

Öffentliche Version

FUSIONSVERFAHREN
Artikel 6(1) b Entscheidung

Einschreiben mit
Empfangsbestätigung

An die Anmelder

Betreff: Fall Nr. IV/M.256 - Linde/Fiat
Anmeldung vom 27.8.1992 gemäß Artikel 4 der
Ratsverordnung Nr. 4064/89 (Fusionsverordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren,

I. DIE ANMELDUNG

II. Die oben näher bezeichnete Anmeldung betrifft den beabsichtigten Erwerb von 51 % der Anteile an Fiat OM Carrelli Elevatori S.p.A. (Carrelli) durch die Linde AG. Die IVECO S.p.A., eine Tochtergesellschaft der Fiat S.p.A., bleibt mit einem Anteil von 49 % an Carrelli beteiligt.

III. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung Nr. 4064/89 (Fusionsverordnung) fällt und daß keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bestehen.

Die Parteien

IV. Linde ist ein deutsches Unternehmen, das in den Bereichen der Flurförderzeuge, Industriegase und des Maschinenbaus tätig ist.

IVECO stellt im wesentlichen Kraftfahrzeuge her. Carrelli, die italienische Tochtergesellschaft von IVECO, produziert und vertreibt Flurförderzeuge.

V. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

VI. Linde, IVECO und Carrelli sind am Zusammenschlußvorhaben beteiligte Unternehmen im Sinne von Artikel 1(2) der Fusionsverordnung. Die Unternehmen erzielten im Jahre 1991 einen weltweiten Gesamtumsatz von über ECU 5 000 Millionen. Linde und IVECO erreichten jeweils einen gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als ECU 250 Millionen. Die Parteien erzielten nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Umsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat.

VII. KONZENTRATIVES GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

a) Gemeinsame Kontrolle

VIII. Nach Vollzug des Zusammenschlußvorhabens wird Fiat, über IVECO, 49 % und Linde 51 % der Kapitalanteile von Carrelli halten. Trotz der unterschiedlichen Beteiligungshöhe wird Carrelli aus den folgenden Gründen gemeinsam kontrolliert.

IVECO wird einen von drei Vertretern in den Board of Directors von Carrelli entsenden. IVECO wird darüberhinaus Veto-Rechte, insbesondere im Hinblick auf die folgenden Entscheidungen, haben :

- die Zustimmung zu den jährlichen Erfolgs-, Budget- und Geschäftsplänen, den jährlichen Kreditprogrammen und jährlichen Kapitalinvestitionsplänen;
- die Zustimmung zu jedem Vertrag, bei dem Carrelli Verpflichtungen eingeht, die die Grenze von 1 000 Millionen italienischen Lire oder fünf Jahren überschreiten;
- die Einstellung einer bestehenden und die Aufnahme einer neuen Modellreihe;
- den Abschluß von Lizenzverträgen über Marken oder Patente oder Vereinbarungen über den Austausch von Technologien, die für das Geschäft von Carrelli Bedeutung haben;
- die Veränderung oder Ergänzungen im Hinblick auf die Benutzung bestehender Handelsnamen und Handelsmarken;
- die Zustimmung über die Politik zur Abfindung von Arbeitnehmern.

Die Gesamtheit der obengenannten Elemente gewähren IVECO und Linde gemeinsam einen bestimmenden Einfluß auf

Carrelli. Carrelli wird daher als von Linde und IVECO gemeinsam kontrolliert angesehen.

b) Ein auf die Dauer angelegtes, selbständiges Vollfunktions-Gemeinschaftsunternehmen

IX. Das Gemeinschaftsunternehmen wird weiterhin auf den europäischen Märkten als eine unabhängige und selbständige wirtschaftliche Einheit auftreten, da es alle bestehenden Aktivitäten weiterführen und Vermögensgegenstände behalten sowie alle Mittel erhalten wird, um sein Geschäft und seine Geschäftspolitik als ein vollständig unabhängiges Unternehmen für eine unbegrenzte Zeit weiter zu entwickeln. Der Name Carrelli, die Handelsmarken und Warenzeichen bleiben unverändert bestehen.

