

***Fall Nr. COMP/M.3352 -
VW / HAHN + LANG***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 16/02/2004

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 304M3352*



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.

Brüssel, den 16.02.2004
SG-Greffe(2004) D/200622

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : Fall Nr. COMP/M.3352 – VW/Hahn + Lang
Anmeldung vom 14. Januar 2004 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG)
Nr. 4064/89 des Rates (Fusionskontrollverordnung)¹

1. Am 14.01.2004 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates („*Fusionskontrollverordnung*“) bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Die Volkswagen AG ("VW") beabsichtigt, sich über ihre Tochtergesellschaften Volkswagen Synko GmbH und Audi Synko GmbH an zwei Tochtergesellschaften ihrer derzeitigen Vertragshändlerin Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG [alt] zu beteiligen, und zwar an der Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG [neu] (künftig: VW Automobile Stuttgart KG) und an der Audi Zentrum Stuttgart GmbH + Co. KG, nachdem das Geschäft mit Fahrzeugen der Marken VW und Audi auf die Zielgesellschaften ausgegliedert wurde.
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.

I. DIE PARTEIEN

3. VW ist weltweit tätig in der Entwicklung, der Herstellung und dem Vertrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sowie Ersatz- und Zubehörteilen. Über ihre Tochtergesellschaften Volkswagen Synko GmbH und Audi Synko GmbH, die auch hier als unmittelbare Erwerberinnen fungieren, hält sie ferner (Mehrheits-) Beteiligungen an VW-Händlern in verschiedenen Regionen Deutschlands.
4. Die Hahn + Lang Automobile GmbH & Co. KG ("H+L [alt]") war als Vertragshändlerin für die VW AG sowie für die Audi AG tätig und hat als solche neue und gebrauchte Fahrzeuge

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 13.02.1998, S. 17.)

verkauft, mit Ersatzteilen und Zubehör gehandelt und Kfz-bezogene Serviceleistungen erbracht. Nach der Ausgliederung des VW- und Audi-Geschäftsbetriebs ist das Unternehmen auf die bloße Verwaltung ihrer Beteiligungen an den Zielgesellschaften beschränkt. Sie soll dementsprechend in Hahn + Lang Beteiligungen GmbH & Co. KG umfirmiert werden. Sie wird je zur Hälfte von der Hahn-Gruppe und der Lang-Gruppe kontrolliert. Erstere verfügt über weitere Beteiligungen im Bereich des Handels mit Kraftfahrzeugen.

5. Die H+L [neu] (= VW Automobile Stuttgart KG) und die Audi Zentrum Stuttgart GmbH & Co. KG (zusammen: "die Zielgesellschaften") haben die Stellung der H+L [alt] als Vertragshändler für VW bzw. für Audi übernommen.

II. DAS VORHABEN

6. Aus der Veräußerin werden zunächst die Zielgesellschaften ausgegliedert; anschließend erwirbt VW eine Mehrheit an ihnen. [...] Die Veräußerin behält eine Minderheitsbeteiligung und hält weitere Beteiligungen an Kfz-Häusern in Baden-Württemberg.

III. ZUSAMMENSCHLUSS

7. Durch den angemeldeten Zusammenschluß wird VW eine Mehrheit (51%) an den Zielgesellschaften und die gemeinsame Kontrolle über sie erwerben. Der Veräußerin, der H+L [alt], werden Kontrollrechte verbleiben. Die Zielgesellschaften werden so zu Gemeinschaftsunternehmen von VW und H+L [neu]. Beide Transaktionen stellen einen einzigen Zusammenschluß dar, da sie gleichzeitig zwischen denselben Unternehmen durchgeführt werden (vgl. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 FKVO).

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

8. Der Zusammenschluß hat gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Art. 1 Abs. 2 FKVO. Alleine VW erzielt Umsatzerlöse von mehr als 5 Mrd. EUR; zwei der beteiligten Unternehmen, nämlich VW und H+L [alt] (die zukünftige Hahn + Lang Beteiligungen GmbH & Co. KG), erzielen gemeinschaftsweite Umsatzerlöse von mehr als 250 Mio. EUR. VW erzielt nicht mehr als zwei Drittel ihrer gemeinschaftsweiten Umsatzerlöse in ein und demselben Mitgliedstaat.

V. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

A. Sachlich relevante Märkte

9. Vom Zusammenschluß ist eine Reihe von Produktmärkten betroffen, und zwar:

(1) Der Markt für die Entwicklung und Herstellung von Personenkraftfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen

10. Auf diesem Markt sind die Kfz-Hersteller als Anbieter und die Kfz-Händler als Nachfrager tätig. Dabei kann für die Zwecke der vorliegenden Entscheidung offen bleiben, ob eine Unterteilung des Marktes in Fahrzeugsegmente (Klassen) durchzuführen ist². Auch eine

² Vgl. z.B. die Fälle M. 416 – BMW/Rover, Tz. 10; M.1847 – GM/Saab, Tz. 6; M.2832 – General Motors/Daewoo Motors, Tz. 13.

gesonderte Betrachtung des Marktes für Nutzfahrzeuge ist hier nicht nötig, da die Wettbewerbssituation auf dem Markt für leichte Nutzfahrzeuge ähnlich der auf dem Markt für Pkw ist, wobei allerdings die Marktanteile von VW niedriger als bei Pkw sind. Der Schluß, daß der Zusammenschluß keine wettbewerblichen Bedenken aufwirft, ist daher für den Markt für leichte Nutzfahrzeuge erst recht gerechtfertigt. Entsprechend gelten die Ausführungen für die sonstigen unten genannten Märkte des Einzelhandels mit neuen Pkw und in bezug auf Ersatzteile und Zubehör in gleicher Weise für den Handel mit leichten Nutzfahrzeugen sowie Teile von Nutzfahrzeugen.

(2) Der Markt für den Einzelhandel mit neuen Pkw

11. Dies ist der Markt, auf dem die Zielgesellschaften und andere Kfz-Händler tätig sind. Nachfrager sind die Endkunden.

(3) Der Markt für die Herstellung von Kfz-Teilen

12. Mit Kraftfahrzeugteilen sind hier Ersatzteile und Zubehör zu verstehen. Es können vier Arten von Kfz-Teilen (Ersatzteilen und Zubehör) unterschieden werden: (1a) Teile, die vom Hersteller selbst produziert werden, (1b) solche Teile, die von einem dritten Unternehmen für den jeweiligen Hersteller produziert werden (beide Arten zusammen werden als "Originalteile" bezeichnet, (2) Teile, die von dritten Unternehmen hergestellt werden, jedoch ein den „Originalteilen gleichwertiges Qualitätsniveau erreichen, die sog. gleichwertigen Teile oder „Identteile“, sowie (3) sonstige Ersatzteile. Nachfrager sind im wesentlichen Werkstätten, aber auch Endverbraucher und die Betreiber von Kfz-Flotten, die ihre Fahrzeuge selbst reparieren oder warten. Der Markt ist beschränkt auf Teile für Fahrzeuge der Marken des VW-Konzerns, da Teile für Fahrzeuge anderer Marken allenfalls in sehr geringem Umfang substituierbar sind.

(4) Der Markt für den Einzelhandel mit VW-Originalteilen

13. Auf diesem Markt verkaufen die Zielgesellschaften VW-Originalteile an Endkunden, etwa anlässlich einer Reparatur, sowie an unabhängige Werkstätten. VW ist auf diesem Markt nur über diejenigen Händler tätig, an denen sie eine Beteiligung hält. Zusätzlich liefert VW über die Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG³ (VW OTL) Teile direkt an die zum VW-Netz gehörenden Händler und Werkstätten.

(5) Sonstige Märkte

14. Weitere Märkte, auf denen die Zielgesellschaften tätig sind, sind der Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen und der Markt für kfz-bezogene Dienstleistungen wie Reparaturen. Auf diesen Märkten ist VW nur in geringem Umfang über ihre in Tz. 3 dieser Entscheidung erwähnten Tochtergesellschaften und deren Beteiligungen an Einzelhandelsvertrieben und Werkstätten tätig. Daneben sind zahlreiche andere Unternehmen im Großraum Stuttgart tätig, so daß wettbewerbliche Bedenken ausgeschlossen werden können.

B. Räumlich relevante Märkte

15. Nach Angaben der Parteien ist der unter (1) genannte Markt in räumlicher Hinsicht mindestens europaweit abzugrenzen. Weiter sind die Parteien der Ansicht, daß auch der

³ Siehe Fall COMP/M.3198.

unter (2) genannte Markt für den Einzelhandel mit neuen Kfz wegen der Auswirkungen der neuen Gruppenfreistellungsverordnung für vertikale Vereinbarungen im Kfz-Sektor⁴ ("GVO") auch diese Markt zunehmend europäisch geprägt ist. Im Hinblick auf den zu (3) genannten Markt betreffend die Herstellung von Kfz-Teilen gehen die Parteien von einem nationalen Markt aus. Der Markt für den Vertrieb von Originalteilen (oben 4) ist nach Ansicht der Anmelderinnen noch regional abzugrenzen, da die Endkunden und freien Werkstätten die Teile in der Regel in ihrem engeren räumlichen Bereich beziehen. Eine abschließende Entscheidung zur Frage der räumlichen Marktabgrenzung ist jedoch für die Zwecke der vorliegenden Entscheidung nicht notwendig, da der Zusammenschluß auch bei engeren räumlichen Abgrenzungen der relevanten Produktmärkte keine wettbewerblichen Bedenken aufwirft.

