

DE

***Fall Nr. COMP/M.2421 -  
CONTINENTAL / TEMIC***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 11/06/2001

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar  
Dokumentenummer 301M2421*



Brüssel, den 11.06.2001

SG (2001) D/289098

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**

**Betrifft : Fall Nr. COMP/M.2421 - Continental/Temic  
Anmeldung vom 03.05.2001 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG)  
Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)**

1. Am 03.05.2001 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates<sup>1</sup> bei der Kommission eingegangen. Danach ist folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen UMG-Beteiligungs-GmbH ("UMG"), das von Continental AG ("Continental") kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung die Kontrolle über die Unternehmen Temic Telefunken microelectronic GmbH ("Temic GmbH"), Temic Automotive of North America Inc. ("Temic Inc") und Temic Mexico S.A. de C.V. ("Temic SA") durch den Kauf von Anteilsrechten.<sup>2</sup>
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 EWR-Abkommen keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

---

<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.)

<sup>2</sup> Im folgenden werden alle von Continental erworbenen Temic-Gesellschaften als "Temic" bezeichnet.

## **I. DIE TÄTIGKEITEN DER PARTEIEN**

3. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig: Continental war bis vor kurzem im wesentlichen in der Reifenproduktion tätig. Continental hat seither eine Reihe von Akquisitionen in den Bereichen Bremsenherstellung, Kfz-Teile und anderen technischen Produkten getätigt.
4. Temic ist eine DaimlerChrysler Tochter, welche ihre Tätigkeiten auf die Herstellung elektronischer Teile für die Kfz-Industrie konzentriert.

## **II. DAS VORHABEN**

5. Continental beabsichtigt, durch ihre 100%-ige Tochtergesellschaft UMG von der DaimlerChrysler AG ("DC") eine Mehrheitsbeteiligung (60 %) an der Temic GmbH, zu erwerben. Die Parteien haben eine Put und Call Option hinsichtlich des Erwerbs der verbleibenden Anteile von 40% durch Continental vereinbart. Darüber hinaus ist auch der Erwerb von jeweils 100% an der Temic Inc. und Temic SA Gegenstand des Kaufvertrages.
6. [... *Darstellung vertraulicher Einzelheiten des Zusammenschlusses*]
7. Durch den Zusammenschluß will Continental über ihr Kerngeschäft (Reifen und Bremsen) hinaus ihre Tätigkeit als Kfz-Zulieferunternehmen ausbauen und sich weiter zu einem der führenden Systemanbieter entwickeln.

## **III. ZUSAMMENSCHLUSS**

8. Durch den Zusammenschluß wird Continental alleinige Kontrolle an den von DC erworbenen Unternehmen erhalten. Continental wird das strategische Wirtschaftsverhalten von Temic künftig allein bestimmen können. DC wird keine Sperrrechte hinsichtlich strategischer geschäftspolitischer Entscheidungen betreffend Temic haben. Continental wird über die Ernennung des bzw. der Geschäftsführer der Zielgesellschaft ebenso allein entscheiden können wie über das Budget und die Unternehmensstrategie von Temic. Das Unternehmen ist dabei nicht auf die Zustimmung des Minderheitsgesellschafters DC angewiesen. Lediglich in bezug auf die Unternehmensstrategie hat DC ein Diskussionsrecht.

## **IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

9. Die Unternehmen Continental und Temic haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. ECU<sup>3</sup> (Continental 10.115 Mio. EUR und Temic [...] Mio. EUR). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. ECU (Continental 5.982 Mio. EUR und Temic [...] Mio. EUR). Beide Unternehmen erzielen nicht mehr als zwei Drittel ihres jeweiligen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2

---

<sup>3</sup> Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S.25).

der Fusionskontrollverordnung. Es handelt sich nicht um einen Kooperationsfall mit der EFTA-Überwachungsbehörde nach dem EWR-Abkommen.

## **V. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT**

### **A. Sachlich relevante Märkte**

10. Continental produziert elektronische Bremssysteme und Luftfedersysteme für PKW. Temic ist auf den vorgelagerten Märkten für elektronische Steuergeräte und Sensoren für diese Produkte tätig. Es besteht daher in diesen Bereichen eine vertikale Beziehung zwischen den Parteien.

