

DE

***Fall Nr. COMP/M.1810 -  
VW / EUROPCAR***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 18/02/2000

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar  
Dokumentnummer 300M1810*



## KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.02.2000  
SG (2000) D/01690

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 anmeldenden Parteien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : Fall Nr. COMP/M.1810 – Volkswagen/Europcar  
Anmeldung vom 17.1.12.2000 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (Fusionsverordnung)

1. Am 17. Januar 2000 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89<sup>1</sup> des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen die Volkswagen AG („VW AG“) beabsichtigt, die alleinige Kontrolle über Europcar International S.A. („Europcar“) zu erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 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**

3. VW AG stellt Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge her. Die Geschäftstätigkeit umfaßt darüber hinaus auch die Forschung und Entwicklung sowie den Vertrieb von Kraftfahrzeugen. Zum VW-Konzern gehören die Marken VW, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti und Rolls-Royce. Weitere Tätigkeiten von VW AG sind Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit Vertrieb und Finanzierung von PKW und Nutzfahrzeugen sowie EDV-Dienstleistungen.

---

<sup>1</sup> 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.)

4. Europcar ist in verschiedenen EWR-Staaten unmittelbar und über Tochtergesellschaften bei der kurzfristigen und langfristigen Vermietung von Kraftfahrzeugen tätig.

## **II. ZUSAMMENSCHLUSS**

5. Das Vorhaben stellt einen Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 (b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates dar. Derzeit wird Europcar gemeinsam von VW AG und Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme S.A. („CIWLT“), einer 100%igen Tochter des französischen Unternehmens Accor S.A., kontrolliert, die beide jeweils 50% des Gesellschaftskapitals halten. CIWLT ist im Bereich Hotel- und Gaststättengewerbe sowie Reiseveranstaltung tätig. Gemäß dem am 15. 12. 1999 zwischen CIWLT und VW AG unterzeichneten „Share Sale and Purchase Agreement“ wird VW AG über ihre 100%ige Tochtergesellschaft „Volkswagen Beteiligungs-Gesellschaft mbH“ von CIWLT 50% des Gesellschaftskapitals von Europcar erwerben und damit die alleinige Kontrolle über das Unternehmen erlangen.

## **III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

6. VW AG und Europcar haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (VW AG 68.173 Mio. EUR und Europcar 2.030,033 Mio. EUR). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. EUR (VWAG 46.598 Mio. EUR und Europcar 2.010,323 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**

#### *Vermietung von Kraftfahrzeugen*

7. Die Parteien beschreiben den Markt der Vermietung von Kraftfahrzeugen (Kfz) als die Bereitstellung von Kfz zur Nutzung für eine individuell vereinbarte Dauer, wobei das Kfz vom Nutzer an bestimmten Orten (zumeist der Ort der Niederlassung des Vermieters) übernommen wird und nach Ablauf der Mietdauer an dem gleichen oder einem anderen vereinbarten Ort zurückgestellt wird.
8. Die Parteien nehmen eine weitere Unterteilung in kurzfristige Vermietgeschäfte (z.B. für Geschäftsreisen, Freizeit, Tourismus) und langfristige Vermietgeschäfte (üblicherweise für 1,2 oder 3 Jahre) vor (siehe auch Fall M. 234-GECC/Avis). Bei längerfristigen Vermietgeschäften stehen jedoch regelmäßig die Finanzierungsleistung des Anbieters bzw. Leistungen im Fuhrparkmanagement im Vordergrund. Daher ist zu erwägen, ob Geschäftsbanken bzw. Leasingunternehmen beim langfristigen Kfz-Vermietgeschäft im Wettbewerb mit den Kfz-Vermietunternehmen stehen.
9. Einen Teil des kurzfristigen Vermietgeschäftes bildet das „Unfallersatzgeschäft“. Darunter werden die Vermietumsätze verstanden, die die Vermietunternehmen nicht mit dem Mieter, sondern direkt mit einer Autohaftpflichtversicherung abrechnen. Der Vermieter bietet hierbei in der Regel nicht nur seine Vermietleistung an, sondern ein Leistungsbündel, das u.a. direkte Abrechnung mit der Versicherung sowie die Befreiung von der Kautionshinterlegung und der Mietvorauszahlung beinhaltet. Hinzu kommen

weitere Besonderheiten, wie z.B. die Art des Aufeinandertreffens von Angebot und Nachfrage (Vermittlung durch die Werkstatt) bzw. die Struktur des Marktes, der hauptsächlich durch kleinere und mittlere Unternehmen gekennzeichnet ist.

