

DE

***Fall Nr. COMP/M.5039 -  
BROSE  
FAHRZEUGTEILE /  
CONTINENTAL ASSETS***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 07/03/2008

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter  
der Dokumentennummer 32008M5039***



Brüssel, den 07-III-2008

SG-Greffe(2008) D/201030

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.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONS-KONTROLLVERFAHREN  
ENTSCHEIDUNG NACH ARTIKEL 6  
ABSATZ 1 BUCHSTABE b

**An die Anmelderin:**

**Betreff: Sache COMP/M.5039 – Brose Fahrzeugteile/ Continental Assets  
Anmeldung vom 4. Februar 2008 nach Artikel 4 der Verordnung (EG)  
Nr. 139/2004 des Rates<sup>1</sup>  
Veröffentlichung im Amtsblatt C 39 der Europäischen Union vom  
13.2.2008, Seite 11**

Sehr geehrte Damen und Herren!

1. Am 4. Februar 2008 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 Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG (im Folgenden „Brose Fahrzeugteile“, Deutschland), das zur Brose-Gruppe gehört, erwirbt von der Continental AG, Deutschland, im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der genannten Verordnung durch den Erwerb von Anteilen und Vermögenswerten die Kontrolle über die Gesamtheit der Unternehmensbereiche Cooling Fans und Electric Motors Drives (im Folgenden zusammen als „Continental Assets“ oder „Zielunternehmen“ bzw. zusammen mit Brose Fahrzeugteile als die „beteiligten Unternehmen“ bezeichnet).

---

<sup>1</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

## **I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN**

2. Die Brose-Gruppe ist – über Brose Fahrzeugteile – als Zulieferer der Automobilindustrie in der Entwicklung und Herstellung von Türsystemen für Fahrzeuge, Komponenten für Fahrzeugtüren, Sitzsysteme für Fahrzeuge und Komponenten für Fahrzeugsitze tätig.
3. Die Geschäftstätigkeit des Zielunternehmens umfasst die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von Lüftermodulen, Kompressormotoren, Gebläsen für Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage (HVAC), ABS-Motoren sowie Aktuatoren für den Antriebsstrang, für Fensterheber, Schiebedächer, Sitzgurte, Gurtstraffer, elektrische Feststellbremsen, Elektromotoren und für Motoren für elektrische Servolenkungen<sup>2</sup>.

## **II. DAS ZUSAMMENSCHLUSSVORHABEN**

4. Brose Fahrzeugteile beabsichtigt, die alleinige Kontrolle über das Zielunternehmen zu erwerben. Die geplante Transaktion stellt somit einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung dar.

## **III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

5. Die beteiligten Unternehmen haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz<sup>3</sup> von mehr als 2,5 Mrd. EUR (Brose-Gruppe: [...] Mrd. EUR; Zielunternehmen: [...] Mio. EUR). Jedes der beiden Unternehmen erzielt einen gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als 100 Mio. EUR (Brose-Gruppe: [...] Mrd. EUR; Zielunternehmen [...] Mio. EUR). Ihr Gesamtumsatz in mindestens drei Mitgliedstaaten beträgt jeweils mehr als 100 Mio. EUR und jedes der beteiligten Unternehmen erwirtschaftet in jedem dieser Mitgliedstaaten einen Umsatz von mehr als 25 Mio. EUR. Ferner erzielt keines der beteiligten Unternehmen zwei Drittel seines gemeinschaftsweiten Umsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der geplante Zusammenschluss hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung.

## **IV. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG**

6. Bei den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen gibt es keine horizontalen Überschneidungen. Lediglich die Geschäftstätigkeit des Zielunternehmens im Bereich der Elektromotoren für Fensterheber (auf den vorgelagerten Märkten) und die Geschäftstätigkeit von Brose Fahrzeugteile im Bereich Fensterheber/Türsysteme (auf den nachgelagerten Märkten) sind vertikal miteinander verbunden.
7. Die beteiligten Unternehmen beliefern OEM (Original Equipment Manufacturers) in der Automobilindustrie (Das Zielunternehmen ist auch als Unterlieferant tätig.). Sie liefern diese Produkte nicht für den unabhängigen Ersatzteilmarkt.

---

<sup>2</sup> Einen Teil des Zielunternehmens erwarb Continental Ende letzten Jahres von Siemens. Vgl. Kommissionsentscheidung COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO vom 29.11.2007.

<sup>3</sup> Umsatzberechnung gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und der Mitteilung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 25).