#### **1. Elektronische Bremssysteme (EBS)**

##### **a. Elektronische Bremssysteme (Continental)**

11. Continental stellt elektronische Bremssysteme (EBS) für hydraulische Bremsen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge her. Elektronisches Bremssystem (EBS) ist der Oberbegriff für Antiblockiersysteme (ABS), Antischlupfregelungen (ASR), *Traction Control Systems* (TCS) und elektronische Stabilitätsprogramme (ESP). Basisausstattung ist jeweils ABS, welches mit den anderen genannten Funktionen kombiniert werden kann.

- Antiblockiersysteme (ABS) sorgen dafür, daß die Räder beim Bremsvorgang nicht blockieren und die Bremskraft der konkreten Situation so angepaßt wird, so daß das Fahrzeug optimal bremst und lenkbar bleibt.
- ABS werden auch mit integriertem Antischlupfregelungssystem (ASR) oder *Traction Control System* (TCS) angeboten. Beide Systeme haben dieselbe Funktion: sie verhindern ein Durchdrehen des Rades auf der Fahrbahnoberfläche beim Beschleunigen. Allerdings wird von den beiden Systemen jeweils eine andere Technologie zur Erreichung dieses Zweckes verwendet. ASR/TCS ist lediglich ein Ausstattungsmerkmal qualitativ höherwertiger Antiblockiersysteme. Gegenüber der Grundausstattung ABS sind die (von den OEMs gezahlten) Preise für ABS mit ASR/TCS nur unwesentlich höher. So beträgt der Preisunterschied (durchschnittlich) unter EUR [...]; dies entspricht einem Aufpreis von ca. [...] % im Vergleich zum Preis für die Grundausstattung ABS.
- Elektronische Stabilitätssysteme (ESP - Electronic Stability Programs) verhindern ein Schleudern und Umkippen des Wagens sowie das Über- oder Untersteuern in Kurven. ESP sind erst seit 1997/98 auf dem Markt. Sie setzen die Basisfunktion ABS mit ASR/TCS voraus, sind also ebenfalls eine Zusatzausstattung zu dieser Grundfunktion, allerdings eine technisch deutlich anspruchsvollere als ASR/TCS. Der Preis für ESP ist daher um EUR [...] bis EUR [...] höher als der für die Grundausstattung ABS. Dies entspricht einem Aufpreis von [...] bis [...] %.

12. Die anmeldenden Parteien erklären, daß der Markt für EBS insgesamt, unabhängig von der Ausstattungsart, der sachlich relevante Markt ist, da alle elektronischen Bremssysteme das Vorhandensein von ABS voraussetzen und es sich bei ASR/TCS und ESP um Zusatzfunktionen zu dieser Grundfunktion handelt. Es kann allerdings erwogen werden, Märkte für ABS (mit oder ohne ASR/TCS) einerseits und ESP (inkl.

ABS mit ASR/TCS) andererseits abzugrenzen. Eine solche Abgrenzung wäre mit Rücksicht auf die nur unwesentlich höheren Preise für ABS mit ASR/TCS und die wesentlich höheren Preise für ESP (inkl. ABS mit ASR/TCS) sowie den technischen Unterschied sachgerecht.

13. Eine weitere Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte ist jedoch nicht notwendig, weil in allen untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

**b. Elektronische Steuergeräte (ECUs) für EBS und Sensoren für ESP (Temic)**

**aa. Elektronische Steuergeräte (ECUs) für EBS**

14. Temic stellt elektronische Steuergeräte (Electronic Control Units, ECUs) für EBS her. Auch bei den ECUs lassen sich unterschiedliche Ausstattungsvarianten unterscheiden, die denen im Bereich EBS entsprechen. So gibt es ECUs für die Grundfunktion ABS, ABS kombiniert mit ASR/TCS oder aber ABS mit ASR/TCS und ESP. Während ECUs für ABS mit ASR/TCS gegenüber ECUs nur für ABS lediglich geringe Modifikationen aufweisen, besteht zu ECUs für ESP ein deutlicherer Unterschied. Die Anbieter können allerdings jeweils jede der genannten Ausstattungsvarianten für elektronische Bremssysteme herstellen. Mit Rücksicht darauf und auf den Trend zu Systemen mit zusätzlichen Ausstattungsvarianten, d.h. hin zu ABS mit ASR/TCS oder ESP (inkl. ABS mit ASR/TCS), ist nach Ansicht der Parteien von einem Markt für elektronische Steuergeräte/ECUs insgesamt auszugehen.