c) Keine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens

X. Nach Vollzug des Zusammenschlusses wird IVECO (Fiat) nicht mehr auf den Märkten von Carrelli, d.h. bei Gegengewichtsgabelstaplern und Lagertechnik, tätig sein. Ein potentieller Wiedereintritt von IVECO/Fiat in die betroffenen Märkte kann als sehr unwahrscheinlich angesehen werden. Selbst wenn IVECO/Fiat über die nötige Finanzkraft verfügt, wäre dies für IVECO/Fiat - nachdem es den Geschäftsbereich in ein Gemeinschaftsunternehmen mit Linde, einem der wichtigsten und einem der technisch weitentwickeltesten Marktteilnehmer eingebracht hat - wirtschaftlich unvernünftig, selbst einen Wiedereintritt in den Markt zu versuchen.

Hieraus kann gefolgert werden, daß das Zusammenschlußvorhaben keine Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens zwischen den Muttergesellschaften von Carrelli (IVECO und Linde) oder zwischen IVECO/Fiat und Carrelli mit sich bringt.

XI. Im Hinblick auf die Beziehung zwischen Linde und Carrelli wird Linde weiterhin auf allen Märkten, auf denen Carrelli tätig ist, tätig bleiben. Die Errichtung des Gemeinschaftsunternehmens erfolgt jedoch dergestalt, daß Linde die Gesamtverantwortlichkeit für die geschäftliche Strategie und das Tagesgeschäft des Gemeinschaftsunternehmens übernimmt. Daraus folgt, daß die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens nicht zu einer Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens voneinander unabhängig bleibender Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung führt.

XII. Das angemeldete Vorhaben ist daher ein Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3 der Fusionsverordnung.

XIII. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

Relevanter Produktmarkt

XIV. Carrelli produziert und vertreibt Flurförderzeuge. Diese Produktgruppe kann weiter untergliedert werden in Gegengewichtsgabelstapler und Lagertechnik-Geräte. Letztere bestehen zum einen aus Geräten mit Hubgerüst, wie Hochhubwagen, Hochregalstapler, Schubmaststapler und Vertikalkommissionierer, und zum anderen aus Geräten ohne Hubgerüst, wie vor allem Niederhubwagen und Horizontalkommissionierer.

Linde produziert und vertreibt die gleiche Produktpalette.

Gegengewichtsgabelstapler

XV. Im gesamten Bereich der Flurförderzeuge bilden Gegengewichtsgabelstapler den Umsatzschwerpunkt für beide beteiligte Unternehmen.

Diese Stapler dienen dem Transport von Gütern in horizontaler und vertikaler Richtung bis zu einer Hubhöhe von etwa 4-5 Metern. Sie nehmen die Last außerhalb der Radbasis auf, wobei das Kippmoment durch ein Gegengewicht ausgeglichen wird. Gegengewichtsstapler sind in vielfältiger Ausführung hinsichtlich Tragkraft (0,6 - 50 Tonnen) und Antriebsart (elektrisch, Diesel, Benzin, Treibgas) erhältlich. Sie sind das flexibelste und schnellste Förderzeug innerhalb einer Fabrik oder eines Lagers, das vorwiegend für den schnellen Horizontaltransport und für begrenzte Hubzwecke benutzt wird. Gegengewichtsstapler können ebenfalls im Freien eingesetzt werden, weil sie nicht notwendigerweise ebene Böden benötigen.

