

DE

***Fall Nr. IV/M.1446 -
DAIMLER CHRYSLER
/ ADTRANZ-ABB
DAIMLER BENZ
TRANSPORTATION***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 15/03/1999

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 399M1446*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 15.03.1999
SG (99) D/2000

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 über die Nichtveröffentlichung von Geschäftsgeheimnissen und anderen vertraulichen Informationen ausgelassen. Die Auslassungen sind durch Klammern [...] gekennzeichnet. Soweit möglich wurden die ausgelassenen Informationen durch eine Bandbreite/Bereichsangabe von Zahlen oder eine allgemeine Beschreibung ersetzt.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldende Partei

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft: IV/M. 1446 – DaimlerChrysler/ABB Daimler Benz Transportation

Anmeldung vom 15.02.1999 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)

1. Am 15. Februar 1999 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen DaimlerChrysler AG ("DaimlerChrysler") die Kontrolle über die Gesamtheit von dem Unternehmen ABB Daimler Benz Transportation ("Adtranz") erwirbt.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4069/89 des Rates¹ fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

I. DIE PARTEIEN

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 13.2.1998, S. 17.)

3. DaimlerChrysler hat den Schwerpunkt seiner Aktivitäten in den Bereichen Automobil, Luftfahrt und Dienstleistungen. DaimlerChrysler entwickelt, produziert und vertreibt Personenkraftwagen, Lastwagen und Ersatzteile. Im Bereich Luftfahrt entwickelt DaimlerChrysler Flugzeuge für zivile und militärische Zwecke, zivile und militärische Hubschrauber, Satelliten, Verteidigungssysteme und Flugzeugtriebwerke. Im Bereich Dienstleistungen bietet DaimlerChrysler Versicherungen, Finanzdienstleistungen, Informationstechnologie und Telekommunikationsdienste an.
4. Adtranz entwickelt, produziert und vertreibt unterschiedliche Schienenverkehrsfahrzeuge, Bahnfahrwegsysteme und bietet Wartungs- und Reparaturdienstleistungen an.

II. DAS VORHABEN UND DER ZUSAMMENSCHLUSS

5. Das Zusammenschlußvorhaben ist der Erwerb der alleinigen Kontrolle von Adtranz, das zur Zeit als ein Gemeinschaftsunternehmen mit jeweils 50%-Beteiligung von DaimlerChrysler und ABB Asea Brown Boveri AG ("ABB") geführt wird, durch DaimlerChrysler. Das Gemeinschaftsunternehmen Adtranz wurde von der Kommission, Fall IV/M.580 – ABB/Daimler Benz, mit Entscheidung vom 18.10.1995 genehmigt.
6. Dieses Vorhaben stellt einen Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3 (1) b der Fusionskontrollverordnung dar, da nach ihm die gemeinsame Kontrolle, die DaimlerChrysler und ABB zur Zeit bei Adtranz innehaben, durch eine alleinige Kontrolle seitens DaimlerChrysler abgelöst werden soll.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

7. DaimlerChrysler und Adtranz haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (in 1997, DaimlerChrysler 118.9 Mrd. EUR, Adtranz 3.2 Mrd. EUR). Die Unternehmen haben einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (DaimlerChrysler 40042 Mio. EUR, Adtranz 2380 Mio. EUR). Nicht beide Unternehmen erzielen mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in einem und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung. Es stellt keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

IV. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

A. Sachlich relevante Märkte

8. Von dem Zusammenschluß betroffen sind die sachlich relevanten Märkte der Bahntechnologie, d.h. Elektrolokomotiven, Diesellokomotiven, Kompletzzüge für den Fernverkehr, Reisezugwagen, Güterwaggons, Triebfahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Dieselantrieb für den regionalen Verkehr, Straßenbahnen, U-Bahn-Fahrzeuge, Automatische Personentransportsysteme, Bahnfahrleitungen, Bahnstromversorgung, Zugleit- und Sicherungssysteme, Instandhaltung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen und Fahrgastinformationssysteme. Die anmeldende Partei beruft sich bei dieser Einteilung der sachlich relevanten Märkte auf

bisherige Entscheidungen der Kommission². Nach Auffassung der Kommission könnte jedoch eine weitere Untergliederung der obengenannten sachlich relevanten Märkte in weitere Teilmärkte sinnvoll erscheinen.

9. Im vorliegenden Fall erscheint jedoch die genaue Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte nicht notwendig, da das Zusammenschlußvorhaben bei keiner denkbaren Marktdefinition wettbewerbliche Bedenken aufwirft.

B. Geographische Märkte

10. Nach Auffassung der anmeldenden Partei bilden die einzelnen EWR-Staaten jeweils die räumlich relevanten Märkte der jeweiligen sachlich relevanten Märkte. Die anmeldende Partei beruft sich dabei auf bisherige Entscheidungen der Kommission². Es existieren jedoch Anzeichen für eine Angleichung technischer Standards in der Gemeinschaft. Insbesondere betrifft dies technische Spezifikationen der Bahntechnologie im Rahmen des Aufbaus transeuropäischer Netze. Diesem Gesichtspunkt braucht indessen nicht im Einzelnen nachgegangen zu werden, da das Zusammenschlußvorhaben bei keiner denkbaren Marktdefinition wettbewerbliche Bedenken aufwirft.

C. Auswirkungen des Zusammenschlusses

11. Da das Zusammenschlußvorhaben nicht zu einer Addition von Marktanteilen führen kann, ist zu prüfen, ob es unter anderen Gesichtspunkten wettbewerbliche Bedenken aufwirft.
12. DaimlerChrysler ist auf dem Markt für Dieselmotoren für Schienenfahrzeuge tätig. Nur ein geringer Teil der von ihr für diese Zwecke hergestellten Motoren wird an Adtranz geliefert, den weitaus größeren Anteil vertreibt DaimlerChrysler an andere Lokomotivenhersteller weltweit. Die Leistungscharakteristik dieser Motoren qualifiziert nämlich eher zum Einsatz in schweren Diesellokomotiven. Der Absatz dieser Lokomotiven innerhalb der EU, dem Hauptabsatzgebiet der von Adtranz hergestellten Diesellokomotiven, hat aber wegen der Elektrifizierung der Hauptstrecken nur geringe Bedeutung und wird von der anmeldenden Partei als stagnierend bis rückläufig eingestuft. Diese Gegebenheiten werden durch das Zusammenschlußvorhaben nicht beeinflusst. Anderweitige vertikale Beziehungen zwischen Adtranz und DaimlerChrysler existieren nicht, da DaimlerChrysler in der Vergangenheit alle Bereiche der Bahntechnologie, wie bspw. die der AEG, veräußert hat.
13. Die vollständige Übernahme von Adtranz durch ein finanzstarkes Unternehmen wie DaimlerChrysler spielt für die wettbewerbliche Beurteilung des vorliegenden Zusammenschlusses keine Rolle, da bereits das Gemeinschaftsunternehmen über ausreichend finanzielle Ressourcen der beiden Muttergesellschaften ABB und DaimlerChrysler verfügt hat. Auch nach dem Zusammenschluß wird Adtranz als eigenständiges Unternehmen am Markt der Bahntechnologie agieren.

² IV/M.580 – ABB/Daimler-Benz, IV/M.1064 – Bombardier/Deutsche Waggonbau

14. Aus den genannten Gründen wird das Zusammenschlußvorhaben nicht zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung führen, durch die wirksamer Wettbewerb im EWR oder in einem wesentlichen Teil dieses Gebietes erheblich behindert würde.

V. ERGEBNIS

15. 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 Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR-Vertrages.

Für die Kommission