15. Eine weitere Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte ist jedoch nicht notwendig, weil in allen untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

**bb. Sensoren für ESP**

16. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stellt Temic Querschleunigungssensoren (low-g-Beschleunigungssensoren) her. Diese messen die Querschleunigung des Fahrzeugs und kommen in Fahrwerksapplikationen, wie z.B. ESP, zur Anwendung. Die von Temic hergestellten Beschleunigungssensoren könnten prinzipiell an Continental zugeliefert werden, wobei allerdings eine Anpassungszeit von 1 – 1,5 Jahren erforderlich sein würde.

17. Da low-g-Beschleunigungssensoren einen spezifischen Verwendungszweck im Vergleich zu anderen in Fahrzeugen verwendeten Sensoren haben, gehen die Parteien von einem eigenen Markt für dieses Produkt aus.

18. Eine weitere Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte ist jedoch nicht notwendig, weil in allen untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

**2. Luftfedersysteme**

**a. Luftfedersysteme (Continental)**

19. Continental stellt seit 1997 Luftfedersystem für PKW, Sport Utility Vehicles (SUVs) und Vans her, nicht aber für LKW und Busse. Das Luftfedersystem eines Pkw ersetzt

die herkömmliche Stahlfeder. Im Pkw-Bereich ist der Markt erst in der Entwicklung begriffen. Luftfedersysteme werden derzeit in hochwertige Fahrzeuge in der neuen Generation der Mercedes S-Klasse, beim Toyota Lexus, Audi A 6, BMW X 5 und demnächst im Porsche Colorado eingesetzt. Es handelt sich bei Luftfedersystemen gegenwärtig noch um einen sehr kleinen Bereich. So wurden im Jahre 2000 [...] in Europa ca. 200.000 PKW mit Luftfedersystemen ausgerüstet. Continental ist der einzige Hersteller von kompletten Luftfedersystemen für den OEM-Bereich. Üblicherweise kaufen die Automobilhersteller die Einzelkomponenten für diese Systeme selber ein, kombinieren diese und setzen sie entsprechend ein.

20. Nach Auffassung der Parteien handelt es sich bei Luftfedersystemen für PKW (einschließlich SUVs und Vans) um einen separaten Produktmarkt. Eine weitere Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte ist jedoch nicht notwendig, weil in allen untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

#### **b. ECUs und Sensoren für Luftfedersysteme (Temic)**

21. Temic stellt die für Luftfedersysteme benötigte Elektronik her. Es handelt sich dabei um ECUs und low-g-Sensoren. Als sachlich relevante Märkte kommt ein Markt für ECUs für Luftfedersysteme einerseits und ein Markt für low-g-Sensoren für Luftfedersysteme andererseits in Betracht. Die Frage ob weitere Märkte, die jeweils ECUs und Sensoren für andere Verwendungszwecke einbeziehen, zu definieren sind, kann offenbleiben.

#### **B. Räumlich relevante Märkte**

22. Alle im vorliegenden Fall in Frage stehenden Produkte werden als OEM/OES Produkte ausschließlich an die Automobilhersteller vertrieben. Es gibt keine Zölle oder anderweitigen Handelshemmnisse innerhalb der EG. Die Preise sind in diesem Gebiet gleichförmig, weil die Automobilhersteller innerhalb dieses Raumes ausschreiben und, wenn sie einem Zulieferer einen Zuschlag erteilen, die Teile dann von diesem für alle ihre Produktionsstätten in der EG beziehen. Die Zulieferer beliefern ihrerseits die ganze EG von ihren zentralen Produktionsstätten.
23. Die Kommission hat daher bereits in vorangehenden Fällen festgestellt, daß Märkte im Automobilzulieferbereich, soweit es sich um OEM/OES Lieferungen handelt, mindestens EWR-weit abzugrenzen sind.<sup>4</sup> Die räumliche relevanten Märkte brauchen nicht weiter abgegrenzt zu werden, weil durch das Zusammenschlußvorhaben in allen in Frage kommenden alternativen räumlichen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR, noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebietes erheblich behindert würde.