## **1. Sachlich relevante Märkte**

### *Elektromotoren*

8. Das Zielunternehmen beliefert OEM und Tier-1-Zulieferer (d.h. Zulieferer, die unmittelbar OEM beliefern; in diesem Fall Lieferanten von Fensterhebern und Türsystemen) u. a. mit Elektromotoren für Fensterheber. Nach den Feststellungen der Kommission in einer früheren Entscheidung gibt es Hinweise dafür, dass ein Gesamtmarkt für Elektromotoren existiert, der nach Maßgabe der Motorleistung in Segmente unterteilt werden könnte. Letztlich ließ die Kommission die Frage der genauen Marktabgrenzung jedoch offen<sup>4</sup>. In der unlängst erlassenen Entscheidung Continental/Siemens VDO definierte die Kommission einen gesonderten Markt für zwei Typen von Elektromotoren, und zwar für Elektromotoren für Lüftermodule für die Motorkühlung und für Elektromotoren für elektronische Bremssysteme (EBS). Die Kommission ließ offen, ob andere Elektromotoren zu einem Gesamtmarkt gehören oder ob je nach Anwendungsgebiet gesonderte Märkte definiert werden müssten.
9. Im vorliegenden Fall kann ebenfalls offen gelassen werden, ob für unterschiedliche Anwendungen gesonderte Märkte existieren, weil die denkbaren Produktmarktdefinitionen keinen Einfluss auf die wettbewerbsrechtliche Würdigung haben.

### *Türsysteme / Fensterheber*

10. Brose Fahrzeugteile beliefert OEM mit Türsystemen und Fensterhebern (die Teil eines Türsystems sein können, aber auch getrennt angeboten werden). Für die Abgrenzung relevanter Märkte für Fensterheber/Türsysteme gibt es bisher noch keine klar erkennbare Entscheidungspraxis der Kommission. Die beteiligten Unternehmen machen geltend, dass Türsysteme einen gesonderten Produktmarkt bilden. Es könne im vorliegenden Fall allerdings offen gelassen werden, ob Türsysteme und Komponenten für solche Systeme (insbesondere Fensterheber) als zu einem Gesamtmarkt gehörend oder als gesonderte Produktmärkte anzusehen sind. Die Parteien tragen vor, dass der geplante Zusammenschluss selbst unter der engstmöglichen Produktmarktabgrenzung (also einem gesonderten Markt für Fensterheber) keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken aufwerfe.
11. Im vorliegenden Fall kann tatsächlich offen gelassen werden, ob Türsysteme und Komponenten für solche Systeme zu ein und demselben Markt gehören, da die wettbewerbsrechtliche Würdigung auch bei einer anderen Marktabgrenzung gleich ausfallen würde.

## **2. Räumlich relevante Märkte**

12. Nach Auffassung der Parteien handelt es sich bei allen genannten Produktmärkten mindestens um EWR-weite Märkte, wenn nicht um Weltmärkte. In früheren Entscheidungen zu Automobilkomponenten hatte die Kommission festgestellt, dass Märkte für Komponenten/Systeme für Automobilhersteller mindestens EWR-weite Märkte sind und dass es Hinweise dafür gibt, dass es sich bei diesen Märkten um

---

<sup>4</sup> Sache COMP/M.3809 – Siemens/Flender, Randnr. 8.

Weltmärkte handeln könnte. Letztlich hatte sie jedoch die Frage der genauen räumlichen Marktabgrenzung offengelassen<sup>5</sup>.

13. Im vorliegenden Fall hat die Marktuntersuchung bestätigt, dass es sich mindestens um EWR-weite Märkte handelt. Letztlich kann offengelassen werden, ob es sich sogar um Weltmärkte handelt, da die wettbewerbsrechtliche Würdigung auch bei einer anderen räumlichen Marktabgrenzung gleich ausfallen würde.

### 3. Wettbewerbsrechtliche Würdigung

14. Der Zusammenschluss würde zu einer vertikalen Integration des Käufers, Brose Fahrzeugteile, mit seinem derzeitigen Zulieferer für Elektromotoren für Fensterheber führen. Es gibt keine horizontal betroffenen Märkte. Für die Untersuchung möglicher vertikaler Effekte ist es nicht notwendig, eine exakte Marktabgrenzung vorzunehmen, weil selbst bei der engstmöglichen Marktabgrenzung nachteilige Auswirkungen auf den Wettbewerb ausgeschlossen werden können. Untersucht wurden insbesondere ein (potenzieller) vorgelagerter Markt für Elektromotoren für Fensterheber sowie (potenzielle) nachgelagerte Märkte für Fensterheber und für Türsysteme mit Fensterhebern als Komponente.
15. Folgender Tabelle sind die Marktanteile des Zielunternehmens und seiner wichtigsten Wettbewerber auf dem (potenziellen) vorgelagerten Markt für Elektromotoren für Fensterheber<sup>6</sup> in der EU der 15 mit der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei im Jahr 2007 zu entnehmen:

*Tabelle 1 – Markt für Elektromotoren für Fensterheber*

EU-15, CZ, PL, SK 2007*	Stückzahl I	Marktanteil	Umsatz in Mio. EUR	Marktanteil
Gesamtes Marktvolumen	[...]	100 %	[...]	100 %
<b>Zielunternehmen (Continental Assets)</b>	[...]	<b>[25-40] %</b>	[...]	<b>[25-40] %</b>
Bosch		[25-45] %		[25-45] %
Arvin Meritor		[10-20] %		[10-20] %
Johnson Electric		[0-10] %		[0-10] %
Mabuchi				[0-10] %
Übrige		[10-20] %		[0-10] %

\* Nach bestem Wissen vorgenommene Schätzungen des Zielunternehmens, das im übrigen EWR nicht tätig war. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Marktanteile bei Betrachtung des EWR niedriger liegen.

