

DE

***Fall Nr. COMP/M.4878 -
CONTINENTAL /
SIEMENS VDO***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 139/2004
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 29/11/2007

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32007M4878***



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 29.11.2007

SG-Greffe(2007) D/207338

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EG) Nr. 139/2004 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.

ZUR VERÖFFENTLICHUNG
BESTIMMTE FASSUNG

FUSIONSKONTROLLVERFAHREN
ENTSCHEIDUNG NACH
ARTIKEL 6 ABSATZ 1 BUCHSTABE b

An die anmeldende Partei:

Sehr geehrte Damen und Herren,

**Betreff: Sache Nr. COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO
Anmeldung vom 9. Oktober 2007 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 des Rates¹**

1. Am 9. Oktober 2007 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Continental AG („Continental“, Deutschland) erwirbt – durch Aktienkauf – im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der vorgenannten Verordnung des Rates die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Siemens VDO Automotive AG („SV“, Deutschland, im Folgenden zusammen mit Continental die „Parteien“).
2. Bei der Marktuntersuchung der Kommission wurden anfänglich Wettbewerbsbedenken in folgenden Bereichen festgestellt: elektronische Steuergeräte (Electronic Control Unit - ECU) für das Motormanagement bei Dieselmotoren für schwere Nutzfahrzeuge, ECU für Luftfedersysteme und ECU für elektrische Feststellbremsen.
3. Die Parteien wurden davon unterrichtet, dass die Kommission vorbehaltlich der Ergebnisse einer eingehenderen Untersuchung diese ernststen Bedenken hinsichtlich der Wettbewerbslage auf den vorgenannten Märkten aufrechterhalten müsse. Daraufhin übermittelten die Parteien am 8. November 2007 Verpflichtungszusagen,

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

um diese Bedenken auszuräumen. Danach sollten die Produktionslinien von SV für diese drei Produkte (einschließlich Schlüsselpersonal und entsprechenden Lizenzen/entsprechendem Know-how) veräußert werden. Als Option war darüber hinaus die Übertragung der Zuliefervereinbarungen zwischen SV und dessen wichtigsten Kunden in diesem Bereich vorgesehen; dies wäre von der Zustimmung der entsprechenden Kunden abhängig gewesen.

4. Auf der Grundlage der eingehenderen Untersuchung sowie von Nachfragen bei Kunden und Wettbewerbern auf den Märkten, auf denen Wettbewerbsbeschränkungen befürchtet wurden, gelangte die Kommission jedoch zu dem Schluss, dass das geplante Rechtsgeschäft selbst ohne die Umsetzung der angebotenen Verpflichtungen keine ernsthaften Bedenken im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen aufwerfen würde.

I. DIE PARTEIEN

5. Continental ist ein weltweit tätiger Zulieferer der Automobilindustrie in den Bereichen Reifen, Bremssysteme, Automobilelektronik, Sensorik und Telematik. Ferner produziert und vertreibt Continental technische Gummiwaren.
6. SV ist ebenfalls ein internationaler Automobilzulieferer. Das Unternehmen ist schwerpunktmäßig in der Herstellung und dem Vertrieb elektronischer und mechatronischer Bauteile und Systeme einschließlich Bremssystemen und Sensoren tätig.

II. DAS VORHABEN

7. Bei dem Vorhaben geht es um den Erwerb der alleinigen Kontrolle über SV durch Continental. Am 25. Juli 2007 haben die Parteien einen Kaufvertrag geschlossen, dem zufolge Continental über ein Akquisitionsvehikel vom Verkäufer, der Siemens AG, sämtliche Aktien von SV erwerben wird. SV wird somit zu 100 % im Eigentum von Continental stehen und von Continental kontrolliert werden. Bei dem Vorhaben handelt es sich folglich um einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates (im Folgenden „EG-Fusionskontrollverordnung“).

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

8. Die beteiligten Unternehmen haben einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (Continental: 14,887 Mrd. EUR; SV: 10,017 Mrd. EUR). Jedes der beiden Unternehmen hat einen gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als 250 Mio. EUR (Continental: [...] Mrd. EUR, SV: [...] Mrd. EUR). Zudem erzielt keines der beteiligten Unternehmen zwei Drittel seines gemeinschaftsweiten Umsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der EG-Fusionskontrollverordnung.

IV. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

1. Sachlich relevante Märkte

9. Die Tätigkeitsfelder der Parteien überschneiden sich bei der Lieferung von Komponenten bzw. Systemen für Automobilhersteller (OEM) und Tier-1-Zulieferer in folgenden Bereichen: Automobilelektronik, insbesondere elektronische Steuergeräte, Elektromotoren, Sensoren, elektrische Feststellbremsen, elektronische Fahrzeugzugangssysteme und Fahrberechtigungssysteme, Connectivity-Systeme. Ferner sind die beteiligten Unternehmen auf Märkten aktiv, die im Bereich der elektronischen Bremssysteme vertikal mit einigen der vorgenannten Märkte verbunden sind.
10. Die Parteien sind auch auf dem unabhängigen Ersatzteilmarkt (IAM-Markt) aktiv. Allerdings verkaufen sie nur eine begrenzte Anzahl ihrer Produkte auf diesem Markt und machen geltend, dass sich ihre Tätigkeitsfelder bei diesen Produkten nicht überschneiden.

1.1 Elektronische Steuergeräte (Electronic Control Unit - ECU)

11. Moderne Fahrzeuge enthalten eine Vielzahl elektronischer Steuergeräte. ECU überwachen, steuern und/oder regeln teilweise oder vollständig Getriebe, Antriebsstrang (Powertrain), Fahrwerk oder Ausrüstungsteile, die der Sicherheit, dem Komfort und der Information der Insassen dienen. Nach Auffassung der beteiligten Unternehmen lässt sich ein Gesamtmarkt für sämtliche ECU ungeachtet ihrer Funktion abgrenzen. Die Kommission hat in einer früheren Entscheidung in diesem Bereich offengelassen, ob es einen *Gesamtmarkt für Fahrzeugelektronik* gibt oder ob eine engere Marktabgrenzung nach Zweck und Funktion der ECU vorzunehmen ist².
12. Im vorliegenden Fall ergab die Marktuntersuchung, dass sowohl Kunden als auch Wettbewerber der Auffassung sind, dass weder auf der Nachfrage- noch auf der Angebotsseite eine Austauschbarkeit gegeben ist. Zudem erreichen die Parteien bei einigen ECU zusammen einen sehr hohen Marktanteil. Auch aus diesem Grund kann die genaue Abgrenzung des Produktmarktes (Fahrzeugelektronik insgesamt versus separate Produktmärkte je nach Anwendungsgebiet der ECU) in diesem Fall nicht offengelassen werden. Somit sind separate Produktmärkte für ECU nach Maßgabe ihres Anwendungsgebiets abzugrenzen. Bei den einschlägigen Tätigkeiten der Parteien kommt es auf den folgenden Produktmärkten zu horizontalen bzw. vertikalen Überschneidungen: Getriebesteuerungen, Airbagsteuerungen, Karosserieelektronik, Zentralsteuergeräte, ECU für das Motormanagement bei Dieselmotoren für Nutzfahrzeuge, ECU für das Motormanagement bei Dieselmotoren in Personenkraftwagen, ECU für das Motormanagement bei Benzinmotoren in Personenkraftwagen, ECU für die Fahrwerksteuerung, ECU für elektronische Bremssysteme und ECU für elektrische Feststellbremsen³.

² Sache COMP/M.4213 – CAG/Motorola, Randnummer 6.

³ Bei den Parteien kommt es auch zu geringfügigen Überschneidungen im Bereich von ECU für Servolenkungen. Der betreffende Markt ist jedoch selbst auf der Grundlage der engstmöglichen Produktmarktabgrenzung nicht vom Zusammenschlussvorhaben betroffen.

Getriebesteuerungen (Transmission Control Unit - TCU)

13. Es gibt unterschiedliche Arten automatischer Getriebe, für die allesamt elektronische Steuergeräte benötigt werden: klassische Automatikgetriebe, halbautomatische Getriebe, Doppelkupplungsgetriebe, stufenlose Getriebe, Getriebe im Allradantrieb und elektromotorische Getriebe (shift-by-wire). Die Parteien ließen offen, ob von einem Gesamtmarkt für Getriebesteuerungen ausgegangen werden kann oder ob separate Märkte abzugrenzen sind, obwohl sie in beiden Fällen zusammen einen erheblichen Marktanteil besitzen würden. Die Marktuntersuchung ergab, dass separate Märkte für Getriebesteuerungen nach Getriebeart abgegrenzt werden können, da sich die Funktionalitäten der entsprechenden ECU erheblich unterscheiden. Zudem sind Forschung und Entwicklung im Bereich der TCU je nach Getriebeart unterschiedlich; dies gilt auch für die erforderlichen Investitionen. Da sich die Aktivitäten der Parteien jedoch nur bei ECU für klassische automatisierte Schaltgetriebe überschneiden, wird dieser Markt als separater Produktmarkt angesehen. Dabei kann offengelassen werden, ob andere Arten von TCU separaten Produktmärkten zuzurechnen sind oder zu einem Gesamtmarkt für TCU (mit Ausnahme von TCU für klassische automatisierte Schaltgetriebe) gehören.