Aufgrund dieser prinzipiellen Eigenschaften sind Gegengewichtsstapler von den anderen, zusammenfassend als Lagertechnik-Geräte bezeichneten, Flurförderzeugen zu unterscheiden, die spezialisierteren Aufgaben dienen. Neben ihren Vorteilen (Tragkraft, Schnelligkeit, Hubfähigkeit, Benutzbarkeit auf unebenen Böden) haben Gegengewichtsstapler auch Nachteile. So benötigen sie beispielsweise einen größeren Manövrierraum als die anderen Transportmittel und können die Güter nicht sehr hoch heben. Aus diesem Grunde sind sie für Transportaufgaben zwischen den Lagerregalen nicht einsetzbar.

XVI. Einige der großen Anbieter von Gegengewichtsstaplern produzieren auch Lagertechnik, wohingegen andere Hersteller

nur in einem der Sektoren vertreten sind. Auch die Hauptanbieter scheinen sich mindestens auf Gegengewichtsstapler oder Lagertechnik zu konzentrieren. So legen beispielsweise die japanischen Produzenten ihren Schwerpunkt in Europa auf Gegengewichtsstapler, weil das diesbezügliche Marktvolumen deutlich größer ist als das im Lagertechnik-Bereich insgesamt. Andere, wie Jungheinrich und BT, produzieren ausschließlich oder vorwiegend Lagertechnik-Geräte. Folglich ist die Struktur der Angebotsseite in beiden Sektoren unterschiedlich.

XVII. Es wird daher davon ausgegangen, daß Gegengewichtsgabelstapler einen eigenen relevanten Produktmarkt bilden. Diese Sichtweite wird von den Parteien geteilt.

Lagertechnik-Geräte

XVIII. Im Hinblick auf die Lagertechnik stellt sich die Frage, ob die verschiedenen Arten von Geräten jeweils eigene relevante Produktmärkte bilden. Es existiert ein breites Sortiment: Nieder- und Hochhubwagen, Schubmaststapler, Hochregalstapler, Vertikal- und Horizontalkommissionierer. Diese Produkte können wiederum weiter untergliedert werden im Hinblick auf Spezialanwendungen, Größe und andere Eigenschaften. Einerseits dient jedes Produkt einem unterschiedlichen, sehr speziellen Zweck. Andererseits sind die Produkte Teil eines Gesamtsystems und daher komplementär. Unternehmen, die neue Lager einrichten, benötigen die gesamte Lagertechnik-Palette oder mindestens einen wesentlichen Teil davon, d.h. die Grundausrüstung. Die Kunden sind daher weitgehend die gleichen für alle Produktlinien.

XIX. Das gleiche gilt für die Angebotsseite. Die Anbieter von Lagertechnik produzieren prinzipiell die gesamte oder nahezu die gesamte Produktpalette und in der Regel in ein und derselben Produktionsstätte. Die Hauptbestandteile, die benutzten Maschinen und die gesamte Grundfertigung sind dieselben für sämtliche Produkte. Nur die Endmontage unterscheidet sich aufgrund von verschiedenen Zusatzkomponenten.

XX. Die Nachfrage - wie auch die Angebotsstruktur - weist im Vergleich der einzelnen Produkte ähnliche Merkmale auf. Es liegt damit der Schluß nahe, daß sich die Wettbewerbsbedingungen nicht unterscheiden. Ein Indikator dafür ist in der Tatsache zu sehen, daß die beteiligten Unternehmen ähnliche Marktanteile in den jeweiligen Segmenten haben.

Es liegen daher starke Anzeichen für die Existenz eines relevanten Produktmarktes für Lagertechnik-Geräte vor. Ob ein einheitlicher Produktmarkt existiert oder ob dieser aus verschiedenen Teilmärkten besteht, kann wegen der vergleichbaren Marktposition der Parteien in den einzelnen Segmenten letztlich dahinstehen.

Fahrerlose Transportsysteme

XXI. Linde ist ebenfalls auf dem Sektor der Fahrerlosen Transportsysteme (FTS) tätig, allerdings nicht als ein führender Anbieter. Carrelli produziert keine FTS. Eine weitere Prüfung dieses Sektors scheint damit entbehrlich.

