

DE

*Fall Nr. IV/M.800 -
Siemens / Sommer
Allibert*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 14/08/1996

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 396M0800*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14. August 1996

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

Einschreiben mit
Empfangsbestätigung

An die anmeldenden Unternehmen

Betr.: Fall Nr. IV/M.800 Siemens/Sommer Allibert

Anmeldung vom 15. Juli 1996 nach Artikel 4 der Verordnung (EG) des Rates Nr. 4064/89

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Am 15. Juli 1996 haben die Siemens Aktiengesellschaft (Siemens) und die Sommer Allibert Industrie Aktiengesellschaft (SAI) das Vorhaben angemeldet, ein Gemeinschaftsunternehmens, die SAS-Autosystemtechnik GmbH & Co. KG (SAS), zu gründen. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung (EG) Nr. 4064/89 (Fusionsverordnung) fällt und daß keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Vertrag über den Europäischen Wirtschaftsraum bestehen.

I. Die Parteien

2. Die Geschäftstätigkeiten von Siemens sind in den Bereichen Energieerzeugung, Energieübertragung und -verteilung, Anlagentechnik, Antriebs-, Schalt- und

Installationstechnik, Automatisierungstechnik, öffentliche Kommunikationsnetze, private Kommunikationsnetze, Sicherungstechnik, Verkehrstechnik, Automobiltechnik, medizinische Technik, Halbleiter, passive Bauelemente und Röhren, elektromagnetische Komponenten, Vernetzungssysteme, Informationstechnik und Lichttechnik organisiert.

3. Die Geschäftstätigkeiten von SAI umfassen den Automobilzuliefer- und den Wohnbereich. SAI ist eine Tochtergesellschaft des französischen Unternehmens Sommer Allibert S.A., das 63,2% der Anteile an SAI hält.
4. Die Geschäftstätigkeit der SAS soll die Entwicklung, Herstellung, Montage und den Vertrieb von integrierten Cockpits umfassen. Der Begriff des Cockpits ist nach Angaben der Parteien dabei nicht fest definiert. Cockpits würden je nach Fahrzeugtyp und Hersteller mit unterschiedlichen Komponenten versehen. Zwingend zu einem Cockpit gehörten die Instrumententafel (Armaturenbrett), die bereits aus mehreren Komponenten wie beispielsweise Luftgitter, Handschuhkasten, Gitter für Radiolautsprecher und Airbag bestehen kann. Je nach Fahrzeugtyp und Hersteller fielen weitere Komponenten unter den Begriff des Cockpits, beispielsweise Kabelbäume, elektrische Steuergeräte, Instrumente, Heizungs- und Klimageräte, Metallversteifer (Querverstrebungen zur Versteifung der Struktur des Fahrzeugs), Lenksäule, Pedalerie und Bremskraftverstärker.

II. Zusammenschluß

A. Gemeinsame Beherrschung

5. Siemens und SAI erwerben die gemeinsame Kontrolle über SAS. Beide Unternehmen werden jeweils 50% der Kapital- und Kommanditanteile und jeweils 50% der Stimmrechte halten. Gemäß Ziffer 6.4 des Joint Venture-Vertrages beschließt die Gesellschafterversammlung mit einer Mehrheit von 75% der Stimmen, so daß Entscheidungen nach Ziffer 6.2 des Joint Venture Vertrages nur gemeinsam getroffen werden können. Darüber hinaus bedürfen alle wesentlichen Geschäfte der SAS nach Ziffer 7.6 des Joint Venture-Vertrages der Zustimmung der "Partners´ Delegation". Auch diese ist paritätisch besetzt. Bei Pattsituationen wird die entsprechende Entscheidung gemäß Ziffer 8.4 des Joint Venture-Vertrages der Gesellschafterversammlung zur Entscheidung übertragen.