Airbagsteuerungen (Airbag Control Units - ACU) einschließlich Sensoren

14. Ein Airbag-System besteht im Wesentlichen aus zwei Modulen, zum einen dem ACU-Modul mit den Beschleunigungssensoren und zum anderen dem Airbagmodul mit Hülle, Airbagkissen und Gasgenerator. Bei einem Unfall aktivieren ACU den Airbag, sobald sie die entsprechenden Signale von den Sensoren erhalten. Die Kommission hat in früheren Entscheidungen einen Gesamtmarkt für ACU mit der zugehörigen Sensorik abgegrenzt, da die Automobilhersteller in den meisten Fällen beide Teile zusammen kauften⁴. Sie grenzte diesen Markt gegenüber dem Markt für Airbagmodule (einschließlich Gasgenerator) ab.
15. Die Parteien machten geltend, dass diese Abgrenzung nach wie vor gültig sei. Auch die Marktuntersuchung bestätigte, dass die ACU mit der zugehörigen Sensorik einen separaten Produktmarkt bilden.

Karosserieelektronik

16. Im Bereich der Karosserieelektronik werden mehrere Steuergeräte verwendet: Zentralsteuergeräte, Sitzsteuergeräte, Türsteuergeräte und HVAC-Steuergeräte (Steuerung von Heizungen, Lüftungen und Klimaanlage). Die Parteien machen geltend, dass alle diese ECU einem einzigen Markt zugeordnet werden könnten. Die Kommission hat in einem früheren Fall bereits einen separaten Markt für Zentralsteuergeräte abgegrenzt⁵. In Zentralsteuergeräten sind mehrere Funktionen in einem Fahrzeug integriert. Diese Geräte überwachen beispielsweise das Beleuchtungssystem des Fahrzeugs und die Scheibenwischer, so dass für die genannten Bauteile nicht so viele einzelne ECU benötigt werden.
17. Die Antworten im Rahmen der Marktuntersuchung deuten darauf hin, dass es angemessener ist, nicht von einem Gesamtmarkt für Karosserieelektronik, sondern

⁴ Sache IV/M.686 – Nokia/Autoliv, Randnummer 10; Sache IV/M.872 – TRW/Magna, Randnummer 11; Sache COMP/M.3972 – TRW Automotive/Dalphi Metal España, Randnummer 7.

⁵ Sache IV/M.1462 – TWR/Lucas Varsity, Randnummer 18.

zumindest von einem separaten Markt für Zentralsteuergeräte auszugehen. Es kann jedoch in diesem Fall offengelassen werden, wie der Markt genau abzugrenzen ist, da nach den Ergebnissen der Marktuntersuchung selbst auf der Grundlage einer engeren Marktabgrenzung keine ernststen wettbewerbsrechtlichen Bedenken bestehen würden.

ECU für das Motormanagement

18. ECU sind notwendig, um die Einspritzung von Diesel oder Benzin sowie die Zündung zu regeln und zu überwachen. In ihrer bisherigen Entscheidungspraxis hat die Kommission zwischen Benzin- und Dieselmotoren unterschieden⁶. Innerhalb des Bereichs der Dieselmotoren wurde weiter zwischen Motoren für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einerseits und für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge andererseits unterschieden⁷.
19. Die Parteien machen geltend, dass Automobilhersteller nur für Dieselmotoren für schwere Nutzfahrzeuge ECU-Komponenten beziehen. Im Bereich der Dieselmotoren für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge kauften die Automobilhersteller dagegen vorzugsweise komplette Systeme bestehend aus ECU, Einspritzdüsen und Hochdruckpumpen. Die Parteien geben an, dass die Neigung der Kunden zum Kauf kompletter Systeme im Bereich der Benzinmotoren weniger stark ausgeprägt sei.
20. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass zwischen ECU für Diesel- und Benzinmotoren einerseits und ECU für Pkw/leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge andererseits zu unterscheiden ist. Die Abnehmer haben unter anderem angegeben, dass ECU für schwere Nutzfahrzeuge besonders robust und zuverlässig sein müssen, da sie häufig direkt am Motor angebracht werden, wo sie hohen Temperaturen und starken Vibrationen ausgesetzt sind. Daher bilden ECU für das Motormanagement bei Dieselmotoren für schwere Nutzfahrzeuge, ECU für Dieselmotoren in Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und ECU für Benzinmotoren für Pkw jeweils einen separaten Produktmarkt.
21. Der Zusammenschluss wirkt sich nur auf den Markt für ECU für das Diesel-Motormanagement in schweren Nutzfahrzeugen aus. Diese ECU müssen stets bestimmte Grundfunktionen übernehmen, so z. B. grundlegende Motorfunktionen wie die Zündung. Sie können jedoch auch zusätzliche Funktionen übernehmen. Dafür gibt es mehrere technische Lösungen. Manchmal werden zusätzliche Funktionen in dieses Motorsteuergerät (engine control unit) integriert. Es ist jedoch auch möglich, ein separates Steuergerät, das *Fahrzeugsteuergerät* (vehicle control unit), zu verwenden oder die Funktionen in andere elektronische Steuergeräte im Fahrzeug, und zwar insbesondere in das Zentralsteuergerät, zu integrieren.
22. In Europa bevorzugen die Automobilhersteller mehrheitlich die letztgenannte Lösung (separates Motorsteuergerät und separates Fahrzeugsteuergerät), während eine Minderheit sowie sämtliche US-amerikanischen Automobilhersteller keine separaten Fahrzeugsteuergeräte verwenden. Sie integrieren die zusätzlichen Funktionen entweder in das *Motorsteuergerät* oder in andere elektronische Steuergeräte im Fahrzeug, und zwar insbesondere in das Zentralsteuergerät.

⁶ Sache IV/M.768 – Lucas/Varity, Randnummer 9; Sache IV/M.1784 – Delphi Automotive Systems/Lucas Diesel, Randnummer 6.

⁷ Sache IV/M.1784 – Delphi Automotive Systems/Lucas Diesel, Randnummer 6.

23. Automobilhersteller, die Motor- und Fahrzeugsteuergeräte verwenden, können daher zu anderen Lösungen übergehen, bei denen die Funktionen, die zusätzlich zu den Funktionen des *Motorsteuergeräts* benötigt werden, in dieses Motorsteuergerät oder in andere elektronische Steuergeräte des Fahrzeugs integriert werden.
24. Die genaue Marktabgrenzung kann aber letztlich offen bleiben. Der Markt wird entweder definiert als (i) Markt nur für Motorsteuergeräte oder als (ii) Markt für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte oder als (iii) Markt für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte und alle sonstigen Steuereinheiten, die Funktionen im Motormanagement von Dieselmotoren in schweren Nutzfahrzeugen übernehmen. In allen drei möglichen Marktabgrenzungen gibt der Zusammenschluss keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt.

ECU für die Fahrwerksteuerung

25. Fahrwerkregelsysteme stabilisieren das Fahrzeug und erhöhen Sicherheit und Komfort. Es kann zwischen mehreren Systemen unterschieden werden: Hinterachsniveauregelung, Luftfederung, aktive Wankstabilisierung und vollaktive hydraulische Dämpfung. Für alle diese Systeme werden ECU benötigt. Die Kommission hat bereits einen Markt für ECU für Luftfedersysteme abgegrenzt, ohne auszuschließen, dass ECU für andere Systeme ebenfalls zu diesem Markt gehören⁸. Die Parteien machen geltend, dass es einen Gesamtmarkt für ECU für die Fahrwerksteuerung gebe, da ihrer Ansicht nach eine hohe Austauschbarkeit auf der Angebotsseite gegeben ist.
26. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass separate Märkte für ECU je nach Fahrwerkregelsystem abzugrenzen sind, denn es kommen unterschiedliche Technologien zum Einsatz, und es ist keine Austauschbarkeit auf der Angebots- oder Nachfrageseite gegeben. Die Aktivitäten der Parteien überschneiden sich jedoch nur im Bereich der ECU für Luftfedersysteme, da das Geschäft von Continental mit Systemen für vollaktive hydraulische Dämpfung ausläuft. Im vorliegenden Fall kann letztlich jedoch offen gelassen werden, ob es einen Gesamtmarkt für ECU für Fahrzeugsteuerung gibt oder ob separate Märkte je nach Fahrwerkregelsystem abzugrenzen sind. Würden separate Produktmärkte abgegrenzt, so würden sich die Aktivitäten der Parteien lediglich bei Luftfedersystemen und Systemen für vollaktive hydraulische Dämpfung überschneiden (wobei das Geschäft von Continental mit den letztgenannten Systemen ausläuft); auch bei jeder anderen alternativen Marktdefinition bestünden jedoch keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken.

ECU für elektronische Bremssysteme (EBS)

27. Mit dem EBS als elektronischer Unterstützung für das (hydraulische) Bremssystem soll verhindert werden, dass das Fahrzeug ins Schleudern gerät. Das EBS enthält stets ein Antiblockiersystem (ABS). Technisch ausgefeiltere EBS beinhalten auch ein sogenanntes Traction Control System (TCS) bzw. ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP/ESC). Die Kommission hat in einer früheren Entscheidung erwogen, einen Gesamtmarkt für EBS in Pkw und leichten

⁸ COMP/M.2421 – Continental/Temic, Randnummer 21.

Nutzfahrzeugen abzugrenzen, hat jedoch letztlich offengelassen, ob eine engere Marktabgrenzung für die verschiedenen Systeme notwendig ist⁹.