C. Wettbewerbliche Beurteilung

16. Bei der wettbewerblichen Beurteilung des vorliegenden Zusammenschlusses ist generell zu beachten, daß die Beziehungen zwischen VW und H+L aufgrund des zwischen ihnen bestehenden Vertragshändlerverhältnisses bereits vor dem Zusammenschluß sehr eng waren und durch den Zusammenschluß lediglich verstärkt werden. Die mit dem Zusammenschluß verbundene vertikale Integration sowie die minimalen horizontalen Überschneidungen, zu denen der Zusammenschluß führen wird, werden daher nur geringe Auswirkungen auf die Marktverhältnisse haben.

(1) Der Markt für die Entwicklung und Herstellung von Personenkraftfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen

17. In bezug auf diesen Markt stehen die Parteien in vertikalen Beziehungen, da VW auf der Anbieter- und die Zielgesellschaften auf der Nachfragerseite dieses Marktes stehen. Geht man mit den Parteien von einem "mindestens europaweiten" Markt aus, ist dieser Markt von dem Zusammenschluß nicht betroffen, da der europaweite Marktanteil von VW unter 25% liegt. Wettbewerbliche Bedenken liegen aber auch dann nicht vor, wenn man von einem nationalen Markt ausgeht; in diesem Fall hätte VW einen Marktanteil von über 25%. Allerdings wird nur ein sehr geringer Teil von VWs Produktion über H+L abgesetzt, die vertikale Integration in einen (weiteren) Vertragshändler dürfte daher die wettbewerbliche Position von VW im Verhältnis zu anderen Herstellern von Pkw kaum verändern, zumal im Kfz-Bereich eine vertikale Integration nach unten kaum absatzsichernde Wirkung haben dürfte. Aus diesem Grund ist es auch nicht notwendig zu ermitteln, ob VW, bei unterstellter Segmentierung des Marktes nach Kfz-Klassen auf einzelnen dieser Märkte eine stärkere Stellung hat.

(2) Der Markt für den Einzelhandel mit neuen Pkw

18. Auf diesem Markt sind die Zielgesellschaften tätig, und zwar im Großraum Stuttgart. Geht man von einem deutschlandweiten Markt aus, kommt es zu einer Addition von Marktanteilen, da VW über die in Tz. 3 erwähnten Unternehmen selbst als Händlerin tätig ist. Allerdings liegt der addierte Marktanteil unter 1% und erhöht sich auch nicht wesentlich, wenn man die Umsätze mit einbezieht, die die Hahn-Gruppe außerhalb des GU erzielt. Geht man, entgegen der Ansicht der Parteien, von regionalen Märkten aus, kommt es nicht zu einer Überschneidung, da der nächste von VW beherrschte Händler sich in

⁴ Verordnung EG 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor, ABl. L 203 vom 1. August 2002, Seite 30.

Mannheim, also etwa 150 km von Stuttgart entfernt und damit außerhalb des möglicherweise betroffenen regionalen Marktes befindet. Zu einer nennenswerten Addition von Marktanteilen kommt es auch insoweit nicht, als VW Fahrzeuge direkt ab Werk verkauft. Dies geschieht nur ausnahmsweise und in einer äußerst geringen Zahl von Fällen. Die Zahl der über diesen Kanal abgesetzten Fahrzeuge ist daher zu niedrig, um den Verhaltensspielraum eines VW-Vertragshändlers einzuschränken; dies gilt auch bei Betrachtung eines regionalen Marktes.

19. Auch ist nicht zu erwarten, daß die Beteiligung von VW dazu führen wird, daß sich die Position von H+L auf einem angenommen regionalen Markt so verstärkt, daß dieses Unternehmen marktbeherrschend wird. H+L steht mit einer Vielzahl von Händlern anderer Fahrzeugmarken im Wettbewerb. Auch ist eine gezielte Bevorzugung von H+L gegenüber konkurrierenden Vertragshändlern von VW im Großraum Stuttgart nicht ersichtlich. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, daß H+L nach dem Zusammenschluß versuchen würde, andere VW-Händler durch Niedrigpreisstrategien aus dem Markt zu verdrängen. Im Übrigen ist nicht zu erwarten, daß eine dadurch verursachte Verringerung des intra-brand-Wettbewerbs wegen des bestehenden, derzeit heftigen, inter-brand-Wettbewerbs zur Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung auf diesem Markt führen würde. Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß ab 1. Oktober 2005 die Freistellung der sog. Standortklausel für die auch von VW für den Vertrieb von KFZ verwendeten selektiven Vertriebssysteme endet⁵. Ab diesem Tag können daher andere VW-Händler europaweit Filialen und Auslieferungslager eröffnen und direkt mit den H+L Handelsbetrieben in Wettbewerb treten.