B. Vollfunktionsunternehmen

6. SAS wird auf Dauer alle Funktionen einer selbständigen wirtschaftlichen Einheit erfüllen und nicht lediglich ganz oder ganz überwiegend Hilfsfunktionen für ihre Muttergesellschaft übernehmen. SAS wird sowohl wirtschaftlich als auch personell in der Lage sein, sämtliche Funktionen eines Unternehmens im Markt wahrzunehmen. Ein großer Teil der bisherigen Cockpitaktivitäten von SAI wird in das Gemeinschaftsunternehmen eingebracht. Soweit sich SAS in einer Anfangsphase der Unterstützung der Muttergesellschaften im Vertrieb bedienen wird, werden die Muttergesellschaften nur als Verkaufsvertreter von SAS tätig werden. Die Montage der Cockpits wird in eigenen Betrieben von SAS vorgenommen oder möglicherweise von künftigen Tochterunternehmen von SAS durchgeführt werden.
7. Der genaue Umfang eines Cockpits unterliegt der jeweiligen Definition des Automobilherstellers für seine verschiedenen Fahrzeugtypen. Ob und inwieweit die

von SAS den Automobilherstellern angebotenen integrierten Cockpits Komponenten der Muttergesellschaften enthalten, hängt nach Angaben der Parteien daher von der Entscheidung der Automobilhersteller ab. Die Lieferbeziehungen zwischen SAS und den Muttergesellschaften beruhen gemäß Ziffer 15.6 des Joint Venture-Vertrages auf arms length-Basis. Exklusive Bezugspflichten des Gemeinschaftsunternehmens bei den jeweiligen Muttergesellschaften bestehen nicht. Selbst wenn alle von den Muttergesellschaften angebotenen Komponenten des integrierten Cockpits von SAS von den Muttergesellschaften geliefert werden, werden nach Angaben der Parteien die Komponenten der Muttergesellschaften im Verhältnis zum Gesamtwert des vollständigen integrierten Cockpits inklusive der Komponenten von dritten Zulieferern und der von SAS erbrachten Wertschöpfung [...] ⁽¹⁾ betragen, die sich etwa hälftig auf die Muttergesellschaften verteilen.

C. Konzentratives Gemeinschaftsunternehmen

8. Das Gemeinschaftsunternehmen bezweckt oder bewirkt auch nicht die Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens voneinander unabhängiger Unternehmen, die geeignet ist, zu einer Beschränkung des Wettbewerbs im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des EG-Vertrages zu führen.
9. Während beide Muttergesellschaften einzelne Komponenten für ein Cockpit fertigen, wird sich SAS mit der Herstellung, Montage, dem Vertrieb und der Entwicklung integrierter Cockpits beschäftigen. In Bezug auf Herstellung und Montage bedeutet dies, daß das Gemeinschaftsunternehmen komplette Cockpits in den Werken der Automobilhersteller, d.h. vorzugsweise direkt an der Fertigungsstraße des jeweiligen Herstellers, herstellt und gegebenenfalls montiert. Das integrierte Cockpit stellt ein neues, eigenständiges Produkt dar, das sich von der bloßen Montage einzelner Komponenten wesentlich durch die Verknüpfung unterscheidet. Durch die Zusammenfassung des know-hows der Muttergesellschaften soll es im Hinblick auf die Entwicklung integrierter Cockpits möglich sein, neue Ideen bei der Konzeption von Cockpits zu entwickeln und umzusetzen. Das hierfür erforderliche know-how steht nach Angaben der Parteien keiner der beiden Muttergesellschaften allein zur Verfügung. Erst die Kenntnisse und Fertigkeiten der Muttergesellschaften im Kunststoffbereich einerseits und im Bereich Elektrik/Elektronik andererseits ermöglichen solche Entwicklungen.
10. Auf dem Markt für integrierte Cockpits werden die Muttergesellschaften grundsätzlich nicht mehr selbständig tätig sein. Sommer Allibert war auf diesem Markt bisher nur im Bereich der Montage tätig. Nicht eingebracht werden [...] ⁽²⁾ die Aktivitäten für die Montage eines integrierten Cockpits der Sommer Allibert-Gruppe für [...] ⁽³⁾. Siemens war bei integrierten Cockpits bisher nicht tätig. [...] ⁽⁴⁾.
11. Auf den vorgelagerten Märkten für Komponenten sind die Muttergesellschaften weder aktuelle noch potentielle Wettbewerber. Siemens ist bei Elektrik- bzw. Elektronikkomponenten und SAI bei Kunststoffkomponenten tätig. Siemens und die Sommer Allibert-Gruppe werden die von ihnen hergestellten Komponenten weiterhin

(1) Geschäftsgeheimnis.

(2) Geschäftsgeheimnis.

(3) Geschäftsgeheimnis.