28. ECU gehören zur Grundausstattung von EBS. Die Parteien machen geltend, dass ECU für elektronische Bremssysteme möglicherweise einen separaten Produktmarkt bilden¹⁰. Die Marktuntersuchung hat dies bestätigt. Auch hier ist aufgrund der speziellen Technologie, die in den elektronischen Bremssystemen zum Einsatz kommt, keine Austauschbarkeit auf der Nachfrage- oder Angebotsseite gegeben.

ECU für elektrische Feststellbremsen (EPB)

29. Auch für elektrische Feststellbremsen, die Elektromotoren enthalten, werden elektronische Steuergeräte benötigt. Bei elektrischen Feststellbremsen kommen im Wesentlichen zwei Technologien zum Einsatz. Bei der traditionelleren Technologie wird lediglich die Handbremse durch einen Elektromotor, den Seilzieher, ersetzt. Bei der moderneren Technologie wird der Elektromotor in die Radbremse integriert. Die Parteien machen geltend, dass es möglicherweise einen separaten Markt für die betreffenden ECU gebe. Dies stünde mit einer Entscheidung der Kommission in jüngerer Zeit im Einklang¹¹. Komponenten für elektrische Feststellbremsen werden an Tier-1-Zulieferer verkauft, die sie in die elektrischen Feststellbremsen einbauen. Automobilhersteller kaufen lediglich die vollständigen Bremssysteme, auch wenn sie zuweilen auf einem bestimmten Unterlieferanten bestehen. Die Marktuntersuchung in diesem Fall hat die Annahme bestätigt, dass diese Komponente einem separaten Produktmarkt zuzuordnen ist.
30. Beide Parteien stellen ECU für elektrische Feststellbremsen her. Sie lassen offen, ob die Komponenten dieser Bremsen einen separaten Markt bilden oder ob elektronische Bremssysteme und deren Komponenten zu ein und demselben Markt gehören. In Bezug auf die ECU machen sie geltend, dass diese Geräte zumindest Teil eines Gesamtmarktes für elektronische Steuergeräte in Kraftfahrzeugen sind. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass es grundsätzlich einen Markt für Systeme (Beziehungen zwischen Automobilherstellern und Tier-1-Zulieferern) und einen Komponentenmarkt (Beziehungen zwischen den Tier-1-Zulieferern und den Tier-2-Zulieferern) gibt. In dieser Hinsicht kann davon ausgegangen werden, dass elektronische Steuergeräte für elektrische Feststellbremsen einen separaten Produktmarkt bilden.

1.2 Elektromotoren

31. Beide Parteien produzieren Elektromotoren für verschiedene Anwendungen in Fahrzeugen. Zu horizontalen Überschneidungen bei ihren Aktivitäten kommt es derzeit nur im Bereich der Elektromotoren für die Motorkühlung, der sogenannten „Lüftermodule für die Motorkühlung“¹². Zudem stellt SV Elektromotoren für

⁹ COMP/M.2421 – Continental/Temic, Randnummer 21.

¹⁰ Würden ECU für elektronische Bremssysteme einem eigenständigen Produktmarkt zugerechnet, so würde es sich dabei nicht um einen horizontal betroffenen Markt handeln, da Continental solche ECU nicht herstellt. Allerdings würde es sich um einen vertikal betroffenen (nachgelagerten) Markt im Hinblick auf elektronische Bremssysteme handeln.

¹¹ COMP/M.2421 – Continental/Temic, Randnummer 14.

¹² In der Vergangenheit gab es bei den Parteien auch horizontale Überschneidungen bei der Herstellung von Motoren für Heizungen, Lüftungen und Klimaanlage (HVAC). Continental stellte dieses Geschäft jedoch Ende März 2007 ein.

elektronische Bremssysteme her, die einen vorgelagerten Markt in Bezug auf elektronische Bremssysteme bilden. Die Parteien machen geltend, es gebe aufgrund einer hohen Austauschbarkeit auf der Angebotsseite einen Gesamtmarkt für Elektromotoren.

32. Nach den Feststellungen der Kommission in einer früheren Entscheidung gibt es Hinweise dafür, dass ein Gesamtmarkt für Elektromotoren existiert, der nach Maßgabe der Leistung in Segmente unterteilt werden könnte. Letztlich ließ die Kommission die Frage der genauen Marktabgrenzung jedoch offen¹³.
33. Die Marktuntersuchung in diesem Fall ergab, dass Elektromotoren für unterschiedliche Anwendungsbereiche im Fahrzeug auf der Nachfrageseite nicht austauschbar sind und dass auch auf der Angebotsseite keine Austauschbarkeit gegeben ist, da spezielles Know-how für die einzelnen Anwendungsgebiete nötig ist. Dies gilt zumindest für Elektromotoren für Lüftermodule für die Motorkühlung und für elektronische Bremssysteme, deren Märkte im Falle einer engen Marktabgrenzung betroffen wären.
34. Da bei Motoren für Lüftermodule für die Motorkühlung und für elektronische Bremssysteme (in Abgrenzung zu anderen Anwendungsgebieten von Elektromotoren) weder auf der Nachfrage- noch auf der Angebotsseite Austauschbarkeit gegeben ist, sind separate Produktmärkte für Lüftermodule für die Motorkühlung (siehe Abschnitt 1.3) und für Elektromotoren für elektronische Bremssysteme abzugrenzen. Auch in elektrischen Parkbremsen sind Elektromotoren als Teil des Aktuators integriert, doch hält Siemens in diesem Bereich nur einen geringfügigen Marktanteil von [0-10] %. Daher kann für die Beurteilung des vorliegenden Falls offengelassen werden, ob es neben dem Markt für Elektromotoren für Lüftermodule für die Motorkühlung und für elektronische Bremssysteme einen (Gesamt-) Markt für Elektromotoren, einschließlich Elektromotoren für andere Anwendungsbereiche in Kraftfahrzeugen, gibt.

1.3 Lüftermodule für die Motorkühlung

35. Die Parteien stellen Elektromotoren her, die sie zusammen mit weiteren Komponenten als Lüftermodule für die Motorkühlung an Automobilhersteller und andere Zulieferer (Tier-1-Zulieferer) vertreiben. Diese Module dienen dazu, den Motor zu kühlen, damit er aufgrund der betriebsbedingten hohen Temperaturen nicht beschädigt wird. Unterschieden werden kann zwischen Lüftermodulen mit vergleichsweise niedriger Leistung (bis zu 400 Watt), die in kleineren Kraftfahrzeugen eingebaut werden, und Lüftermodulen mit höherer Leistung (600 Watt und 850 Watt), die für größere Motoren, beispielsweise in SUV, verwendet werden. Im niedrigeren Leistungsspektrum wird ein klassischer Bürstenmotor in das Lüftermodul eingebaut, während im höheren Leistungsspektrum elektronisch kommutierte (bürstenlose) Motoren verwendet werden.
36. Die Parteien machen geltend, dass es einen Gesamtmarkt für Lüftermodule für die Motorkühlung gebe und dass keine weitere Unterteilung nach Motortypen bzw. Leistungsklasse vorgenommen werden solle. Sie führen aus, dass alle Wettbewerber in diesem Bereich Lüftermodule verschiedener Leistungsklassen anbieten könnten, da es auch Lüftermodule mit zwei Motoren gebe.

¹³ Sache COMP/M.3809 – Siemens/Flender, Randnummer 8.

37. Die Marktuntersuchung bestätigte, dass je nach Leistungsklasse (entscheidend ist insbesondere, ob das Leistungsspektrum unter bzw. über 400 Watt liegt) unterschiedliche Technologien zum Einsatz kommen. Allerdings zeigte sich auch, dass die Abnehmer in der Regel tatsächlich zwischen Modulen mit einem einzigen elektronisch kommutierten Motor und Modulen mit zwei Bürstenmotoren wählen können. Welche Art von Modul eingebaut wird, richtet sich nach dem Fahrzeugmodell und der Größe des entsprechenden Lüftermoduls. Üblicherweise gibt es für ein bestimmtes Fahrzeugmodell keine Alternativen. Dies gilt jedoch für eine Vielzahl von Fahrzeugkomponenten, die die Automobilhersteller während der gesamten Lebenszeit eines Fahrzeugmodells von einem bestimmten Zulieferer beziehen. Die Abnehmer können bei der Entwicklung neuer Modelle zwischen alternativen Modultypen wählen, um in höheren Leistungsklassen die erforderliche Kühlungsleistung zu erreichen. Somit handelt es sich bei dem relevanten Produktmarkt um den Markt für Lüftermodule für die Motorkühlung.

1.4 Sensoren

38. Die Parteien stellen auch verschiedene Sensoren zur Datenübertragung im Kraftfahrzeug her. Dazu gehören Drehzahlsensoren, Drucksensoren, Flüssigkeitsniveaugeber, ESP-Sensorcluster, Drehmomentsensoren, Temperatursensoren, Sensoren zur Erkennung von Kraftstoffgemischen, Klopfensensoren, Stickoxidsensoren (sogenannte „Smart NOx-Sensoren“), Luftmassensensoren und Sensorenmatrizen zur Insassenklassifikation. Die Parteien verkaufen diese Sensoren teils als eigenständige Produkte, teils als Bestandteile umfassenderer Systeme.