10. Eine endgültige Entscheidung über die Marktabgrenzung ist jedoch nicht erforderlich, da sowohl bei Betrachtung des Gesamtmarktes (lang- und kurzfristiges Vermietgeschäft, Unfallersatzgeschäft) als auch bei Betrachtung der Segmente keine wettbewerbsrechtlichen Probleme entstehen.

#### *Herstellung und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen*

11. Pkw sind Fahrzeuge, die in erster Linie dem Individualtransport von Passagieren auf öffentlichen Straßen dienen. Die Kommission hat in vorangehenden Entscheidungen verschiedenste Kriterien zur Marktabgrenzung herangezogen, insbesondere Fahrzeuglänge oder Größe des Motors. Die Kommission hat somit 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). Die engste bisher von der Kommission überprüfte Marktabgrenzung (siehe u.a. Fall M.1452-Ford/Volvo) umfaßt folgende Kategorien: Kategorie A (Minicars), Kategorie B (Kleinfahrzeuge), Kategorie C (Kompaktklasse), Kategorie D (Mittelklassefahrzeuge), Kategorie E (Limousine), Kategorie F (Luxusklasse), Kategorie S (Sportwagen), Kategorie M (Mehrzweckfahrzeuge) und Kategorie J (Mehrzwecksportfahrzeuge). Zu den leichten Nutzfahrzeugen gehören Kleinbusse, Transporter und Kleinlastwagen.
12. Auch im vorliegenden Fall kann eine Entscheidung darüber, ob der Beurteilung ein Gesamtmarkt für Pkw oder einzelne Segmente zugrunde gelegt werden, offen bleiben, da nach keiner alternativen Marktdefinition Wettbewerbsprobleme entstehen würden. Es wäre auch denkbar, eine weitere Unterteilung des Vertriebs von Kfz nach Kunden (Großabnehmer, Einzelkunden) vorzunehmen. Der Verkauf an sogenannte „Flottenabnehmer“ (Taxiunternehmen, Ministerien, große Vermietunternehmen, Bahn, Post, etc.) könnte getrennt betrachtet werden, da es sich dabei zumeist um Direktgeschäfte handelt (vom Hersteller direkt an den Abnehmer), bei denen Sonderkonditionen eingeräumt werden (Rabatte zwischen [..%] während Händlerrabatte bei [..%] liegen). Im vorliegenden Fall braucht jedoch über die oben genannten Segmentierungen nicht endgültig entschieden zu werden, da sich bei keiner möglichen Marktabgrenzung ein Wettbewerbsproblem ergibt.

#### **B. Räumlich relevante Märkte**

##### *Vermietung von Kraftfahrzeugen*

13. Die Parteien sind der Ansicht, daß der Markt für die Vermietung von Kfz angesichts des differenzierten Konsumentenverhaltens in den einzelnen Ländern, der nationalen Einkaufspräferenzen, bestehender Sprachbarrieren sowie angesichts der noch vorhandenen Schwierigkeiten bei der Abwicklung grenzüberschreitender Transaktionen derzeit nationale Dimension hat. Diese Abgrenzung wird durch Angaben von Wettbewerbern gestützt, wonach die Kunden in der Regel nationale Produkte bevorzugen und nachfragen (wie z.B. Renault oder Citroen in Frankreich oder VW in Deutschland) und die Anbieter deshalb diese Modelle führen müssen, um wettbewerbsfähig zu sein. Weiters unterscheidet sich die Zusammensetzung der

Fuhrparks der Vermieter von Mitgliedsland zu Mitgliedsland. Für die Zwecke der Prüfung des vorliegenden Falles kann daher der Marktabgrenzung der Parteien gefolgt werden.

14. Der räumliche Rahmen des Unfallersatzgeschäftes könnte aufgrund der Tatsache, daß dieses Segment hauptsächlich von kleinen und mittleren Unternehmen geprägt ist bzw. dieses Geschäft zumeist von der Werkstatt vor Ort vermittelt wird, als lokal betrachtet werden. Dafür spricht auch, daß ein Unfallersatzwagen vom Berechtigten zumeist an dem Ort in Anspruch genommen wird, wo der Unfall passiert. Es braucht jedoch über die Frage der räumlichen Abgrenzung des Unfallersatzgeschäftes letztlich nicht entschieden zu werden, da die wettbewerbliche Beurteilung nicht davon abhängt, ob das Unfallersatzgeschäft dem Markt für kurzfristige Vermietung oder dem der Kfz-Vermietung insgesamt zugeschlagen wird oder nicht.