(4) Geschäftsgeheimnis.

unabhängig voneinander herstellen und vertreiben. Dies ist nach Angaben der Parteien erforderlich, weil die Automobilhersteller in der Regel die Einzelkomponenten, aus denen das Cockpit zusammengestellt wird, selbst und unabhängig von dem anbietenden Subsystemlieferanten direkt bei dem Komponentenhersteller bestellen. Deshalb ist es auch unwahrscheinlich, daß das Gemeinschaftsunternehmen Hauptabnehmer der Komponenten der Muttergesellschaften sein wird.

III. Gemeinschaftsweite Bedeutung

12. Der weltweite Gesamtumsatz von Siemens (ca. 47 Mrd. ECU) und Sommer Allibert S.A. (ca. 2 Mrd. ECU) beträgt mehr als 5 Milliarden ECU. Siemens (ca. 30 Mrd. ECU) und Sommer Allibert S.A. (ca. 1,6 Mrd. ECU) erzielen jeweils einen gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als 250 Millionen ECU. Siemens hat im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr mehr als zwei Drittel seines gemeinschaftsweiten Umsatzes in Deutschland erzielt. Sommer Allibert S.A. hat in keinem Mitgliedstaat mehr als zwei Drittel seines gemeinschaftsweiten Umsatzes erzielt. Der Zusammenschluß hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Fusionsverordnung.

IV. Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt

A. Produktmarktabgrenzung

13. SAS wird auf dem Markt für integrierte Cockpits tätig werden, der von den Märkten für die einzelnen Komponenten zu unterscheiden ist. Die meisten Automobilhersteller fragen nach Angaben der Parteien zwar derzeit nur Einzelkomponenten eines Cockpits nach und setzen es in der Regel selbst zusammen. Es bestehe aber der Trend, diese Aufgabe einem Subsystemlieferanten zu übertragen. Die Ermittlungen der Kommission haben eine Tendenz zur Beauftragung von Subsystemlieferanten bestätigt.
14. Der Markt für integrierte Cockpits ist auch von den Märkten für andere Subsysteme, wie beispielsweise Türen, zu unterscheiden. Diese Subsysteme sind für jeweils andere Funktionen hergestellt und aus der Sicht der Marktgegenseite, der Automobilhersteller, bei der Herstellung eines Fahrzeuges nicht miteinander austauschbar.

B. Geographischer Markt

15. Der relevante geographische Markt ist mindestens EG-weit. Die Nachfrage großer Automobilhersteller nach Komponenten scheint zunehmend sogar weltweit orientiert. Beim Bezug von Subsystemen kommt es nach Ermittlungen der Kommission allerdings, stärker als beim Bezug von Komponenten, auch auf die räumliche Nähe zu den Werken der Automobilhersteller an. Insofern ist es möglich, daß Subsysteme in erster Linie bei Zulieferern nachgefragt werden, die schon über räumlich nahe Produktionsstandorte verfügen oder bereit sind, diese zu errichten. Eine Standardisierung der integrierten Cockpits dürfte angesichts unterschiedlicher Anforderungen der Automobilhersteller an deren Gestaltung nur in geringerem Umfang möglich sein, so daß ein Anbieter überwiegend nicht durch grenzüberschreitende Lieferungen, sondern durch die Errichtung möglicherweise projektbezogener Produktionsstätten nahe der jeweiligen Abnehmer tätig werden dürfte. Dies spricht aber nicht gegen eine EG-weite Marktabgrenzung. Es ist davon auszugehen, daß, sofern die Automobilhersteller daran interessiert sind, die Hersteller von Subsystemen wie integrierter Cockpits Produktionsstätten an den Standorten der

Automobilhersteller errichten können. Die Hersteller oder zukünftigen Hersteller integrierter Cockpits dürften daher eine notwendige Fertigungsnähe EG-weit zumindest herstellen können.