16. Die Marktanteile von Brose Fahrzeugteile und seinen wichtigsten Wettbewerbern auf dem (potenziellen) nachgelagerten Markt für Fensterheber im EWR im Jahr 2007 und auf dem (potenziellen) Markt für Türsysteme im EWR im Jahr 2007 sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

<sup>5</sup> Zur jüngsten Entscheidungspraxis vgl. Sache COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO, Randnr. 51.

<sup>6</sup> Die Marktanteile des Zielunternehmens auf einem potenziellen (Gesamt-)Markt für Elektromotoren sind gleich oder geringer.

Tabelle 2 – Markt für Fensterheber

EWR 2007*	Stückzahl I	Marktanteil	Umsatz in Mio. EUR	Marktanteil
Gesamtes Marktvolumen	[...]	100 %	[...]	100 %
<b>Brose Fahrzeugteile</b>	[...]	<b>[40-60] %</b>	[...]	<b>[40-60] %</b>
Arvin Meritor		[10-20] %		
Küster		[0-10] %		
Lames		[0-10] %		
Grupo Antolin		[0-10] %		
Übrige		[10-20] %		

\* Nach bestem Wissen vorgenommene Schätzungen von Brose Fahrzeugteile.

Tabelle 3 – Markt für Türsysteme

EWR 2007*	Stückzahl I	Marktanteil	Umsatz in Mio. EUR	Marktanteil
Gesamtes Marktvolumen	[...]	100 %	[...]	100 %
<b>Brose Fahrzeugteile</b>	[...]	<b>[40-60] %</b>	[...]	<b>[40-60] %</b>
Arvin Meritor		[10-20] %		
Grupo Antolin		[10-20] %		
Faurecia		[0-10] %		
Magna		[0-10] %		
Übrige		[10-20] %		

\* Nach bestem Wissen vorgenommene Schätzungen von Brose Fahrzeugteile.

17. Tabelle 2 zeigt, dass Brose Fahrzeugteile mit einem Marktanteil von [40-60] % im Vergleich zu seinem stärksten Wettbewerber Arvin Meritor ([10-20] %) marktführend ist und eine verhältnismäßig starke Stellung auf dem (potenziellen) nachgelagerten Markt für Fensterheber innehat. Die beteiligten Unternehmen machen geltend, dass der geplante Zusammenschluss trotz dieser Marktposition keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gebe. Auf einem potenziellen (EWR-weiten) Markt für Türsysteme (mit Fensterhebern als Komponente, Tabelle 3) hat Brose eine etwas schwächere Stellung (Stückzahl: [40-60] %, Marktanteil: [40-60] %).
18. Hinsichtlich eines potenziellen Ausschlusses nachgelagerter Wettbewerber vom Vorleistungsmarkt erklären die beteiligten Unternehmen, dass das Zielunternehmen bereits heute rund [50-80] % der von ihm hergestellten Elektromotoren für Fensterheber an den Käufer liefere. Sie argumentieren, dass es – selbst wenn das Zielunternehmen künftig ausschließlich Brose Fahrzeugteile beliefern würde – nach wie vor mehrere andere Wettbewerber auf dem vorgelagerten Markt gäbe, die problemlos die durch solche internen Lieferungen auf dem freien Markt entstehende Fehlmenge von [30-40] % mit ihren Kapazitäten ersetzen könnten.
19. Zur Frage des Ausschlusses anderer Abnehmer vom Markt führen sie aus, dass – selbst wenn das Zielunternehmen alle Elektromotoren für Fensterheber an Brose Fahrzeugteile liefern würde – nur [50-70%] der Nachfrage von Brose nach diesen Produkten gedeckt wäre. Außerdem habe Brose aus wirtschaftlichen Gründen kein Interesse daran, seinen gesamten Bedarf an solchen Produkten aus der Eigenfertigung zu decken, da die Eigenfertigung aus der Sicht des Unternehmens nur für bis zu [50-70] % des Bedarfs wirtschaftlich interessant sei. Zu diesem Bedarf gehörten einige Produkte für große Serien, wie z. B. [...]. Die übrige Produktion setze sich aus verschiedenen Produkten für

kleinere Serien zusammen, die verhältnismäßig hohe Kosten verursachen, wenn das zusammengeschlossene Unternehmen sie künftig in Eigenfertigung herstellt. Ausschließlich auf Eigenfertigung zu setzen, birgt außerdem das Risiko in sich, möglicherweise nicht flexibel auf die Marktdynamik reagieren zu können, weil bei einem Nachfragerückgang die Produktionslinien stillstehen würden und es bei einem Nachfrageanstieg zu Kapazitätsengpässen käme.