39. In früheren Entscheidungen hat die Kommission diese Sensoren je nach Anwendungsbereich eigenständigen Produktmärkten zugeordnet. Dies betraf beispielsweise Temperatursensoren, Drucksensoren, Flüssigkeitsniveaugeber, Drehzahlsensoren und Beschleunigungssensoren¹⁴. Die Parteien stellen vor allem Drehzahlsensoren und Sensorcluster für elektronische Bremssysteme her. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass Sensoren und Sensorcluster unterschiedliche Funktionen haben und daher aus Sicht der Abnehmer nicht austauschbar sind. Auch die Hersteller können ihre Produktion nicht problemlos von einem Sensortyp auf den anderen umstellen. Somit handelt es sich um eigenständige Produktmärkte.

1.5 Elektronische Bremssysteme (EBS)

40. Continental stellt auch elektronische Bremssysteme her. Diese Systeme müssen einem eigenständigen Produktmarkt zugerechnet werden (siehe Rn. 27), der den Märkten für ECU für elektronische Bremssysteme (siehe Rn. 28), für Motoren für elektronische Bremssysteme (siehe Rn. 34) und für Sensorcluster für elektronische Bremssysteme (siehe Rn. 39), auf denen SV tätig ist, nachgelagert ist.

1.6 Elektrische Feststellbremsen (EPB)

¹⁴ Sachen IV/M.1053 – Mannesmann/Philips, Randnummer 9; IV/M.164 – Mannesmann/VDO, Randnummer 12; COMP/M.2036 – Valeo/Labinal, Randnummer 16; COMP/M.2059 – Siemens/Dematic/Sachs/VDO, Randnummer 108 ff.; COMP/M.4213 – CAG/Motorola, Randnummer 6.

41. Continental stellt Systeme für elektrische Feststellbremsen her. Diese Systeme sind einem eigenständigen Produktmarkt zuzuordnen (siehe Rn. 29). Sie setzen sich aus ECU (siehe Rn. 30) und Seilzieher zusammen.

1.7 Elektronische Fahrzeugzugangssysteme und Fahrberechtigungssysteme

42. Die Parteien stellen elektronische Fahrzeugzugangssysteme und Fahrberechtigungssysteme her. Diese Systeme stellen sicher, dass das Fahrzeug nur von seinem zugelassenen Nutzer geöffnet und in Bewegung gesetzt werden kann. Zu solchen Systemen zählen beispielsweise Funkschließsysteme (Zugangssysteme) und sogenannte Wegfahrsperrn, die die Stromversorgung zum Motor unterbrechen (Berechtigungssysteme).
43. Die Parteien machen geltend, dass es einen Gesamtmarkt für elektronische Fahrzeugzugangssysteme und Fahrberechtigungssysteme gebe, da sich beide Arten von Systemen auf dieselbe Technologie (Funkverbindung zwischen Schlüssel und Fahrzeug) stützen würden. Die Kommission hatte in einem früheren Verfahren festgestellt, dass elektronische Wegfahrsperrn und Schließsysteme separaten Produktmärkten zuzuordnen sind¹⁵.
44. Für die Beurteilung dieses Falls kann die Frage der genauen Marktabgrenzung offengelassen werden, da das Zusammenschlussvorhaben bei keiner der möglichen Marktabgrenzungen wettbewerbsrechtlich bedenklich erscheint.

1.8 Connectivity-Systeme und Infotainment-Systeme

45. Die Parteien stellen auch verschiedene Arten von Fahrerinformationssystemen her, unter anderem Connectivity-Systeme, Telematiksysteme (Systeme zur Verbindung des Fahrzeugs mit einem Empfänger außerhalb des Fahrzeugs und umgekehrt) und Reifendruckkontrollsysteme (TPMS). SV ist jedoch (noch nicht) im Bereich der Telematiksysteme tätig¹⁶, und Continental ist im EWR nicht im Bereich der Reifendruckkontrollsysteme aktiv.
46. Connectivity-Systeme ermöglichen es dem Nutzer, externe Geräte wie Mobiltelefone oder MP3-Spieler mithilfe der Bluetooth-Technologie mit dem Fahrzeug zu verbinden. Die Parteien machen geltend, dass Connectivity-Systeme einem eigenständigen Produktmarkt zugerechnet werden könnten.
47. Es gibt bisher noch keine Entscheidungspraxis der Kommission auf diesem Gebiet. Die Kommission hat jedoch in jüngerer Zeit in einem Fall, in dem die Transaktion letztlich nicht zustande kam, die Abgrenzung eines Produktmarkts für Infotainment-Systeme in Erwägung gezogen¹⁷. Solche Systeme wurden wie folgt beschrieben: integrierte Systeme, mit deren Hilfe eine breite Palette von Informations- und Unterhaltungsfunktionen koordiniert und integriert werden kann.

¹⁵ COMP/M.2059 – Siemens/Dematic/VDO/Sachs, Randnummern 112 und 113.

¹⁶ SV hat den Zuschlag für die Herstellung von Telematiksystemen für [...] erhalten, wird die Lieferung dieser Systeme jedoch nicht von 2010 aufnehmen. SV gibt an, dass es On-Bord-Units für das deutsche Lkw-Mautsystem herstellt. Nach Auffassung des Unternehmens sind diese Systeme jedoch einem separaten Produktmarkt zuzuordnen, da sie aus Abnehmersicht nicht mit Telematiksystemen im Allgemeinen austauschbar sind.

¹⁷ Sache COMP/M.4696 KKR/Harman, Randnummern 12 und 13.

48. Die Parteien machen geltend, dass es keinen Markt für Infotainment-Systeme gebe, da die Komponenten solcher Systeme gesondert nachgefragt und verkauft würden, und dass sich der Wettbewerb auf Komponentenebene und nicht auf Ebene der Infotainment-Systeme abspiele.
49. Die Marktuntersuchung ergab, dass Connectivity-Systeme möglicherweise zu einem Markt gehören, der dem Markt für Infotainment-Systeme vorgelagert ist, denn die Connectivity-Systeme sind ein (möglicher) Bestandteil von Infotainment-Systemen. Die Marktuntersuchung bestätigte jedoch auch, dass die Kunden die Komponenten häufig gesondert beziehen und sie entweder selbst in ein umfassendes Infotainment-System einbauen oder von Tier-1-Zulieferern einbauen lassen. Zudem wird sowohl für Connectivity-Systeme als auch für den Einbau der verschiedenen Komponenten in Infotainment-Systeme jeweils spezielles Fachwissen benötigt. Daher bilden Connectivity-Systeme einen eigenständigen Produktmarkt.

2. Räumlich relevante Märkte

50. Nach Auffassung der Parteien handelt es sich bei allen genannten Produktmärkten eindeutig um EWR-Märkte, wenn nicht um Weltmärkte. In früheren Entscheidungen hatte die Kommission festgestellt, dass Märkte für Komponenten/Systeme für Automobilhersteller mindestens einen EWR-weiten Zuschnitt haben und dass es Hinweise dafür gibt, dass es sich bei diesen Märkten um Weltmärkte handeln könnte. Letztlich hatte sie jedoch die Frage der genauen räumlichen Marktabgrenzung offen gelassen¹⁸.
51. Die Marktuntersuchung in diesem Fall bestätigte, dass es sich bei den Märkten für die genannten Produkte mindestens um EWR-Märkte, wenn nicht um Weltmärkte handelt¹⁹. Allerdings erübrigt sich eine genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes, da das Zusammenschlussvorhaben selbst bei Zugrundelegung eines enger gefassten räumlich relevanten Marktes (EWR) keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken aufwirft.

¹⁸ Sachen IV/M.1245 – Valeo/ITT Industries, Randnummer 20; IV/ M. 1342 – Knorr-Bremse/Bosch, Randnummer 23; IV/M.1462 – TRW/ Lucas Varity, Randnummer 24; COMP/M.1907 – Woco/Michelin, Randnummer 14; COMP/M.2036 – Valeo/Labinal, Randnummern 18 und 20; COMP/M.2059 – Siemens/Dematic/VDO/Sachs, Randnummer 125; COMP/M.2421 – Continental/ Temic, Randnummer 23; COMP/M.3436 – Continental/Phoenix, Randnummer 18; COMP/M.3972 – TRW Automotive/Dalphi Metal España, Randnummer 13.

¹⁹ Hier ist darauf hinzuweisen, dass elektrische Feststellbremsen vor allem in Europa in Pkws (der Oberklasse) verwendet werden, da sie in Fahrzeugen mit manuellem Getriebe (die in den USA kaum verbreitet sind) zum Einsatz kommen. Allerdings lässt sich nicht ausschließen, dass es auch außerhalb des EWR Fahrzeuge mit manuellem Getriebe gibt, so dass der Markt einen weltweiten Zuschnitt haben könnte.