Geographisch relevanter Markt

XXII. Der gesamte Bereich der Flurförderzeuge weist viele Merkmale auf, die zu der Annahme EG-weiter Märkte führen.¹ Die großen Anbieter von Gegengewichtsgabelstaplern und Lagertechnik sind in sämtlichen Mitgliedstaaten vertreten. Es gibt keine wesentlichen nicht-tarifären Handelshemmnisse innerhalb der EG. Für Einfuhren aus Drittländern (ausgenommen EFTA) beträgt der Zoll 4,9 %. Die technischen Standards sind bereits harmonisiert, d.h. die europäischen Standards sind in allen Mitgliedstaaten in Kraft.

Bei Gegengewichtsstaplern hat Linde in fast allen Mitgliedstaaten eine starke Position. Linde ist der Marktführer sowohl in der EG insgesamt als auch in den meisten derjenigen Länder, die sich durch ein hohes Marktvolumen auszeichnen.

Das gleiche gilt im Großen und Ganzen für das deutsche Unternehmen Jungheinrich mit Bezug auf die Lagertechnik (es ist allerdings anzumerken, daß Jungheinrich in vielen Mitgliedstaaten nur mit kleinem Abstand vor Linde führt).

XXIII. Die Wettbewerbsbedingungen scheinen sich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten nicht wesentlich zu unterscheiden.

Es gibt allerdings ein nicht unwesentliches Element, das ebenfalls die Annahme nationaler Märkte stützen könnte. Dabei handelt es sich um die Bedeutung, die dem Vertriebs- und Service-Netz zukommt. Ein ausländischer Anbieter, der

1 Die Beurteilung des Falles würde sich nicht wesentlich ändern, wenn die EFTA-Länder einbezogen würden.

noch nicht in einem Mitgliedstaat etabliert ist, kann nicht einfach durch Exporte in den Markt eintreten. Er muß vielmehr eigene Vertriebs- und Servicestationen aufbauen oder einen Händler finden, der für den Vertrieb und den Service verantwortlich ist.

Die Parteien selbst schätzen die notwendigen Markteintrittsinvestitionen für einen ausländischen Anbieter auf ca. ECU 1-6 Millionen pro Jahr in den ersten fünf Jahren.

XXIV. Obwohl viele Faktoren für die Annahme EG-weiter Märkte sprechen, kann die Frage, ob der geographisch relevante Markt für Flurförderzeuge das Gebiet der EG oder das der jeweiligen Mitgliedstaaten umfaßt, offen bleiben, weil der Zusammenschluß selbst unter der Annahme nationaler Märkte wirksamen Wettbewerb nicht erheblich behindert.

Wettbewerbliche Beurteilung

Gegengewichtsgabelstapler

XXV. Linde ist mit einem geschätzten Marktanteil von ca. 25 % bis 26 % im Jahre 1991 der größte Anbieter von Gabelstaplern in der EG; Carrelli erreichte etwa 4 % bis 5 %. Während Lindes Anteil in den beiden vorangegangenen Jahren niedriger war als im Jahre 1991, ist Carrellis Marktanteil in den letzten drei Jahren konstant gesunken.

Die nächstgrößten Anbieter sind das relativ neue Gemeinschaftsunternehmen Mitsubishi/Caterpillar, Toyota und die amerikanische Gruppe Hyster/Yale. Ihre Marktanteile lagen jeweils etwas unter 10 %. Andere Anbieter, wie z.B. Clark, Jungheinrich, Lancer Boss, Cesab, Komatsu und Kalmar erreichten geringere Anteile als die vorgenannten Wettbewerber. Neben den aufgeführten Unternehmen gibt es eine große Anzahl weiterer Anbieter, von denen viele nur auf ihren jeweiligen nationalen Märkten tätig sind.

Obwohl das Zusammenschlußvorhaben einen relativ geringen Effekt im Hinblick auf einen Marktanteilszuwachs hat, führt es unzweifelhaft zu einer weiteren Konzentration auf dem Markt und Vorteilen für den führenden Anbieter. Dies ist nicht ausschließlich auf der Basis von Marktanteilen zu sehen, sondern liegt auch in der Übernahme der Vertriebs- und Servicestationen, vor allem in Italien, begründet.