(3) Der Markt für die Herstellung von Kfz-Teilen

20. Auf diesem Markt ist VW tätig, die Originalteile (siehe oben Tz. 12) über ihre Tochtergesellschaft VW OTL an VW- und Audi-Vertragshändler wie die Zielgesellschaften vertreibt. VW verkauft darüber hinaus über die Händlerbetriebe, an denen sie beteiligt ist, auch in geringem Umfang Ersatzteile an unabhängige Werkstätten.
21. Die Anmeldung enthält keine Angaben zum Marktanteil von VW auf diesem Markt. Die Parteien erkennen jedoch an, daß dieser Markt "traditionell von der VW AG und ihren Zulieferern geprägt" ist; der Marktanteil wird auf deutlich über 80% geschätzt. Die neue GVO erlaubt es autorisierten Werkstätten, insbesondere auch sogenannte „Originalersatzteile“ direkt von den Teileherstellern wie Bosch, Hella oder Valeo zu beziehen, wobei Teilehersteller auch nicht daran gehindert werden dürfen, diese Teile an sämtliche Werkstätten zu liefern. Es kann daher davon ausgegangen werden, daß die Marktstellung der Kfz-Hersteller wie VW unabhängig vom Zusammenschluß allmählich erodiert. Ohne den angemeldeten Zusammenschluß hätte H+L die Möglichkeit, die z.B. für Reparaturen benötigten Teile direkt von den Teileherstellern oder von den Herstellern qualitativ gleichwertiger Teile zu beziehen. Nach dem Zusammenschluß wird VW die Möglichkeit haben, dies auszuschließen und H+L zu veranlassen, die Teile ausschließlich bei VW OTL zu beziehen. Die Kommission hat daher geprüft, ob der Zusammenschluß insoweit zu einer Verstärkung der beherrschenden Stellung von VW führen kann, als er zu einer Verlangsamung des von der GVO intendierten Liberalisierungsprozesses führen kann.

⁵ Am 01.10.2005; siehe Art. 12 Abs. 2 der GVO.

22. Eine nennenswerte Verstärkung von VWs Stellung kann jedoch aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen werden. Erstens ist H+L nur einer von vielen VW-Vertragshändlern in Deutschland, und nur rund 1% der VW-Originalteile werden über H+L abgesetzt. Die Sicherung des Absatzes von Originalteilen an H+L wird daher keinen nennenswerten Einfluß auf die Stellung von VW auf dem deutschen Markt haben. Zweitens ist auch ohne den Zusammenschluß der Anreiz für H+L, auf andere Teile-Lieferanten auszuweichen, gering. VW ist wegen der Abhängigkeit von H+L von VW und dem Vertragshändlerverhältnis auch ohne Beteiligung am Kapital von H+L in der Lage, erheblichen Einfluß auf die Geschäftspolitik von H+L auszuüben. Zudem ist H+L als Vertragshändler in die Teile-Logistik des VW-Konzerns integriert. Schließlich ist Folgendes zu berücksichtigen: Am 1. Oktober 2003 ist die Liberalisierung der Teilemärkte im Rahmen vertikaler Lieferbeziehungen in Kraft getreten. Angesichts der hohen, weit über der Schwelle von 30% (Art. 3 Absatz 1 der GVO) liegenden Marktanteils von VW ist im Bereich Ersatzteilvertrieb nur ein qualitatives selektives Vertriebssystem zulässig. Qualifizierte Vertriebsunternehmen können daher von VW verlangen, daß sie als VW-Originalersatzteile -Großhändler oder -Händler in das Ersatzteilvertriebsnetz von VW aufgenommen werden, ohne daß diese verpflichtet wären, ausschließlich VW-Originalersatzteile zu vertreiben: Sie können nach Artikel 5 (1)(a) in Verbindung mit Artikel 1(1)(b) der GVO bis zu 70% Ersatzteile anderer Hersteller vertreiben. Ferner gibt es eine Reihe von Teilehersteller, die in jüngster Zeit den Direktvertrieb oder den Vertrieb über Ersatzteilhändler von sog. Originalersatzteile und qualitativ gleichwertigen Teilen an Werkstätten (Markenwerkstätten und freie Werkstätten) aufgenommen haben. Allgemein wird erwartet, daß dieser Trend sich in Zukunft verstärken wird. Es sind keine Anhaltspunkte dafür vorhanden, daß dieser Trend durch den vorliegenden Zusammenschluß negativ beeinflußt werden könnte. Auf dem Markt für die Herstellung von Ersatzteilen ist daher keine Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung zu erwarten.