20. Die beteiligten Unternehmen legen ferner dar, dass Brose Fahrzeugteile von seinen Endabnehmern, also den OEM abhängig sei, wodurch das Unternehmen davon abgehalten werde, die Preise zu erhöhen oder sich wettbewerbswidrig zu verhalten.
21. Bei den Abnehmern in dieser Branche handelt es sich in der Tat um gut informierte, äußerst professionelle Käufer, die insgesamt über eine starke Verhandlungsmacht verfügen. Zudem können OEM offenbar auch Anforderungen betreffend ihre Unterlieferanten stellen. Des Weiteren werden die Lieferaufträge für diese Art von Produkten 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.
22. Die Marktuntersuchung hat auch gezeigt, dass Brose Fahrzeugteile aus den folgenden Gründen weder die Möglichkeit noch einen Anreiz hat, seine Wettbewerber auf dem nachgelagerten Markt abzuschotten:
23. Auch nach dem Zusammenschluss wird es ernstzunehmende Zulieferer von Elektromotoren geben, auf die Wettbewerber ausweichen können. Bosch – das nach Marktanteilen marktführende Unternehmen – kann als wichtigste Alternative angesehen werden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die meisten Wettbewerber auf den nachgelagerten Märkten für Fensterheber/Türsysteme keine Bedenken geltend machten, wenn auch einige allgemeine kritische Anmerkungen<sup>7</sup> gemacht wurden. Ein Mitbewerber von Brose auf dem nachgelagerten Markt erklärte ausdrücklich, dass die Eigenfertigung eine Alternative sei<sup>8</sup>.
24. Die Marktuntersuchung ergab auch, dass Tier-1-Zulieferer von Türsystemen wie Brose Fahrzeugteile nur begrenzt Einfluss auf die Wahl des Zulieferers der Komponenten haben, die sie in ihre Systeme einbauen. Dies gilt insbesondere für elektronische Komponenten wie Motoren für Fensterheber. Manche OEM erläuterten, dass elektronische Komponenten als wesentliche Komponenten gelten und die Entscheidung,

---

<sup>7</sup> Ein Mitbewerber auf dem (potenziellen) nachgelagerten Markt für Fensterheber und ein Mitbewerber auf dem (potenziellen) nachgelagerten Markt für Türsysteme wiesen in ihren Antworten auf Broses starke Marktstellung nach dem Zusammenschluss hin, ohne diese Aussage weiter auszuführen.

<sup>8</sup> Hier sind die Besonderheiten der Vergabepaxis im Automobilsektor zu berücksichtigen. Die Zeitspanne, die für den Aufbau 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. Zwar werden unter Umständen 3 bis 4 Jahre bis zur Aufnahme der Produktion benötigt, doch der Kunde (Automobilhersteller oder Tier-1-Zulieferer) muss bereits lange (und zwar mindestens 2 bis 3 Jahre) vor Beginn der Produktion entscheiden, wer ihn künftig beliefern soll. Diese Entscheidung trifft er in der Regel nach Einholung von Preisangeboten, da viele Komponenten speziell auf den Fahrzeugtyp zugeschnitten werden müssen. Siehe Sache COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO, Randnr. 55.

welche Komponente in ein System eingebaut wird, daher in vielen Fällen letztendlich bei den OEM liege. Sie betrachten Elektromotoren (als Schnittstelle und im Hinblick auf die Zuverlässigkeit) als wesentlichen Bestandteil des Systems und sind somit häufig nicht bereit, diese Entscheidung dem Zulieferer zu überlassen. Tier-1-Zulieferer dürfen eine Komponente erst nach einem Genehmigungsverfahren verwenden. Jeder Versuch des Unternehmens nach dem Zusammenschluss, sich gegenüber seinen Mitbewerbern auf dem nachgelagerten Markt abzuschotten, würde somit seine Beziehung zu den OEM gefährden, weil diese für das nächste Fahrzeugmodell zu einem anderen Zulieferer von Elektromotoren und/oder Fensterhebern wechseln könnten. Keiner der im Rahmen der Marktuntersuchung befragten OEM sprach sich gegen den Zusammenschluss aus.

## **V. SCHLUSSFOLGERUNG**

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

Für die Kommission  
(unterzeichnet)  
Neelie KROES  
Mitglied der Kommission