XXVI. Es gibt einen weltweiten Konzentrationstrend in der Branche. Der größte Anbieter in der Welt ist Toyota, gefolgt von Linde, Hyster/Yale, Mitsubishi, Komatsu und Nissan. Die Hauptwettbewerber sind durch

Kooperationen und Gemeinschaftsunternehmen bezüglich Austausch von Know-how, Produktion und Vertrieb verflochten. Die japanischen Anbieter haben signifikante Marktanteile erreichen können, seitdem sie die Produktion in Europa, vornehmlich auf der Basis von Gemeinschaftsunternehmen mit europäischen Herstellern aufgenommen haben. So werden zum Beispiel Toyotas Gabelstapler zu einem großen Anteil von dem französischen Unternehmen Manitou produziert. Nissan hat ein Gemeinschaftsunternehmen mit einem spanischen Anbieter gegründet und Komatsu kooperiert mit Lancer Boss. Mitsubishi (jetzt zusammen mit Caterpillar) produziert in den Niederlanden. Diese Anbieter sind daher beachtliche Wettbewerber.

So fern nationale Märkte betrachtet werden, ist wegen der oben angeführten Gründe davon auszugehen, daß die beteiligten Unternehmen weder vor noch nach dem Zusammenschluß über einen unkontrollierten Verhaltensspielraum in der EG insgesamt verfügen.

XXVII. Die Parteien haben ihre stärksten Stellungen in Frankreich, Italien und Deutschland.

XXVIII. In Frankreich ist die Situation mit der in der EG insgesamt vergleichbar, wobei die Parteien geringfügig höhere Marktanteile erreichen.

XXIX. In Italien hat der Zusammenschluß wegen Carrellis führender Stellung mit einem Marktanteil von rund 20 % seine größte Auswirkung. Linde beziffert seinen Anteil mit 13 %. Carrellis Anteil ist in den letzten drei Jahren konstant gesunken, während Lindes Stellung relativ stabil zu sein scheint. Allerdings sind Mitsubishi/Caterpillar stärker als Linde, und Cesab liegt nicht weit hinter Linde. Die Hauptwettbewerber, neben diversen Konkurrenten mit geringeren Marktanteilen, werden daher als stark genug eingeschätzt, den Verhaltensspielraum der beteiligten Unternehmen zu begrenzen.

XXX. In Deutschland hat Linde traditionell seine stärkste Marktposition. Nach einer Periode sinkender Marktanteile stieg Lindes Anteil 1991 wieder auf rund 43 % an. Dies liegt wahrscheinlich in der deutschen Vereinigung begründet, die Linde als nationalem Anbieter Vorteile verschaffte. Die anderen Anbieter, wie Lancer Boss, Toyota und Jungheinrich, folgen erst mit großem Abstand hinter Linde.

Dennoch hat das Zusammenschlußvorhaben nur eine marginale Wirkung in Deutschland. Dies liegt nicht allein am sehr geringen Marktanteil von Carrelli (nur 1 %). Weiterhin

verfügt Carrelli über keine Produktionsstätte in Deutschland und über keine Vertriebs- und Service-Niederlassungen, sondern vertreibt die Gabelstapler über unabhängige Händler. Unter diesen Umständen ist nicht davon auszugehen, daß der Zusammenschluß eine spürbare Verbesserung der Stellung von Linde in Deutschland bewirkt, selbst wenn ein nationaler geographischer Markt zugrunde gelegt wird.