3. Wettbewerbsrechtliche Würdigung

3.1 Allgemeine Wettbewerbslage im Sektor

52. Durch den Zusammenschluss werden die zum größten Teil komplementären Produkte von Continental und SV in der Automobilbranche zusammengeführt. So entsteht ein Akteur mit einem breiten Produktportfolio, der mit anderen starken Akteuren mit einer ähnlichen Angebotspalette (Bosch, Denso, Delphi und Magna) konkurrieren kann. Nach Bosch, Denso, Delphi und Magna wäre Continental nach der Übernahme von SV gemessen am Umsatz weltweit die Nummer fünf unter den Tier-1-Automobilzulieferern²⁰. Auf EWR-Ebene würde Bosch einen stärkeren Wettbewerber bekommen, was viele Abnehmer während der Marktuntersuchung als positive Auswirkung des Zusammenschlussvorhabens gewertet haben.
53. Die Wettbewerbslage auf den betroffenen Märkten für die Belieferung von Tier-1-Zulieferern und Automobilherstellern mit Komponenten und Systemen weist einige Gemeinsamkeiten auf, was bei der Beurteilung aller im Folgenden geprüften betroffenen Märkte zu berücksichtigen ist. Hierzu ist zunächst anzumerken, dass es sich bei den Abnehmern um gut informierte und äußerst professionelle Käufer handelt, die insgesamt über eine starke Verhandlungsmacht verfügen.
54. Zudem werden die Lieferaufträge für die unten behandelten Komponenten in der Regel im Zuge ausschreibungsähnlicher Verfahren vergeben (häufig werden Preisangebote von möglichen Zulieferern eingeholt). Dies ist bei der Prüfung der Frage zu berücksichtigen, inwieweit die Marktanteile auf Marktmacht hindeuten und wie viele Wettbewerber zur Gewährleistung eines wirksamen Wettbewerbs erforderlich sind.
55. Bei der Prüfung der Marktzutrittsschranken sind auch die Beschaffungsstrukturen zu berücksichtigen. Die Zeitspanne, die für die Entwicklung eines kompletten Fertigungsprozesses für die Serienproduktion benötigt wird, deckt sich nicht zwangsläufig mit der Zeitspanne, die notwendig ist, um auf den betreffenden Märkten Wettbewerbsdruck auszuüben. Die Marktuntersuchung ergab, dass zwar unter Umständen 3 bis 4 Jahre bis zur Aufnahme der Produktion benötigt werden, doch dass der Kunde (Automobilhersteller oder Tier-1-Zulieferer) schon lange (und zwar mindestens 2 bis 3 Jahre) vor Produktionsanlauf entscheiden muss, wer ihn künftig mit den von diesem Zusammenschluss betroffenen Produkten beliefert. Diese Entscheidung trifft er in der Regel nach Einholung von Preisangeboten, da viele Komponenten speziell auf den Fahrzeugtyp zugeschnitten werden müssen. Aufgrund der Besonderheiten und der speziellen Dynamik dieser Märkte kann ein Markteintritt grundsätzlich schnell genug erfolgen, damit die Parteien davon abgehalten werden, Marktmacht auszuüben.
56. Die Marktuntersuchung in diesem Fall hat auch ergeben, dass es auf den betroffenen Produktmärkten keine Zutrittsschranken im Zusammenhang mit Patentfragen gibt. Wie weiter unten dargelegt, befindet sich besonders schutzbedürftiges Know-how häufig im Eigentum des Automobilherstellers und nicht des Zulieferers von Komponenten oder Systemen. Der Automobilhersteller kann sogar beschließen, dieses Know-how nicht an seinen Komponentenzulieferer weiterzugeben, und sich so die Möglichkeit

²⁰ Diese Rangordnung stützt sich auf die Statistiken für das Jahr 2006 (*European Automotive Review*, Juli 2007).

offenhalten, auf alternative Anbieter zurückzugreifen, wenn er dies für erforderlich oder geschäftlich vorteilhaft erachten sollte.

57. Ferner sei darauf hingewiesen, dass die Unternehmen, die für einen Eintritt in die betroffenen Märkte in Betracht kommen, im Rahmen der Marktuntersuchung nicht angaben, dass sie das erforderliche Know-how nicht erwerben oder sich nicht aneignen könnten, auch wenn es in diesem Sektor offensichtlich wichtig ist, generell über ein breites Grund-Know-how zu verfügen. Darauf aufbauend muss der Marktneuling dann zusätzliches produktspezifisches Know-how entwickeln²¹. Ein potenzieller Kandidat für den Eintritt in die betreffenden Märkte ist in jedem Fall auf eine enge Zusammenarbeit mit einem Abnehmer angewiesen, der das erforderliche anfängliche Know-how (soweit es um die Abnehmerseite des Prozesses geht, z. B. Designpläne) bereitstellen kann.

3.2 Horizontale Auswirkungen

3.2.1 Elektronische Steuergeräte (ECU)

58. Die Aktivitäten der Parteien überschneiden sich in den folgenden Bereichen: Getriebesteuerungen (TCU), Airbagsteuerungen (ACU), Karosserieelektronik, Steuergeräte in Dieselmotoren für Nutzfahrzeuge, ECU für Luftfedersysteme (Fahrwerksteuerung) und ECU für elektrische Feststellbremsen (EPB). Da die Parteien auf einigen dieser Märkte zusammen hohe Marktanteile erreichen, war die Marktuntersuchung besonders breit angelegt (sie erstreckte sich auf alle großen europäischen Automobilhersteller) und besonders intensiv (Kunden und Wettbewerber wurden nach schriftlicher Befragung auch telefonisch interviewt). Besonders detailliert wurden die Märkte für folgende Produkte untersucht: ECU für das Diesel-Motormanagement in schweren Nutzfahrzeugen, ECU für Luftfedersysteme (Fahrwerksteuerung) und ECU für elektrische Feststellbremsen.

ECU für das Motormanagement

59. Nach dem Zusammenschluss wäre der Marktanteil von Continental im Bereich der ECU für das Diesel-Motormanagement höher als im Bereich der ECU für Benzinmotoren (nur für Pkw). Die Marktanteile für einen Markt für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte werden in der nachfolgenden Tabelle angegeben.²² Bei den anderen möglichen Marktabgrenzungen²³ (Markt nur für Motorsteuergeräte oder Markt für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte und alle sonstigen Steuereinheiten, die Funktionen im Motormanagement von Dieselmotoren in schweren Nutzfahrzeugen übernehmen) geben die Marktanteile der Parteien keinen Anlass zu Bedenken: Wenn nur die Motorsteuergeräte betrachtet würden, wäre der Marktanteil von SV in 2006 im EWR 0%, weil SV erst in 2007 auf diesen hypothetischen Markt hinzutrat (EWR).

²¹ Z. B. allgemeines Know-how betreffend Einspritzsysteme und die extremen Bedingungen (Hitze, Vibrationen), unter denen ein Dieselmotor in schweren Nutzfahrzeugen arbeitet, sofern ein Unternehmen in den Markt für ECU für das Motormanagement bei solchen Dieselmotoren eintreten will, oder allgemeines Know-how betreffend Bremssteuergeräte, wenn ein Unternehmen in den Markt für ECU für elektrische Feststellbremsen eintreten will.

²² Der potenzielle Markt für das Diesel-Motormanagement in Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ist von dem Zusammenschlussvorhaben nicht betroffen, da sich die Aktivitäten der Parteien in diesem Bereich nicht überschneiden.

²³ Vgl. Rn. 24.

Wenn Motor- und Fahrzeugsteuergeräte und sonstige Steuereinheiten einbezogen würden, ergäben sich auch keine Bedenken im Hinblick auf den Wettbewerb, da der Marktanteil der Parteien in jedem Fall niedriger wäre als auf einem hypothetischen Markt für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte.

Tabelle 1 – Märkte für ECU für das Motormanagement im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	ECU für Benzinmotoren	ECU für Dieselmotoren (Motor- und Fahrzeugsteuergerät)
Continental	[0-10] %	[40-50] %
SV	[10-20] %	[20-30] %
Insgesamt	[10-20] %	[60-70] %
Bosch	[40-50] %	[0-10] %
Delphi	[0-10] %	[0-10] %
Denso	[0-10] %	-
TRW	-	[0-10] %
Magneti Marelli	[10-20] %	-
Sonstige	[0-10] %	[0-10] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien; Marktuntersuchung der Kommission

60. Weder der absolute Marktanteil der Parteien auf dem ECU-Markt für das Motormanagement von *Benzinmotoren* noch der Zuwachs infolge des Zusammenschlusses sind wettbewerbsrechtlich bedenklich. Auch bei der Marktuntersuchung wurden keine Hinweise dafür gefunden, dass das Zusammenschlussvorhaben auf diesem Markt wettbewerbsrechtlich bedenklich sein könnte.
61. Die Marktuntersuchung war im Hinblick auf ECU für das Diesel-Motormanagement besonders detailliert, da i) der gemeinsame Marktanteil der Parteien auf einem hypothetischen Markt für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte relativ hoch gewesen wäre ([60-70]%) und ii) Bedenken geäußert worden waren, weil es für die Abnehmer durch den Zusammenschluss schwieriger werden könnte, den ECU-Zulieferer zu wechseln, da sich die Zahl der verfügbaren (ernsthaften) Wettbewerber von 3 auf 2 verringern würde. Die Marktuntersuchung ergab jedoch, dass die Automobilhersteller nach dem Zusammenschluss weiterhin unter einer Vielzahl ernsthafter Wettbewerber wählen könnten.
62. Es wurde geltend gemacht, es könnte schwierig sein, alternative Zulieferer für das in den Motor einzubauende Steuergerät zu finden. Hersteller der entsprechenden Geräte müssten einem hohen Qualitätsstandard gerecht werden, da das Motorsteuergerät so ausgelegt sein müsse, dass es selbst unter schwierigen Bedingungen (starke Vibrationen und Hitze) zuverlässig arbeite.
63. Diesbezüglich ist zunächst zu wiederholen, dass sich der Marktanteil der Parteien, sollten die Motorsteuergeräte einem separaten Produktmarkt zugeordnet werden, durch den Zusammenschluss nur geringfügig erhöhen würde. SV begann erst im Jahr 2007 – nachdem es den Zuschlag für seinen ersten Auftrag erhalten hatte – Motorsteuergeräte

im EWR (Region, auf die sich die Bedenken bezogen) anzubieten²⁴. Doch auch wenn ein Gesamtmarkt für ECU für das Diesel-Motormanagement bei schweren Nutzfahrzeugen (d. h. für Motor- und Fahrzeugsteuergeräte zusammen) abgegrenzt würde, gäbe es immer noch mehrere ernsthafte Zulieferer und Kandidaten für den Markteintritt.