#### *Herstellung und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen*

15. Die Kommission hat in früheren Entscheidungen offen gelassen (siehe z.B. Fall M.741-Ford/Mazda und M.1452-Ford/Volvo), ob es sich um nationale Märkte oder um einen EWR-weiten Markt handelt. Auch hier braucht die Frage nicht entschieden zu werden, da bei keiner der möglichen Marktabgrenzungen Wettbewerbsprobleme entstehen.

### **C. Auswirkungen des Zusammenschlusses**

#### **1. Horizontale Auswirkungen**

16. Zu horizontalen Überlappungen der Aktivitäten der Parteien kommt es lediglich auf dem Markt der langfristigen Vermietung von Kraftfahrzeugen, und zwar in Frankreich, Spanien, Italien und Portugal. In allen diesen Ländern liegen jedoch die gemeinsamen Marktanteile der Parteien wesentlich unter 5%. Ferner stehen die Parteien auch nach dem Zusammenschluß im Wettbewerb mit einer Vielzahl anderer Vermietunternehmen. Zählt man Geschäftsbanken bzw. Leasingunternehmen zu den direkten Wettbewerbern, ergeben sich noch geringere Marktanteile der Parteien.

#### **2. Vertikale Auswirkungen**

17. Unter vertikalen Gesichtspunkten ist zu berücksichtigen, daß in manchen Ländern des EWR Europcar im Vermietgeschäft und VW AG als Produzent bzw. im Vertrieb tätig ist. Auch unter diesem Blickwinkel stößt das Vorhaben jedoch nicht auf wettbewerbliche Bedenken. Dies ergibt sich aus einer Untersuchung der aktuellen Marktsituation auf den jeweiligen Märkten und der Möglichkeiten, die Stellung der Parteien nach Durchführung des Vorhabens zu verstärken.

##### a) Aktuelle Marktsituation

###### *i) Marktstellung der Parteien*

18. Europcar erreicht auf keinem der betroffenen Märkte der KFZ-Vermietung Marktanteile von [20-30%] oder mehr.
19. VW AG ist im Verkauf von Pkws in der Kategorie B (Kleinfahrzeuge) in allen vier betroffenen Märkten (Spanien, Belgien, Norwegen, Deutschland) tätig sowie Marktführer in den Kategorien C, D und M in Deutschland. In diesen für die Vermietung relevanten Kategorien übersteigt der Anteil von VW AG jedoch nicht [30-

40%]. Der VW AG stehen außerdem in allen betroffenen Märkten andere bedeutende Wettbewerber gegenüber. Nachstehend sind Einzelheiten zur Bedeutung der Parteien in den einzelnen Märkten aufgeführt. Die unter „Herstellung/Vertrieb“ genannten Kategorien sind die für die Vermietung und somit für die Beurteilung des Vorhabens unter vertikalen Gesichtspunkten am bedeutendsten.

### *Spanien*

20. In Spanien erreichte Europcar 1999<sup>2</sup> im Gesamtvermietmarkt (lang- und kurzfristiges Vermietgeschäft, Unfallersatzgeschäft) 6,6% Marktanteil, Marktführer Avis hatte ca. 16%, National-Atesa 12,5% und Hertz über 6%. Würde man das Unfallersatzgeschäft vom übrigen Vermietgeschäft trennen, so würden sich die Marktpositionen nicht erheblich ändern. Das Unfallersatzgeschäft hat nur einen geringen Anteil am gesamten Vermietgeschäft von Europcar (unter 10%). Ähnliches gilt für die Wettbewerber von Europcar. Die höchsten Anteile erreicht Europcar in der kurzfristigen Vermietung von Kfz [20-30%]<sup>3</sup>. In keiner Fahrzeugkategorie übersteigt der Marktanteil von VW [30-40%], wobei in allen Kategorien starke internationale Wettbewerber tätig sind. Die Beurteilung der Position der VW AG ändert sich ebensowenig bei Betrachtung des Gesamtmarktes (alle Kategorien)<sup>4</sup>.