#### **C. Beurteilung**

24. Im vorliegenden Fall gibt es zwischen den Aktivitäten der Parteien keine horizontalen Überschneidungen, jedoch vertikale Beziehungen. Continental ist mit der Herstellung von EBS und Luftfedersystemen in Bereichen tätig, die der Herstellung der dafür erforderlichen Elektronik, die durch Temic erfolgt, nachgelagert sind.

---

<sup>4</sup> Sieh z.B. die Fälle COMP/M.1481 Denso/Magneti Marelli vom 26.04.99, COMP/M.1491 Bosch/Magneti Marelli vom 25.05.99, COMP/M.1929 Magneti Marelli/SEIMA, vom 29.05.00.

## **1. Elektronische Bremssysteme (EBS)**

### **a. Elektronische Bremssysteme (Continental)**

25. Auf dem Markt für EBS hat Continental - je nach der zugrundegelegten Produktmarktdefinition - einen Marktanteil von [40-50]% - [40-50]% in der EG. In allen alternativen Marktabgrenzungen ist Bosch der Marktführer, gefolgt von Continental. Andere Anbieter für EBS in Europa sind TRW und Wabco, wobei diese die Ausstattungsvariante ESP nicht anbieten. Beide haben in Europa geringe Marktanteile, wobei TRW durch seine Stellung als Nummer zwei auf dem amerikanischen Markt weltweit erheblich höhere Marktanteile zeigt. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

26. Betrachtet man die Marktanteile für den Markt für EBS insgesamt (d.h. inklusive aller Ausstattungsvarianten) in der EG im Jahre 2000 so entfallen auf Continental [40-50]%, auf Bosch [50-60]% und auf TRW [1-5].

27. Unterteilt man den Markt nach den Ausstattungsvarianten im EBS, so kommt man auf die folgenden Marktanteile:

- Bei ABS (mit oder ohne ASR/TCS) sind die Marktanteile ähnlich mit [40-50]% für Continental, [50-60]% für Bosch, [1-5]% für TRW und [ $<1$ ]% für Wabco.
- Bei ABS mit ASR/TCS und ESP hat Continental [40-50]% und Bosch [50-60].

28. Weltweit ergibt sich folgendes Bild:

- Bei EBS insgesamt hat Continental einen Marktanteil von [20-30]%, Bosch [30-40]%, TRW [10-15]%. Weitere Anbieter sind Delphi mit [1-5]%, Denso mit [1-5]%, Sumitomo mit [1-5]%, Aisin Seiko mit [1-5]% sowie Unisia Jecs mit [1-5].
- Bei ABS (mit oder ohne ASR/TCS) ergeben sich Marktanteile von [20-30]% für Continental, [30-40]% für Bosch, [10-15]% für TRW, [5-10]% für Delphi und [5-10]% für Denso.
- Bei ABS mit ASR/TCS und ESP hat Continental [40-50]%, Bosch [40-50]% und die übrigen Wettbewerber zusammen [5-10].

### **b. Elektronische Steuergeräte (ECUs) für EBS und Sensoren für ESP (Temic)**

#### **aa. Elektronische Steuergeräte (ECUs) für EBS**

##### **(1) Marktposition**

29. Auf dem den EBS vorgelagerten Markt für ECUs für alle EBS hat Temic in der EG einen Marktanteil von [60-70]%, gefolgt von Siemens mit [20-30]% and anderen (Visteon, NEC) mit [1-5]%. Das Bild ist ähnlich im Bereich ABS (mit oder ohne ASR/TCS), wo Temic einen Anteil von [50-60]% hat, Siemens [30-40]% und andere (Visteon und NEC) [5-10]%. Betrachtet man lediglich den Bereich EBS mit der Ausstattungsvariante ESP so hat Temic in Europa einen Marktanteil von 100%. Bei weltweiter Betrachtungsweise liegen die Anteile durch die Anwesenheit von außereuropäischen Anbietern entsprechend niedriger, d.h. sie sind ungefähr halb so

groß. Die Ausnahme bildet wiederum EBS mit der Ausstattungsvariante ESP. Hier hat Temic einen Anteil von [95-100]% und die anderen beiden Anbieter Visteon und Melco haben [ $<5$ ].