64. Im Hinblick auf die derzeitigen Anbieter ergab die Marktuntersuchung, dass neben Bosch insbesondere Delphi bereits ECU für das Diesel-Motormanagement bei schweren Nutzfahrzeugen an Automobilhersteller im EWR liefert. Der Marktanteil von Delphi in diesem Segment beläuft sich auf rund [0-10] % und dürfte sich noch erhöhen, da das Unternehmen bestätigte, dass es seine Lieferungen auf diesem Markt ausweiten könnte. Auch ein anderer Wettbewerber, TRW, bekräftigte, dass er bei entsprechender Nachfrage eine Ausweitung des Geschäfts erwägen würde. Im Hinblick auf Technik und Produktionskapazitäten sei dies problemlos möglich.
65. Zudem kommen zwei Unternehmen für einen Eintritt in diesen Markt im EWR in Betracht, die im EWR bereits ECU für das Motormanagement bei Pkws und weitere Produkte im Zusammenhang mit Dieselmotoren für schwere Nutzfahrzeuge liefern, und zwar Bremssteuer- und Stabilitätskontrollgeräte, die Signale an das Motorsteuergerät senden. Die Unternehmen verfügen somit bereits über die erforderliche Erfahrung mit hohen Temperaturen und Vibrationen bei der Montage von Motorsteuerungen. Außerdem sind die Unternehmen den Automobilherstellern als Zulieferer von Produkten für dieses Umfeld gut bekannt und verfügen über das notwendige Know-how und die erforderlichen Kapazitäten für die Herstellung solcher Motorsteuergeräte.
66. Die eingehende Marktuntersuchung führt zu dem Schluss, dass es im EWR weiterhin genügend alternative Anbieter für ECU für das Motormanagement in schweren Nutzfahrzeugen sowie ernsthafte Kandidaten für den Markteintritt geben würde und dass der Zusammenschluss somit im Hinblick auf seine Auswirkungen auf den Wettbewerb keine ernststen Bedenken aufwirft.

ECU für die Fahrwerksteuerung

67. Im Bereich der Fahrwerksteuerung überschneiden sich die Tätigkeiten der Parteien nur bei Steuergeräten für Luftfedersysteme. Continental stellt zwar auch in geringem Umfang ECU für die vollaktive hydraulische Dämpfung (ACU) her, [...].

Tabelle 2 - Markt für ECU für Luftfedersysteme im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	Marktanteile in %
Continental	[20-30] %
SV	[30-40] %
<i>Insgesamt</i>	<i>[60-70] %</i>
TRW	[0-10] %
ThyssenKrupp Bilstein	[0-10] %
Sonstige	[10-20] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien, Marktuntersuchung der Kommission

68. Luftfedersysteme werden nur in Fahrzeuge der Oberklasse eingebaut, so dass der Markt für ECU für Luftfedersysteme einen Nischenmarkt bildet, auf dem nach den

²⁴ Die weltweite Produktion nahm SV im Jahr 2005 auf.

Schätzungen der Parteien lediglich ein Umsatz von [30-40] Mio. EUR erwirtschaftet wird. Die genannte beschränkte Verwendung von Luftfedersystemen erklärt, warum die entsprechenden ECU nur von einer relativ geringen Anzahl von Zulieferern hergestellt werden. Zudem besitzt nicht der ECU-Zulieferer, sondern der Automobilhersteller das erforderliche Know-how für diese Art von ECU.

69. Ein Automobilhersteller hatte anfänglich zu bedenken gegeben, dass die Parteien nach dem Zusammenschluss über eine starke Marktposition verfügen würden. Im weiteren Verlauf der Untersuchung relativierte dieser Abnehmer seine Bedenken und erklärte, dass es zwei alternative Anbieter gebe²⁵. Er stellte auch klar, dass sich keine patentrechtlichen Probleme ergeben würden. Auch die eingehende Marktuntersuchung bestätigte, dass es ernsthafte Alternativen gibt. Die Untersuchung ergab auch, dass der Zusammenschluss insofern nicht zu ernststen wettbewerbsrechtlichen Problemen im Bereich der ECU für die Luftfederung führen dürfte, als die Automobilhersteller sich dazu entschließen könnten, die betreffenden Geräte selbst herzustellen oder komplette Luftfedersysteme zu beziehen.
70. Gemäß den Ergebnissen der eingehenden Marktuntersuchung gibt es im EWR mehrere andere ernsthafte Zulieferer von ECU für die Luftfederung.
71. [...] erklärte gegenüber der Kommission, dass es bei einem geschäftlich vielversprechenden Nachfrageanstieg Interesse an der Ausweitung seines Geschäfts auf diesem Markt hätte und über die dafür erforderlichen Kapazitäten verfüge.
72. Ein weiterer Wettbewerber ist [...] (im Folgenden „[...]“). Er liefert die Dämpfer für das Luftfedersystem und entwickelt die für den Dämpfungsprozess notwendige Software, die in die von einem Unterlieferanten hergestellte ECU-Hardware integriert wird²⁶.
73. Ein weiterer großer Tier-1-Zulieferer der Automobilindustrie gab an, dass er mit der Entwicklung von ECU für die Luftfederung begonnen habe. Die Produktion soll 2009 anlaufen. Mit den potenziellen Abnehmern sei bereits Kontakt aufgenommen worden.
74. Im Rahmen der eingehenden Untersuchung wurden auch die Eigenfertigung und die Belieferung mit Systemen analysiert. Für die meisten Abnehmer (Automobilhersteller und Tier-1-Lieferanten) ist die Herstellung von ECU im eigenen Hause eine Alternative zum Fremdbezug. Im Interesse der korrekten Einschätzung der Wettbewerbssituation ist also zu berücksichtigen, dass ECU teilweise in Eigenregie hergestellt und in Systeme integriert werden, die anschließend an die Endabnehmer verkauft werden. Somit muss bei der wettbewerbsrechtlichen Beurteilung auch der Markt für Luftfedersysteme analysiert werden.
75. [...] bestätigte, dass es komplette Luftfedersysteme liefert und die erforderlichen ECU zum Teil selbst herstellt und zum Teil von einem Unterlieferanten bezieht (Built-to-print-Fertigung). Das Unternehmen ist generell an einer Ausweitung seines

²⁵ Die Kommission nahm mit diesen potenziellen Zulieferern Kontakt auf. Beide bestätigten, dass sie an einer Ausweitung ihres Geschäfts auf diesem Markt interessiert wären und über die dafür erforderlichen Kapazitäten verfügen würden.

²⁶ In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass [...] die Spezifikation für das Layout der ECU-Hardware zum Teil vorgibt, damit der Betrieb softwaremäßig optimiert werden kann.

Geschäfts interessiert. Auch [...] liefert Luftfedersysteme und bezieht ECU von SV. Das Unternehmen erwägt, ECU selbst herzustellen, sofern dies aufgrund der Nachfrageentwicklung geschäftlich gesehen die beste Lösung wäre.

76. Die eingehende Marktuntersuchung führt daher zu dem Schluss, dass es auf dem Markt für ECU für die Luftfederung nach dem Zusammenschluss weiterhin mindestens zwei ernsthafte Mitbewerber ([...] und [...]) geben würde. Hinzu kommt ein potenzieller Wettbewerber, der bereits mit der Entwicklung von Fahrwerksteuergeräten begonnen hat. Die Abnehmer der Parteien suchen bereits jetzt nach alternativen Zulieferern, so dass der gemeinsame Marktanteil der Parteien mit der Zeit zurückgehen dürfte. Ferner gibt es keine erkennbaren Marktzutrittsschranken, da die entsprechende Technologie nicht patentgeschützt ist. Zudem bieten [...] und [...] bereits komplette Luftfedersysteme an (Marktanteil von [20-30] % bzw. [10-20] % im EWR)²⁷ und sind sehr an einer Ausweitung ihres Geschäfts interessiert. Zu den übrigen Wettbewerbern auf diesem Markt zählen [...] ([10-20] %) und [...] ([0-10] %).
77. Aus den dargelegten Gründen wirft das Zusammenschlussvorhaben im Bereich der ECU für die Luftfederung keine ernsten Bedenken im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt auf.