Herstellung/ Vertrieb: Gesamtmarkt 99	VW (Gesamt): [15-25%]	GM(Gesamt): [5-15%]	Ford(Gesamt): [5- 15%]	Fiat(Gesamt): [>10%]
Herstellung/ Vertrieb:Kateg. 98	B: (VW) [30- 40%]	B(Opel): [1- 20%]	B(Renault): [5- 15%]	B (Peugeot): [5- 15%]
Kurzfristige Vermietung 98	Europcar: [20- 30%] (200 Stützpunkte)	Avis <sup>5</sup> : [25-35%]  (128 Stützpunkte)	Hertz <sup>6</sup> : [<15%]  (138 Stützpunkte)	

### *Belgien*

21. In Belgien hatte Europcar auf dem Gesamtmarkt (kurzfristiges, langfristiges Vermietgeschäft und Unfallersatzgeschäft) 1999<sup>7</sup> Anteile von [<10%], Marktführer Avis [<20%], Keddy [10-20%] und Hertz [10-15%]. Würde man das Unfallersatzgeschäft

<sup>2</sup> Quelle: Datamonitor; Studie „European Car Rental 1999“

<sup>3</sup> Quelle: Anmeldung

<sup>4</sup> Auch bei separater Betrachtung der Verkäufe an Flottenabnehmer würden die Marktanteile VWs nicht erheblich höher ausfallen.

<sup>5</sup> Avis unterhält nach Angaben der Parteien eine intensive Kooperation mit General Motors.

<sup>6</sup> Hertz wird seit 1994 von Ford kontrolliert.

<sup>7</sup> Quelle: Datamonitor

vom übrigen Vermietgeschäft trennen, so würden sich die Marktpositionen nicht erheblich ändern. Das Unfallersatzgeschäft hat nur einen geringen Anteil am gesamten Vermietgeschäft von Europcar (unter 10%). Ähnliches gilt für die Wettbewerber von Europcar. Die höchsten Anteile erreicht Europcar in der kurzfristigen Vermietung von Kfz (15%)<sup>8</sup>. In keiner Fahrzeugkategorie übersteigt der Marktanteil von VW 26%, wobei in allen Kategorien starke internationale Wettbewerber tätig sind. Die Beurteilung der Position der VW AG ändert sich ebensowenig bei Betrachtung des Gesamtmarktes (alle Kategorien).<sup>9</sup>

Herstellung/ Vertrieb: Gesamtmarkt 99	VW(Gesamt) [15-25%]	GM(Gesamt): [5-15%]	Ford(Gesamt): [5-15%]	Fiat (Gesamt): [<10%]	
Herstellung/ Vertrieb:Kateg. 98	B (VW) [20-30%]	B(Opel): [10-20%]	B(Renault): [15-25%]	B (Peugeot) [10-20%]	B(Ford): [<15%]
Kurzfristige Vermietung 98	Europcar: [10-20%]  (27 Stützpunkte)	Avis <sup>10</sup> : [25-35%]  (44 Stützpunkte)	Hertz <sup>11</sup> : [15-25%]  (37 Stützpunkte)	Budget: <10	National: <10

### Norwegen

22. In Norwegen hatte Europcar 1999<sup>12</sup> auf dem Gesamtmarkt [<10%] Marktanteil, Avis/Leiva kam auf [20-30%], Hertz/First auf [15-25%] und Budget auf [<10%]. Würde man das Unfallersatzgeschäft vom übrigen Vermietgeschäft trennen, so würden sich die Marktpositionen nicht erheblich ändern. Das Unfallersatzgeschäft hat nur einen geringen Anteil am gesamten Vermietgeschäft von Europcar (unter 10%). Ähnliches gilt für die Wettbewerber von Europcar. Die höchsten Anteile erreicht Europcar in der kurzfristigen Vermietung von Kfz [15-25%].<sup>13</sup> In keiner Fahrzeugkategorie übersteigt der Marktanteil von VW [<40%], wobei in allen Kategorien starke internationale Wettbewerber tätig sind. Die Beurteilung der Position der VW AG ändert sich ebensowenig bei Betrachtung des Gesamtmarktes (alle Kategorien).<sup>14</sup>

<sup>8</sup> Quelle: Anmeldung

<sup>9</sup> Siehe Fn.3

<sup>10</sup> Avis unterhält nach Angaben der Parteien eine intensive Kooperation mit General Motors.

<sup>11</sup> Hertz wird seit 1994 von Ford kontrolliert.