30. Diese Marktanteile berücksichtigen allerdings nicht die Marktstellung von Bosch, der im Bereich EBS vertikal integriert ist und ECUs für EBS selbst produziert. Unter Einbeziehung dieser Produktion wäre auch hier Bosch unter allen verschiedenen Marktsegmenten Marktführer. Weltweit würden sich die Anteile von Temic durch die Anwesenheit anderer vertikal integrierter Anbieter wie TRW, Wabco, Delphi und Denso weiter vermindern. Im einzelnen sähe die Marktlage unter dieser Prämisse in der EG folgendermaßen aus:

- Marktanteile für ECUs für alle EBS Ausstattungsvarianten insgesamt: Temic [20-30]%, Bosch [50-60]%, Siemens [10-15]%, TRW [1-5]%, andere (Visteon, Wabco, NEC) [1-5]%;
- Marktanteile für ECUs für ABS (mit oder ohne ASR/TCS): Temic [20-30]%, Bosch [50-60]%, Siemens [15-20]%, TRW [1-5]%, übrige (Visteon, Wabco, NEC) [1-5]%;
- Marktanteile für ECUs für EBS mit ESP: Temic [40-50]%, Bosch [50-60]%

31. Bei weltweiter Betrachtung ist Bosch wiederum mit Marktanteilen um die [20-30]% (je nach Marktsegment) Marktführer, gefolgt von Temic mit um die [10-20]% Marktanteilen. Auch hier sind die Anteile lediglich im Bereich EBS mit ESP höher. Dort kommt Bosch auf Anteile von [50-60]% und Temic auf [30-40].

## **(2) Weitere Gesichtspunkte**

32. Durch die vorliegende Transaktion wird Continental dieselbe vertikale Integration ermöglicht, über die der Marktführer Bosch bereits verfügt. Andere Wettbewerber wie TRW und Wabco, die auch in Europa tätig sind, ebenso wie außereuropäische Wettbewerber wie Delphi (US) und Denso (JPN) sind ebenfalls vertikal integriert.

33. Ein Abschottungseffekt gegenüber den nicht integrierten Marktteilnehmern durch die in Frage stehenden Transaktion ist darüber hinaus nicht zu erwarten, weil bereits gegenwärtig Temic [über 80] seiner Herstellung von elektronischen Steuergeräten (ECUs) an Continental liefert.

34. Im übrigen sind eine Reihe von potentiellen Wettbewerbern außerhalb des europäischen Marktes vor allem in den USA und Japan tätig, die ihre Marktstellung auf dem europäischen Markt ohne weiteres ausbauen könnten. Zu denken wäre dabei zunächst an TRW aber auch an Denso und Delphi.

35. Ein weiterer Gesichtspunkt ist die Nachfragemacht der Marktgegenseite. Die hier in Frage stehenden Produkte werden ausschließlich als OEM/OES Produkte an die Automobilindustrie geliefert.

## **bb. Sensoren für ESP**

36. Temic ist gegenwärtig nicht auf dem Markt tätig, da es Sensoren für ESP lediglich konzernintern an Mercedes liefert. Größter Hersteller ist wiederum Bosch, der ebenfalls



nicht auf dem Markt tätig ist, da das Unternehmen lediglich für den Eigenbedarf produziert. Bei einer Berücksichtigung der Produktion aller vertikal integrierten Unternehmen in diesem Bereich käme Bosch in der EG auf einen Anteil von [50-60]%, gefolgt von VTI mit [40-50]%. Temics Anteil beläuft sich lediglich auf [1-5]%. Ein Abschottungseffekt ist daher nicht zu befürchten.