C. Wettbewerbliche Beurteilung

16. Der Markt für integrierte Cockpits ist ein derzeit entstehender Markt. Insofern ist die Aussagekraft von Marktanteilen begrenzt. Da Siemens auf dem Markt für integrierte Cockpits bisher nicht tätig geworden ist, führt das Vorhaben jedenfalls zu keinen Marktanteilsadditionen. Nach Angaben der Parteien wird SAS auf der Basis der bisher erteilten Aufträge einen Marktanteil von etwa [...] ⁽⁵⁾ haben. [...] ⁽⁶⁾. Führende Wettbewerber sind nach Angaben der Parteien VDO, eine Tochtergesellschaft des Mannesmann-Konzerns (vgl. IV/M.164 Mannesmann/VDO), mit einem Marktanteil von [...] ⁽⁷⁾, Delphi [...] ⁽⁸⁾, ACD [...] ⁽⁹⁾ und Borealis mit [...] ⁽¹⁰⁾. Daneben gibt es nach Angaben der Parteien potentielle Wettbewerber, die alleine oder in Zusammenarbeit integrierte Cockpits entwickeln, herstellen und montieren können. Dazu dürften Lieferanten von Komponenten für Cockpits gehören. Angesichts der Existenz der Wettbewerber ist auch nicht ersichtlich, daß die Parteien infolge eines Ressourcenzuflusses von Siemens eine marktbeherrschende Stellung erlangen könnten. Insbesondere handelt es sich bei den Wettbewerbern um ebenfalls große Unternehmen. Auch eine marktabschottende Wirkung des Zusammenschlusses ist nicht erkennbar. Des weiteren ist zu berücksichtigen, daß die Automobilindustrie über erhebliche Nachfragemacht verfügen dürfte, die die Angebotsmacht der untereinander im Wettbewerb stehenden Anbieter integrierter Cockpits begrenzt. Es ist daher nicht zu erwarten, daß durch das Zusammenschlußvorhaben eine marktbeherrschende Stellung der Parteien auf dem Markt für integrierte Cockpits entstehen wird.

V. Nebenabreden

17. Nach Auffassung der Parteien sind einige Klauseln ihres Joint Venture-Vertrages mit der Durchführung des Zusammenschlusses unmittelbar verbunden und für diese notwendig. Sie haben beantragt, entweder festzustellen, daß diese Klauseln nicht gegen Artikel 85 und 86 des EG-Vertrages verstoßen oder die Klauseln als Nebenabreden des Zusammenschlusses freizugeben.
18. Ziffer 15.2. des Joint Venture-Vertrages regelt im wesentlichen, daß die Parteien bei integrierten Cockpits im Grundsatz ausschließlich über SAS zusammenarbeiten [...] ⁽¹¹⁾. Soweit Ziffer 15.2 eine Wettbewerbsbeschränkung enthalten sollte, stärkt sie die Unabhängigkeit des Gemeinschaftsunternehmens und ist daher integraler Bestandteil des Zusammenschlusses.
19. Soweit das Gemeinschaftsunternehmen gemäß Ziffer 15.4. des Joint Venture-Vertrages das Recht erhält, die Vertriebskanäle der Muttergesellschaften auf "arms length-basis"

⁽⁵⁾ Geschäftsgeheimnis, zwischen 10% und 20%.

⁽⁶⁾ Geschäftsgeheimnis, Marktanteil von Sommer Allibert aus einem nicht in das Gemeinschaftsunternehmen eingebrachten Geschäft unter 10%.

⁽⁷⁾ Geschäftsgeheimnis, zwischen 30% und 40%.

⁽⁸⁾ Geschäftsgeheimnis, zwischen 10% und 20%.

⁽⁹⁾ Geschäftsgeheimnis, unter 15%.

⁽¹⁰⁾ Geschäftsgeheimnis, unter 15%.

⁽¹¹⁾ Geschäftsgeheimnis.

zu nutzen, aber die Vertriebs- und Marketinghoheit in Bezug auf die Aktivitäten für integrierte Cockpits hat, wird die Unabhängigkeit des Gemeinschaftsunternehmens gestärkt. Die Klausel ist daher ebenfalls integraler Bestandteil des Zusammenschlusses.

20. Demgegenüber legen die Klauseln in Ziffer 15.5. und 15.6. des Joint Venture-Vertrages, die eine Nutzung der Rechte und des know-hows des Gemeinschaftsunternehmens durch die Parteien sowie eine bevorzugte Lieferantenstellung der Parteien regeln, dem Gemeinschaftsunternehmen in erster Linie einseitig Verpflichtungen auf und können nicht als für die Durchführung des Zusammenschlusses notwendig angesehen werden. Inwieweit diese Klauseln gegen Artikel 85 und 86 des EG-Vertrages verstoßen, kann im Rahmen dieses Fusionskontrollverfahrens nicht beurteilt werden.

VI. Ergebnis

21. Aufgrund der vorstehenden Feststellungen ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, daß das Zusammenschlußvorhaben nicht zur Entstehung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung in den betroffenen Märkten führt und daher keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt oder dem EWR-Vertrag gibt.
22. Aus diesem Grund 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