Lagertechnik-Geräte

- XXXI. Lindes Marktanteil in der EG hat in den letzten drei Jahren 25 % nicht überschritten (weder wertmäßig noch nach Stückzahlen). Carrellis Marktanteil liegt bei rund 5 %. Marktführer ist das deutsche Unternehmen Jungheinrich, das etwas vor den Parteien liegt. Der drittgrößte Anbieter ist der schwedische Konzern BT, dessen Marktanteil rund die Hälfte des addierten Anteils der Parteien beträgt. Andere Anbieter, wie Crown, Nissan, Toyota oder Vestergaard erreichen lediglich geringere Marktanteile.
- XXXII. Die Marktstrukturen in den einzelnen Mitgliedstaaten variieren. In den meisten Ländern ist allerdings entweder Jungheinrich oder Linde/Carrelli Marktführer und BT der drittgrößte Anbieter (in einigen Ländern sogar der zweitgrößte). So führt Jungheinrich zum Beispiel klar in Deutschland und den Benelux-Staaten. Das gleiche gilt für Linde/Carrelli in Italien, Großbritannien und Spanien/Portugal (jeweils mit Marktanteilen zwischen 25 % und 35 %). In Frankreich besteht zwischen den beiden führenden Gruppen nahezu kein Unterschied. Die Situation in Irland, wo die japanischen Hersteller in den führenden Positionen liegen, und in Dänemark, das über einen relativ starken nationalen Anbieter verfügt, deutlich anders als in den übrigen Ländern.
- XXXIII. Die Parteien werden durch den Zusammenschluß in keinem der Mitgliedstaaten eine Marktposition erreichen, die ihnen einen unkontrollierten Verhaltensspielraum verschafft. Vielmehr ist die Situation in der EG insgesamt und in den meisten Mitgliedstaaten durch zwei große Anbieter gekennzeichnet mit BT als nachfolgenden Wettbewerber und diversen Anbietern mit relativ geringen Marktanteilen. Anzeichen für oligopolistisches Parallelverhalten sind nicht vorhanden. Vor allem sind die in Frage stehenden Produkte heterogenen Charakters. Die Marktanteile variieren zwischen den einzelnen Jahren in den Ländern und den Produktsegmenten. Viele Kunden, insbesondere die großen Industrie- und Einzelhandelsgruppen, sind

hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Preise der Produkte als wohl informiert zu bezeichnen. Schließlich sind unter den anderen, geringere Marktanteile erzielenden Anbietern, international agierende Großunternehmen mit beträchtlichen finanziellen Ressourcen.

XXXIV. Aus diesen Gründen geht die Kommission davon aus, daß der Zusammenschluß in dem Sektor der Lagertechnik keine beherrschende Stellung begründet oder verstärkt, durch die wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert würde.

XXXV. NEBENABREDEN

XXXVI. IVECO und Fiat S.p.A. haben Carrelli eine nichtausschließliche Lizenz zur Nutzung der Warenzeichen und Marken "OM" und "Fiat" gewährt. Diese Lizenzen sind für die gesamte Dauer des Gemeinschaftsunternehmens gewährt worden.

Die Parteien haben vereinbart, daß IVECO die Kombination von "Fiat" und "OM" Markenzeichen für das Marketing und den Verkauf von Flurförderzeugen für eine Zeitspanne von fünf Jahren mit Beginn der Vertragsunterzeichnung nicht benutzen wird. Diese Einschränkung ist Ausdruck eines realistischen und dauerhaften Rückzugs von IVECO/Fiat von den Märkten des Gemeinschaftsunternehmens. Nach dieser Fünfjahresfrist ist es aus den unter Punkt 7. genannten Gründen nicht mehr wahrscheinlich, daß IVECO/Fiat auf die Märkte des Gemeinschaftsunternehmens wieder hinzutreten wird. Die Einschränkung wird als notwendig für die erfolgreiche Durchführung des Vertrages über das Gemeinschaftsunternehmens erachtet und daher als unmittelbar mit dem Zusammenschlußvorhaben verbunden angesehen.

*

*

*

Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, gegen den angemeldeten Zusammenschluß keine Einwände zu erheben, und ihn für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6(1)(b) der Fusionsverordnung.

Für die Kommission