<sup>12</sup> Quelle: Datamonitor

<sup>13</sup> Quelle: Anmeldung

<sup>14</sup> Siehe Fn.3

Herstellung/ Vertrieb: Gesamtmarkt 99	VW(Gesamt) [20-30%]	GM(Gesamt): [ $<15\%$ ]	Ford(Gesamt): [ $<15\%$ ]	Fiat (Gesamt): [ $<5\%$ ]
Herstellung/ Vertrieb:Kateg 98	B:(VW) [30-40%]	B(Opel): $>18$	B(Ford): 10	B(Fiat): [ $<5\%$ ]
Kurzfristige Vermietung 98	Europcar: [15-25%]  (92 Stützpunkte)	Avis <sup>15</sup> : [25-35%]  (101 Stützpunkte)	Hertz <sup>16</sup> : [25-35%]  (92 Stützpunkte)	

### *Deutschland*

23. In Deutschland hat Europcar auf dem Gesamtmarkt (langfristiges und kurzfristiges Vermietgeschäft und Unfallersatzgeschäft) [10-20%], Marktführer Sixt [10-20%], Hertz und Avis haben jeweils [ $<10\%$ ] und [ $<15\%$ ]. Würde man das Unfallersatzgeschäft vom übrigen Vermietgeschäft trennen, so würden sich die Marktpositionen nicht erheblich ändern. Das Unfallersatzgeschäft hat nur einen geringen Anteil am gesamten Vermietgeschäft von Europcar (unter 10%). Ähnliches gilt für die Wettbewerber von Europcar.<sup>17</sup> Die höchsten Anteile erreicht Europcar in der kurzfristigen Vermietung von Kfz [10-20%]. In keiner Fahrzeugkategorie übersteigt der Marktanteil von VW [ $<40\%$ ], wobei in allen Kategorien starke internationale Wettbewerber tätig sind. Die Beurteilung der Position der VW AG ändert sich ebensowenig bei Betrachtung des Gesamtmarktes (alle Kategorien).<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Avis unterhält nach Angaben der Parteien eine intensive Kooperation mit General Motors.

<sup>16</sup> Hertz wird seit 1994 von Ford kontrolliert.

<sup>17</sup> Hinzu kommt der Umstand, daß in Deutschland im Unfallersatzgeschäft aufgrund der Tarifempfehlungen des HUK-Verbandes praktisch identische Preise gefordert werden, d.h. daß die Wettbewerbsbedingungen zumindest teilweise vorgegeben sind.

<sup>18</sup> Siehe Fn. 3

Herstellung/ Vertrieb: Gesamtmarkt 99	VW(Gesamt) [<30]	GM(Gesamt) [10-20%]	Ford (Gesamt): [<15%]	Fiat(Gesamt): [<5%]
Herstellung/ Vertrieb: Kateg. 98	B: (VW) [20-30%]  C:(VW): [30-40%]  D(VW): [20-30%]	B(Opel): [15-25%]  C(Opel): [15-25%]  D(Opel): [<15%]	B(Ford): [10-20%]  C(Ford): [<10%]  D(Ford): [<15%]	B(Fiat): [<15%]  C(Fiat): [<5%]  D(Fiat): [<5%]
Kurzfristige Vermietung	Europcar: [10-20%]  (420 Stützpunkte)	Sixt : [20-30%]  (441 Stützpunkte)	Avis <sup>19</sup> : [<15%] (350 Stützpunkte)	Hertz: [<10%]  (240 Stützpunkte)

*Marktanteile von VW (Herstellung und Vertrieb von Kraftfahrzeugen) in der EU*

24. Die sich aufgrund dieser Marktabgrenzung ergebenden Marktanteile der VW AG (Konzern) lagen 1999 im Gesamtmarkt EU-weit bei [<20%], General Motors hatte [<15%], Ford [<10%], Daimler Chrysler [5-10%] und Renault [5-10%]. Auch bei Betrachtung der einzelnen Kategorien lagen die Marktanteile von VW jedenfalls unter 20%.