(4) Der Markt für den Einzelhandel mit VW-Originalteilen

23. Auf dem regional abzugrenzenden Markt für den Einzelhandel mit VW-Originalteilen verfügt H+L nach eigenen Schätzungen über einen Marktanteil von 67,2% auf dem regionalen Markt im Großraum Stuttgart. Diese - möglicherweise beherrschende - Stellung wird durch den Zusammenschluß jedoch nicht verstärkt. Durch ihn kommt es nicht zu Marktanteilsadditionen, da VW auf diesem Markt nicht tätig ist. VW kann auch nicht als potentieller Wettbewerber angesehen werden, da sie zwar in der Lage wäre, Einzelkunden und freie Werkstätten zu beliefern, sich aber aufgrund einer strategischen Entscheidung von diesem Markt fernhält.
24. Auch die mit dem Zusammenschluß verbundene vertikale Integration und die Tatsache, daß H+L in Zukunft nicht nur vertraglich, sondern auch gesellschaftsrechtlich mit VW verbunden ist, führt in diesem Bereich aus verschiedenen Gründen nicht zu einer Verstärkung der Stellung von H+L.
25. Der Zusammenschluß wird zwar zu einer Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten von H+L zu VW-Originalteilen führen, da nach dem Zusammenschluß eine gesellschaftsrechtliche Verbindung zwischen VW als führendem Anbieter von Originalteilen und den Zielgesellschaften als Händlern/Nachfragern zum Zwecke des Einbaus bestehen wird. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, daß die Zielgesellschaften zu besseren Konditionen (etwa schneller oder zu niedrigeren Preisen) als andere zugelassene VW-Händler in der Region mit Originalteilen beliefert werden. Zudem wird der Zusammenschluß zu einer Stärkung der Finanzkraft der Zielgesellschaften führen, da diesen künftig die Ressourcen des VW-Konzerns zur Verfügung stehen werden. Dies

führt jedoch nicht dazu, daß H+L künftig einen Anreiz haben wird, kurzfristig eine Niedrigpreisstrategie im Bereich der Ersatzteile (oder im Bereich des Angebots von Wartungsdienstleistungen) mit dem Ziel zu verfolgen, andere Anbieter von VW-Originalteilen im Großraum Stuttgart zu unterbieten und so aus dem Markt zu drängen, um danach die Preise zu erhöhen. Eine solche Strategie wäre bereits mittelfristig aufgrund der Liberalisierung des Teilehandels durch die neue GVO nicht erfolgversprechend.

26. Zum einen führt die Zulassung lediglich qualitativer Selektion für die Werkstätten- und Teile-Vertriebsnetze von VW dazu, daß neue autorisierte Werkstätten und Teilehändler dem VW-Vertriebsnetz beitreten und den Vertrieb von VW-Originalersatzteilen sowie Originalersatzteilen der Teilehersteller für VW Fahrzeuge und qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen an freie Werkstätten, aber auch an Endkunden, auch soweit es sich um sog. Do-It-Yourself-Kunden handelt, aufnehmen können. Zum anderen ist darauf hinzuweisen, daß Art. 4 Abs. 1 (j) der Verordnung 1400/2002 Beschränkungen untersagt, die zwischen einem Lieferanten von Originalersatzteilen oder qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen und einem Kfz-Hersteller vereinbart werden, und die die Möglichkeit des Lieferanten einschränken, diese Waren an (zugelassene und) unabhängige Händler oder Werkstätten oder an Endverbraucher zu verkaufen. Der Anreiz zu solchen Marktzutritten würde insbesondere in dem Fall bestehen, daß H+L nach dem Zusammenschluß versuchen würde, ihren Kunden, insbesondere den freien Werkstätten, überhöhte Preise in Rechnung zu stellen.
27. Insgesamt ist daher nicht zu erwarten, daß durch den Zusammenschluß im Bereich des Einzelhandels eine möglicherweise marktbeherrschende Stellung verstärkt wird.

VI. SCHLUSS

28. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission
Michaele SCHREYER (gez.)
Mitglied der Kommission