## **2. Luftfedersysteme**

### **a. Luftfedersysteme (Continental)**

37. Continental ist bisher der einzige Hersteller von integrierten Luftfedersystemen. Üblicherweise kaufen die Automobilhersteller die Einzelkomponenten für diese Systeme selber, kombinieren diese und setzen sie entsprechend ein. Daher läge der Marktanteil von Continental bei 100%, wenn man von einem Markt für Luftfedersysteme ausginge. Berücksichtigt man allerdings die Integrationsleistung der Automobilhersteller, so würde Continental auf einen Marktanteil von [5-10]% kommen. Unter diesen Umständen kann man nicht von einer dominanten Marktstellung von Continental ausgehen.

### **b. ECUs und Sensoren für Luftfedersysteme (Temic)**

38. Temic ist ein bedeutender Hersteller von ECUs und Sensoren für Luftfedersysteme. Allerdings produziert Temic ECUs und Sensoren für Luftfedersysteme gegenwärtig fast ausschließlich konzernintern für DC. Lediglich [*Angabe der Anzahl*] Sensoren für Luftfedersysteme (bei einer Gesamtproduktion von insgesamt [*Angabe der Anzahl*] Stück) werden konzernextern abgesetzt.

39. Ohne Berücksichtigung der Eigenproduktion würden die Anteile von Temic für ECUs für Luftfedersysteme in der EG bei [30-40]% liegen, gefolgt von Hella mit [30-40]%.

40. Bei Sensoren für Luftfedersysteme würde der Marktanteil von Temic unter dieser Prämisse bei rund [70-80]% liegen. Wettbewerber sind Texas Instruments mit [20-25]% und Bosch mit [1-5]%.

41. Die starke Marktstellung von Temic erklärt sich folgendermaßen: Luftfedersysteme werden erst seit 1997 angeboten. Der diesbezügliche Markt ist noch in der Entwicklung begriffen. Temic führt in diesem Bereich die technologische Entwicklung an. Es ist allerdings zu erwarten, daß, ähnlich wie bei anderen Innovationen in der Automobilindustrie (z.B. ABS), andere Hersteller in diese Technologie einsteigen und auf dem Markt tätig werden. Dabei kann jeder Hersteller von ECUs und Sensoren als potentieller Markteinsteiger angesehen werden. Zu diesen potentiellen Wettbewerbern sind Unternehmen wie Bosch, Siemens und Magneti Marelli zu zählen. VTI wird als neuer Marktteilnehmer ab Juli 2001 Sensoren für Luftfedersysteme anbieten.

42. Das Marktvolumen für ECUs und Sensoren für Luftfedersysteme ist zur Zeit noch gering. Der Umsatz von Temic für beide Produkte belief sich im Jahre 2000 auf insgesamt [...] Mio. EUR.

43. Ein Abschottungseffekt ist auch hier auszuschließen, da Temic im wesentlichen für den Eigenbedarf von DC produziert.

44. Im übrigen wird durch die Transaktion eine marktbeherrschende Stellung nicht begründet oder verstärkt, weil die Parteien sich auch hier der Nachfragemacht der Automobilhersteller gegenüber sehen. Das zeigt sich im Bereich der hier in Frage stehenden Märkte schon daran, daß die Automobilhersteller die genannten Produkte auch selbst herstellen können.

#### **D. Ergebnis**

45. Aufgrund der Marktstellung der anmeldenden Parteien wird das Vorhaben keine Auswirkungen auf den Wettbewerb im EWR haben.

46. Folglich schafft oder verstärkt der beabsichtigte Zusammenschluß keine beherrschende Stellung, als deren Ergebnis wirksamer Wettbewerb im EWR oder einem wesentlichen Teil davon erheblich behindert würde.

#### **VI. SCHLUSS**

47. Aus diesen Gründen hat die Kommission beschlossen, keine Einwände gegen den angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen für vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6 (1) b der Fusionskontrollverordnung und auf Artikel 57 des EWR-Abkommens.

Für die Kommission

Mario MONTI,  
Mitglied der Kommission.