ECU für elektrische Feststellbremsen (EPB)

78. Der Markt für ECU für elektrische Feststellbremsen ist vergleichsweise klein, da es sich bei diesen Bremsen um ein recht neues und teures Produkt handelt, das bisher nur in Pkws der Oberklasse eingebaut wurde. Die eingehende Marktuntersuchung hat bestätigt, dass die Parteien für diese speziellen ECU nur wenige Abnehmer ([...], [...] und [...]) haben. Diese Abnehmer haben auch noch andere Zulieferer.
79. Der einzige Abnehmer von Continental ist das Unternehmen [...], [...] ([...] liefert Seilzieher an Continental und Continental liefert ECU an [...]). Der weitaus größte Teil der Endprodukte (EPB-Systeme) wird von Continental vermarktet, während [...] EPB-Systeme nur an einen einzigen Automobilhersteller verkauft. Somit ist [...] hauptsächlich ein Dienstleister für Continental: [...] vollzieht einen Produktionsschritt in der Fertigung elektrischer Feststellbremsen, und Continental vermarktet diese.
80. In dieser Hinsicht sind die Lieferungen von Continental an [...] nur teilweise mit den Lieferungen von SV an [...] und [...] vergleichbar, da [...] faktisch als zwischengeschalteter Hersteller tätig ist. Nur wenn die Lieferungen von Continental an [...] in den gemeinsamen Marktanteil der Parteien auf diesem Markt einbezogen werden, kommt es bei den Parteien überhaupt zu Überschneidungen. Bei den Parteien handelt es sich derzeit um die einzigen großen Hersteller dieser ECU. Die sich ergebenden hohen Marktanteile allein können jedoch keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt rechtfertigen.
81. [...] ist derzeit zwar noch durch bestehende Lieferverträge geschützt, hält es aber für eher unwahrscheinlich, dass Continental nach dem Zusammenschluss zu einem wettbewerbswidrigen Verhalten übergeht, da Continental dadurch nicht nur seine

²⁷ Quelle: Bestmögliche Schätzungen der Parteien.

geschäftlichen Beziehungen zu [...], sondern auch zu rund 10 Automobilherstellern, die elektrische Feststellbremsen von [...] beziehen, gefährden würde. [...] erwägt ferner, eine Geschäftsbeziehung zu einem alternativen Zulieferer aufzubauen oder eine eigene ECU-Fertigung aufzunehmen.

82. Bosch ist dabei, ein eigenes EPB-System (mit selbstgefertigten ECU) zu entwickeln, dessen Produktion in absehbarer Zeit anlaufen könnte.
83. Der Markt ist somit in Bewegung, und allein anhand der Marktanteile auf der Ebene der ECU lässt sich der Markt nicht in vollem Umfang beurteilen. Ferner kommen potenziell Unternehmen für einen Zutritt zu diesem Markt in Betracht, wie etwa [...], die bereits ECU für elektronische Bremssysteme herstellen. Schließlich hat die Marktuntersuchung ergeben, dass eine Reihe weiterer Unternehmen die ECU für elektrische Feststellbremsen auf einer Built-to-print-Grundlage herstellen könnten, wenn der Abnehmer ihnen die erforderlichen genauen Angaben übermitteln würde (die Angaben müssten beispielsweise genauer sein als für SV).

Getriebesteuerungen (TCU)

84. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Marktanteile der Parteien und der wichtigsten mit ihnen konkurrierenden Unternehmen auf dem Markt für TCU für klassische Automatikgetriebe:

Tabelle 3 – Markt für TCU im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	Marktanteile in %
Continental	[0-10] %
SV	[20-40] %
Insgesamt	[30-40] %
Bosch	[40-50] %
Aisin	[0-10] %
Denso	[0-10] %
Delphi	[0-10] %
Sonstige	[0-10] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien

85. Der Tabelle ist zu entnehmen, dass Bosch der führende Anbieter bleiben würde. Weder der absolute gemeinsame Marktanteil noch der Zuwachs – Continental hat derzeit nur einen sehr geringen Marktanteil – gibt zu ernststen wettbewerbsrechtlichen Bedenken Anlass. Zudem war der Marktanteil der Parteien in den letzten Jahren rückläufig: Er verringerte sich von [40-50] % im Jahr 2004 auf [40-50] % im Jahr 2005 und [30-40] % im Jahr 2006. Auch die Abnehmer und Wettbewerber bestätigten im Rahmen der Marktuntersuchung, dass es sich bei den von den Parteien angebotenen TCU weitgehend um komplementäre Produkte handelt; sie machten keine ernststen Bedenken geltend.

Airbagsteuerungen (ACU) einschließlich Sensoren

86. Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die Marktanteile der Parteien und der wichtigsten mit ihnen konkurrierenden Unternehmen auf dem Markt für Airbagsteuerungen.

Tabelle 4 – Markt für ACU einschließlich Sensoren im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	Marktanteile in %
Continental	[10-20] %
SV	[10-20] %
Insgesamt	[20-30] %
Bosch	[20-30] %
Autoliv	[10-20] %
TRW	[10-20] %
Sonstige	[10-20] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien

87. Weder der absolute gemeinsame Marktanteil noch der Zuwachs gibt zu ernststen wettbewerbsrechtlichen Bedenken Anlass. Der Tabelle ist zu entnehmen, dass Bosch als zweitstärkster Wettbewerber nach dem Zusammenschluss einen Marktanteil hätte, der fast dem gemeinsamen Marktanteil der Parteien entspräche. Außerdem gibt es noch andere wichtige Anbieter wie Autoliv und TRW, zu deren Produktportfolio nicht nur Airbagsteuerungen, sondern auch andere Airbagkomponenten (Airbagkissen und Gasgeneratoren) gehören. Sie können somit den Abnehmern eine Komplettlösung anbieten, während die Parteien nur auf dem Markt für Airbagsteuerungen tätig sind.

Karosserieelektronik

88. Der gesamte Marktanteil der Parteien im Bereich der ECU für die Karosserieelektronik beläuft sich auf [20-30] %. Auf der Grundlage einer engen Produktmarktdefinition würden sich die Marktanteile der Parteien wie folgt gestalten:

Tabelle 5 – Potenzielle Marktanteile im Bereich der Karosserieelektronik im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	Zentralsteuer- gerät	Sitzsteuergerät	Türsteuergerät	HVAC-Steuer- gerät
Continental	[0-10] %	[30-40] %	[20-30] %	< 1
SV	[20-30] %	[0-10] %	[0-10] %	[10-20] %
Insgesamt	[30-40] %	[30-40] %	[30-40] %	[10-20] %
Delphi	[10-20] %	--	--	--
Hella	[10-20] %	[0-10] %	[0-10] %	--
Lear	[0-10] %	[0-10] %	--	--
Bosch	[0-10] %	--	[10-20] %	--
Valeo	[0-10] %	--	--	[20-30] %
Kostal	--	[10-20] %	[0-10] %	--
BHTC	--	--	--	[20-30]
Sonstige	[10-20] %	[20-30] %	[30-40] %	[30-40] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien

89. Durch den Zusammenschluss würde zwar ein führender Anbieter entstehen, doch würden weiterhin mehrere andere Unternehmen Wettbewerbsdruck ausüben. Kleinere Zulieferer wie Kostal oder BHTC sind auf bestimmte Arten von Steuergeräten spezialisiert und sind daher im Bereich dieser ECU besonders ernsthafte

Wettbewerber. Im Übrigen machten die im Rahmen der Marktuntersuchung befragten Unternehmen keinerlei wettbewerbsrechtliche Bedenken im Hinblick auf diese Arten von Steuergeräten geltend.

3.1.2 Lüftermodule für die Motorkühlung

90. In der nachstehenden Tabelle sind die Marktanteile auf dem EWR-Markt für Lüftermodule für die Motorkühlung im Jahr 2006 aufgeführt:

Tabelle 6 – Markt für Lüftermodule für die Motorkühlung im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	Marktanteile in %
Continental	[20-30] %
SV	[10-20] %
Insgesamt	[40-50] %
Bosch	[20-30] %
JCI	[10-20] %
Faurecia	[0-10] %
Valeo	[0-10] %
Sonstige	[0-10] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien

91. In der Marktuntersuchung brachten die Automobilhersteller nicht die Befürchtung zum Ausdruck, dass der Zusammenschluss zu Problemen bei der Belieferung mit Lüftermodulen für die Motorkühlung führen würde. Nur ein Automobilhersteller gab an, dass sich die Belieferung mit Lüftermodulen, die mit einem Motor mit einer Leistung von 600 bzw. 850 Watt ausgestattet sind (im Gegensatz zu Modulen mit Elektromotoren mit einer Leistung von höchstens 400 Watt), schwieriger gestalten könnte, da die Parteien derzeit mehr oder weniger die einzigen Anbieter solcher Hochleistungsmotoren seien.
92. Wie bereits dargelegt (siehe Randnummern 35 ff.), können jedoch Lüftermodule für die Motorkühlung, die mit einem einzigen Hochleistungsmotor ausgestattet sind (eine neue Technologie), durch Lüftermodule mit zwei Elektromotoren niedrigerer Leistung ausgetauscht werden²⁸. Insbesondere gibt es keinen nennenswerten Preisunterschied zwischen den beiden Arten von Modulen. In der Automobilbranche gibt es Beispiele, die belegen, dass der Wechsel von einer Lösung zur anderen tatsächlich möglich und realistisch ist. Somit sind die beiden Lösungen aus Nachfragesicht austauschbar, und die Anbieter von Motoren mit einer niedrigeren Leistung können Wettbewerbsdruck auf die Hersteller von Motoren mit höherer Leistung ausüben.
93. Auf dem Gesamtmarkt für Lüftermodule für die Motorkühlung würden die Parteien eine führende Stellung einnehmen, doch würden sie weiterhin durch eine ausreichende Anzahl anderer ernsthafter Wettbewerber an der Ausübung von Marktmacht gehindert. Insbesondere Bosch, JCI, Faurecia und Valeo wären in der Lage, Wettbewerbsdruck auf die Parteien auszuüben. Der geplante Zusammenschluss gibt daher keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt.

3.1.3 Sensoren

²⁸ Motoren mit einer Leistung von 850 Watt werden nur für Automobile der Oberklasse verwendet und machen lediglich einen Anteil von 2 % am Gesamtmarkt aus. Den Parteien zufolge ist dies der Grund, warum nur wenige Zulieferer bereit sind, in dieses Geschäft zu investieren.

