung 20,3%.

16. Die Parteien geben die Marktanteile der VWAG (Konzern) am Pkw-Gesamtmarkt in den EU-Mitgliedsstaaten Deutschland und Österreich für das Jahr 1997 mit 27,5% bzw. 29% an. EU-weit liegt der Marktanteil der VWAG (Konzern) am Pkw-Gesamtmarkt für das Jahr 1997 bei 17,1%.
17. Der angemeldete Zusammenschluß hat auf den Wettbewerb in den Märkten keinen Einfluß, da sich die Marktanteile der VWAG in den betroffenen Märkten nicht erhöhen. Der Wechsel von gemeinsamer zu alleiniger Kontrolle über AE wird zu keiner Stärkung der Marktposition von VWAG führen. Vielmehr wird durch das zwischen Ford und AE geschlossene Vehicle Supply Agreement sichergestellt, daß Ford noch bis zum Jahre 2005 mit Galaxy-Fahrzeugen aus der Produktion von AE beliefert wird und mit diesen Fahrzeugen am Wettbewerb teilnehmen kann. Durch den Zusammenschluß erhöht sich für VWAG die Produktionskapazität lediglich um ca. 100.000 Fahrzeuge pro Jahr.

D. Nebenabreden

18. Die Parteien haben in der Anmeldung vorgetragen, daß das Vehicle Supply Agreement mit Ford eine Nebenabrede darstellt, die mit der Durchführung des Zusammenschlusses unmittelbar verbunden und notwendig ist. Sofern das Vehicle Supply Agreement als Einschränkung gesehen werden könnte, betrachtet es die Kommission als Nebenabrede, da eine Veräußerung der Fordbeteiligung ohne Gewährleistung der Produktion und Lieferung von Galaxy-Fahrzeugen bis zum Jahr 2005 für Ford wirtschaftlich nicht zumutbar wäre.

V. Ergebnis

19. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, dem angemeldeten Zusammenschluß nicht zu widersprechen und ihn für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Vertrag zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6(1)b der Fusionsverordnung und Artikel 57 des EWR-Vertrages.

Für die Kommission