*ii) Marktzutrittsbedingungen auf dem Markt der KFZ-Vermietung*

25. In allen oben genannten Staaten sind die Markteintrittsschranken eher gering. Es bestehen im allgemeinen keine besonderen rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, behördliche Genehmigungen sind nicht erforderlich. Markteintritte erfolgten in den letzten 5 Jahren z.B. in Spanien durch die Unternehmen Thrifty (11/1997), Europlan (5/1997), Sixt (4/1999), in Deutschland durch National (1999).

b) Möglichkeiten, die Stellung der Parteien zu verstärken

*i) Verstärkung der Stellung von Europcar auf den Märkten der KFZ-Vermietung*

26. Eine Strategie VWs zu diesem Zweck, die darin bestünde, die Belieferung von anderen Vermietunternehmen einzustellen oder zu reduzieren, ist nicht ernstlich zu erwarten. Die Verwendung von Fahrzeugen eines Herstellers durch Vermietunternehmen stellt eine wesentliche Möglichkeit für diesen Hersteller dar, seine jüngsten Modelle dem potentiellen Kunden zu präsentieren, ohne daß dieser aktiv nach einem Neuwagen suchen muß bzw. sich zu einer Probefahrt entscheiden muß. Nach Meinung von Marktbeobachtern werden so oft Anreize zum Kauf bestimmter Fahrzeugmodelle geschaffen. Der großräumige Verzicht auf eine solche Marketingchance (in Deutschland entfallen auf die Wettbewerber von Europcar 83% des Vermietmarktes) würde im Endeffekt dem Hersteller selbst schaden.

<sup>19</sup> Hertz wird seit 1994 von Ford kontrolliert.

27. Die Marktführerschaft eines Herstellers (wie von VW in manchen Ländern und Kategorien) ist für die Vermieter allenfalls eines von mehreren Kriterien für die Zusammenstellung eines optimalen Fuhrparks. Der Kommission liegen Informationen vor, wonach die Anteile der führenden Hersteller im Fuhrpark der Vermieter oft erheblich unter deren Marktanteilen beim Vertrieb von Pkws liegen, ohne daß dieser Umstand die Aktivitäten der betroffenen Vermieter beeinträchtigen würde.
28. Außerdem ist nicht zu erkennen, dass der Wechsel von gemeinsamer zu alleiniger Kontrolle über Europcar die Anreize und Möglichkeiten VWs verstärken würde, Europcar zu bevorzugen bzw andere Vermietunternehmen zu diskriminieren. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß vertikale Bindungen zwischen VW und Europcar bereits seit 1988 bestehen, damals erwarb VW AG mit CIWLT gemeinsame Kontrolle über Europcar. Bereits in dieser Situation hatte VW ein Interesse daran, Europcar gegenüber dessen Konkurrenten zu bevorzugen. Das Interesse von CIWLT war nicht anders gelagert.
29. Eine ähnliche Schlußfolgerung kann auch hinsichtlich der Frage einer möglichen Preisdiskriminierung der Wettbewerber Europcars durch VW AG in Folge des gegenständlichen Zusammenschlusses gezogen werden. Auch insoweit wird sich die Situation durch den Übergang von gemeinsamer zu alleiniger Kontrolle nicht grundlegend ändern.

*ii) Verstärkung der Stellung von VW auf dem Markt der Herstellung und des Vertriebs von Kraftfahrzeugen*

30. Der Umsatz von VW AG, der aus dem Verkauf von Pkws an Europcar erzielt wird erscheint im Verhältnis zum Gesamtabsatz von VW AG (EU: 91.759 Millionen EUR; Spanien: 5.482 MEUR, Deutschland 46.744, Norwegen: 918, Belgien/Lux: 3.121) ganz geringfügig (unter 1%). Es erscheint daher ausgeschlossen, daß VW seine Stellung auf den Märkten der Herstellung und des Vertriebs von Kraftfahrzeugen durch Verkäufe an Europcar (das bislang 50 bis 60 % der Fahrzeuge von anderen Herstellern bezog) wesentlich verstärken könnte.
31. In Erwägung der voranstehenden Ausführungen ergibt sich aus dem angemeldeten Zusammenschluß in keinem der betroffenen Märkten die Gefahr der Entstehung einer marktbeherrschenden Stellung.
32. Zwischen Accor und Europcar wurde am 25. 11. 1999 im Zusammenhang mit dem hier behandelten Vorhaben ein Partnerschaftsübereinkommen geschlossen. Die vorliegende Entscheidung ergeht unbeschadet einer eventuellen Überprüfung dieses Übereinkommens selbst (vgl. Artikel 81 EGV).

## **V. Ergebnis**

33. 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.

unterzeichnet von  
**M. MONTI**  
 Mitglied der Kommission  
 Für die Kommission