94. Auf dem Markt für Drehzahlsensoren erreichen die Parteien nach eigenen Schätzungen einen gemeinsamen Marktanteil von [40-50] %; ihren Angaben nach ist Bosch mit einem Marktanteil von [30-40] % ihr stärkster Mitbewerber. Die Marktuntersuchung bestätigte, dass Bosch ein wichtiger Wettbewerber ist und dass es auf dem Markt noch weitere Anbieter von Drehzahlsensoren wie beispielsweise Delphi gibt.
95. Auf dem Markt für Flüssigkeitsniveaugeber beläuft sich der gemeinsame Marktanteil nach Schätzungen der Parteien auf [30-40] %. Sie geben Hella und Valeo mit einem Marktanteil von [30-40] % bzw. [10-20] % als ihre größten Mitbewerber an. Die Marktuntersuchung bestätigte, dass Hella und Valeo wichtige Wettbewerber sind.
96. Der Zusammenschluss gibt weder im Bereich der Drehzahlmotoren noch der Flüssigkeitsniveaugeber zu Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt Anlass. Nach dem Zusammenschluss könnten die Abnehmer weiterhin auf alternative ernsthafte Anbieter zurückgreifen, die bereits jetzt auf dem Markt tätig sind.

3.1.4 Elektronische Fahrzeugzugangssysteme und Fahrberechtigungssysteme

97. Die nachstehende Tabelle gibt Aufschluss über die Marktanteile der Parteien und ihrer wichtigsten Mitbewerber in diesem Bereich:

Tabelle 7 – Potenzielle Märkte im Bereich der Fahrzeugzugangssysteme und Fahrberechtigungssysteme im Jahr 2006 (EWR)

Wettbewerber	Aktive Fahrzeugzugangssysteme	Passive Fahrzeugzugangssysteme	Fahrerzugangssysteme gesamt	Fahrberechtigungssysteme	Gesamtmarkt Fahrzeugzugang- und -berechtigungssysteme
Continental	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %	[10-20] %	[0-10] %
Siemens	[10-20] %	[30-40] %	[10-20] %	[0-10] %	[10-20] %
Insgesamt	[10-20] %	[30-40] %	[20-30] %	[10-20] %	[10-20] %
Valeo	[10-20] %	[0-10] %	[0-10] %	-	[0-10] %
Hella	[10-20] %	-	[10-20] %	-	[0-10] %
Delphi	[10-20] %	-	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %
Marquardt	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %	-	[0-10] %
Visteon	[0-10] %	-	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %
Tokai Rika	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %
Alps	[0-10] %	[0-10] %	[0-10] %	-	[0-10] %
Bosch	-	-	-	[0-10] %	[0-10] %

Quelle: Strategy Analytics, Schätzungen der Parteien

98. Die Marktanteile deuten darauf hin, dass die Parteien nur auf einem (angenommenen) Markt für passive Fahrzeugzugangssysteme eine zentrale Position einnehmen würden. Auf diesem Markt, auf dem SV bereits jetzt über eine komfortable Stellung verfügt, würde es durch den geplanten Zusammenschluss zu einem Marktanteilszuwachs um [0-10] % kommen, so dass sich die Marktstruktur nicht nennenswert verändern würde. Zudem wurden im Verlauf der Marktuntersuchung trotz der äußerst detaillierten Fragen keine Befürchtungen im Hinblick auf diesen Bereich oder andere in der vorstehenden Tabelle erfassten Bereiche geäußert. Somit gibt das Zusammenschlussvorhaben im Bereich der Fahrzeugzugang- und Fahrberechtigungssysteme selbst auf der Grundlage der engstmöglichen Marktdefinition nicht zu ernstesten Bedenken im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt Anlass.

3.1.5 Connectivity-Systeme

99. Die Parteien haben einen gemeinsamen Marktanteil von [30-40] %, wobei der Zuwachs nur [0-5] Prozentpunkte ausmacht, da SV in diesem Bereich nur eine unbedeutende Rolle spielt. Die wichtigsten mit ihnen konkurrierenden Unternehmen sind Harman/Becker ([10-20] %), Peiker ([10-20] %), Nokia ([0-10] %), Magneti Marelli ([0-10] %), Visteon ([0-10] %) und THB Bury ([0-10] %). Darüber hinaus gibt es noch mehrere kleinere Anbieter²⁹. Da die Marktstruktur durch den geplanten Zusammenschluss kaum berührt wird und im Verlauf der Marktuntersuchung keine Einwände in Bezug auf diesen Markt erhoben wurden, gibt der angemeldete Zusammenschluss keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt, soweit Connectivity-Systeme berührt sind.

3.2 Vertikale Auswirkungen

Elektronische Bremssysteme (nachgelagerter Markt) und Komponenten für solche Systeme (vorgelagerter Markt)

100. Continental ist ein wichtiger Zulieferer von elektronischen Bremssystemen (EBS) für Automobilhersteller. Ausgehend von einem Gesamtmarkt für sämtliche EBS hätte Continental einen Marktanteil von [40-50] %. SV ist auf den verbundenen vorgelagerten Märkten für Komponenten von EBS (ESC) tätig und hat auf diesen Märkten hohe Marktanteile. Dies gilt insbesondere für Elektromotoren ([40-50] %), ECU ([60-70] %) und Sensorcluster ([90-100] %). Die wichtigsten Abnehmer von SV im Bereich dieser Komponenten sind Mando, TRW, Delphi, VW (ECU) und TRW, Mando (Sensorcluster). Aufgrund dieser hohen Marktanteile wurde im Rahmen dieser Marktuntersuchung eingehend geprüft, welche vertikalen Effekte das Zusammenschlussvorhaben haben könnte.
101. Die Untersuchung ergab, dass die Alternative zum Fremdbezug die Eigenfertigung ist. Abnehmer von Sensorclustern – Tier-1-Zulieferer, die elektronische Bremssysteme für Automobilhersteller produzieren – könnten dazu übergehen, diese Komponente selbst herzustellen. Bereits heute spielt die Eigenfertigung dieser Produkte bei Tier-1-Lieferanten (die sie in ihre Systeme integrieren) eine wichtige Rolle. Lediglich [10-20] % aller Sensorcluster, die im EWR gesondert als EBS-Komponenten (ESC) verkauft werden, werden von SV hergestellt; der Rest entfällt auf die Eigenfertigung. Auch die Marktuntersuchung bestätigte, dass es keine nennenswerten Hindernisse bei der Umstellung auf Eigenfertigung gibt, da die wichtigsten Bauteile der Sensorcluster, die Sensorelemente, problemlos von mehreren Anbietern bezogen werden können. Im Übrigen gibt es nach Angaben der Parteien Marktzutritte (z.B. Autoliv) und andere potenzielle Lieferanten wie Akebono und Advics/Denso (die gegenwärtig den asiatischen Markt beliefern), HACO und Honeywell. Automobilhersteller haben in der Marktuntersuchung die Möglichkeit bestätigt, zu anderen Lieferanten zu wechseln.
102. Zudem bemühen sich die Automobilhersteller um mehr Flexibilität, indem sie die Komponenten von elektronischen Bremssystemen separat beziehen. Einige von ihnen haben gemeinsame Standards für Sensorcluster-Spezifikationen festgelegt, um eine solche Beschaffungspolitik zu erleichtern. Diese Standardisierung würde es Markteinsteigern erleichtern, die Produktion und den Vertrieb von Sensorclustern

²⁹ Quelle: Bestmögliche Schätzungen der Parteien.

aufzunehmen. Dadurch würde der Wettbewerb zwischen Komponentenanbietern im Vergleich zur jetzigen Situation (Kauf kompletter Systeme) gestärkt.

103. Was die anderen Komponenten von EBS (Elektromotoren und ECU) betrifft, bei denen SV deutlich niedrigere Marktanteile hat, wurden im Verlauf der Untersuchung keine Bedenken geäußert. Insbesondere bestätigten Abnehmer, dass die Eigenfertigung oder die Built-to-print-Fertigung durch einen neuen Anbieter eine Alternative zum Kauf von ECU darstellen.
104. Ferner ist hervorzuheben, dass es nicht die Automobilhersteller, sondern hauptsächlich Tier-1-Zulieferer sind, die Komponenten für elektronische Bremssysteme von SV beziehen. Der Zusammenschluss bewirkt keine Veränderungen für die Automobilhersteller im Hinblick auf den Direktbezug kompletter Systeme auf dem nachgelagerten Markt, da es dort im EWR auch weiterhin eine beträchtliche Anzahl ernsthafter Wettbewerber geben wird, und zwar insbesondere Bosch ([40-50] %), TRW ([0-10] %) ³⁰ und das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen ([40-50] %). Auf dem Weltmarkt kommen weitere Wettbewerber wie Advics hinzu.
105. Continental würde somit nach dem Zusammenschluss weder in der Lage sein noch den Anreiz haben, die mit ihm konkurrierenden Unternehmen auszuschalten (noch einen Kostenanstieg bei ihnen zu verursachen).

IV. SCHLUSSFOLGERUNG

106. Aus den dargelegten Gründen hat die Kommission entschieden, keine Einwände zu erheben und den Zusammenschluss für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung ergeht gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates.

Für die Kommission
unterschrieben
Neelie KROES
Mitglied der Kommission

³⁰ Quelle: Bestmögliche Schätzungen der Parteien.