

DE

***Fall Nr. COMP/M.5142 -
BOSCH / MAHLE / JV***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 26/05/2008

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32008M5142***



Brüssel, den 26/05/2008
SG-Greffe(2008) D/203397/203398

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

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Betrifft : Fall Nr. COMP/M.5142 – BOSCH / MAHLE / JV
Anmeldung vom 15.04.2008 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 des Rates (Fusionskontrollverordnung)¹

1. Am 15.4.2008 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ("EG-FKVO") bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Die Unternehmen Robert Bosch GmbH („Bosch“, Deutschland) und Mahle GmbH („Mahle“, Deutschland) erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b EG-FKVO die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen Bosch Mahle Turbo Systems GmbH & Co. KG („GU“, Deutschland) durch den Erwerb von Anteilen an einem neu gegründeten Gemeinschaftsunternehmen.

I. DIE PARTEIEN

2. Bosch ist ein Unternehmen mit Schwerpunkten in der Fahrzeugtechnik, der Industrietechnik sowie der Gebrauchsgüter- und Gebäudetechnik.
3. Mahle ist ein Unternehmen der Automobilzulieferindustrie mit Geschäftstätigkeit in der Entwicklung, Herstellung und dem Vertrieb von Komponenten und Systemen für den Kraftfahrzeugbereich.
4. Das GU soll als selbstständiges Unternehmen in Forschung und Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Abgasturbinen tätig werden. Die Auslieferung der

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S.1.

ersten Turbolader ist derzeit – aufgrund der langen Vorlaufzeiten in der Kraftfahrzeugindustrie – für das Jahr 2011 angestrebt.

II. DAS VORHABEN

5. Bosch und Mahle beabsichtigen, das GU durch Neugründung einer Gesellschaft in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG zu errichten. Das GU soll sämtliche Funktionen eines selbstständigen und auf Dauer angelegten Unternehmens wahrnehmen. Es wird mit allen Ressourcen ausgestattet werden, die erforderlich sind, um die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von Abgasturboladern für Verbrennungsmotoren aller Art zu ermöglichen. Das GU wird ein Festkapital von EUR [...] haben. Seine Anteile werden von Bosch und Mahle im Verhältnis 50/50 gehalten und es wird von beiden gemeinsam kontrolliert werden.

III. ZUSAMMENSCHLUSS

6. Das GU wird die Turbolader eigenständig produzieren und beabsichtigt diese an Automobilhersteller, deren Werkstattorganisationen sowie in geringem Umfang (ca. 3%) auch an den unabhängigen Ersatzteilhandel² zu liefern. Es wird daher auf Dauer alle Funktionen einer selbstständigen wirtschaftlichen Einheit im Sinne von Artikel 3 Absatz 4 EG-FKVO erfüllen und stellt somit einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) EG-FKVO dar.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

7. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als EUR 5 Mrd. (Bosch EUR 43,7 Mrd.; Mahle EUR 4,3 Mrd.) und haben einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als EUR 250 Mio. (Bosch EUR [...] Mrd.; Mahle EUR [...] Mrd.). Da sie jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat erzielen, hat der angemeldete Zusammenschluss gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 EG-FKVO.

V. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

8. Bosch und Mahle sind derzeit nicht im Bereich Abgasturbolader tätig. Sie verfügen jedoch über Aktivitäten auf Märkten, die in diesem Zusammenhang als benachbarte oder vorgelagerte Märkte angesehen werden können. So ist Bosch bei Motorsteuerungen und Einspritzanlagen für Benzin- und Dieselmotoren tätig. Mahle liefert Kolben, Kolbenringe, Luft- und Flüssigkeitsmanagementsysteme (Filtersysteme), Ventile und Ventilsysteme und damit zusammenhängende Motorenkomponenten. Hierzu gehören auch Bauteile, die auf der Abgasseite eines Turboladers zum Einsatz kommen, wie etwa metallurgische Halterollen, Haltestifte, Halteringe und -buchsen, sowie Dichtringe.
9. Es liegen jedoch keine horizontal oder vertikal betroffenen Märkte vor, da das GU derzeit auf dem (potentiellen) Markt für Abgasturbolader noch nicht aktiv ist und

² Abgasturbolader spielen als Ersatzteile praktisch nur bei schweren NKW über 7,5 t eine Rolle, da bei diesen – im Gegensatz zu PKWs - die Lebensdauer eines Abgasturbolader kürzer als die des NKW ist.

sich die Aktivitäten der beiden Muttergesellschaften weder horizontal überschneiden, noch vertikal (aktuell oder potentiell) verbunden sind.

1. Sachlich relevante Märkte

Abgasturbolader

10. Ein Abgasturbolader besteht im Wesentlichen aus vier Basiskomponenten: Dem Lagerträger, dem Verdichter, der Turbine und der Ladedruckregeleinrichtung. Die Parteien tragen vor, dass Abgasturbolader immer als Gesamtmodul, bestehend aus den vier bezeichneten Einzelteilen, entwickelt, hergestellt und an den Abnehmer ausgeliefert werden. Des Weiteren geben sie an, dass die Abgasturbolader in grundsätzlich gleichartiger konstruktiver Ausführung in Otto- und Dieselmotoren eingebaut werden, wobei sich die Abgasturbolader für PKW und NKW über 7,5 t nur durch ihre Baugröße unterscheiden würden.
11. Die Parteien tragen vor, dass im Bereich der Abgasturbolader ein sachlich relevanter Markt für Abgasturbolader für Otto- und Dieselmotoren für PKW, sowie ein sachlich relevanter Markt für Abgasturbolader für NKW abzugrenzen sei.
12. Die Kommission hatte bislang noch keine Gelegenheit sich näher mit dem Bereich der Abgasturbolader im Rahmen der Fusionskontrolle zu befassen. Die Marktbefragung hat im vorliegenden Fall ergeben, dass es sich bei Abgasturboladern um eine eigenständige Produktgruppe innerhalb der verschiedenen Motorenkomponenten handelt, dass diese als Gesamtmodul an die Abnehmer geliefert werden, und dass in der Tat zwischen den beiden oben genannten Segmenten unterschieden werden kann. Abnehmer und Wettbewerber gaben hierzu an, dass die Unterschiede auch noch über die reine Baugröße hinausgehen und beispielsweise bei NKW über 7,5 t wesentlich höhere Anforderungen an die Robustheit und Lebensdauer eines Turboladers bestehen als bei Abgasturboladern für PKW oder leichte NKW.
13. Es ist daher festzuhalten, dass ein separater Markt für Abgasturbolader abzugrenzen ist, wobei im vorliegenden Fall jedoch dahinstehen kann, ob dieser noch weiter zu unterteilen ist, da auch bei alternativer Betrachtung der Segmente für Otto- und Dieselmotoren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge (bis 7,5 t) bzw. Dieselmotoren für NKW über 7,5 t keine wettbewerblichen Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses bestehen.

Komponenten für Abgasturbolader

14. Mahle produziert und liefert im Wege der Auftragsfertigung bestimmte metallurgische Komponenten, die von Turbolader-Herstellern in diese eingebaut werden. Hierbei handelt es sich im Einzelnen um die Rollen-Achse, Halterollen, den Dichtring, Haltebuchsen und einen Haltering. Diese Teile sind höchst temperaturempfindlich und unterliegen daher speziellen Anforderungen der Abnehmer (Turboladerhersteller).
15. Die Parteien tragen hierzu vor, dass diesbezüglich aus ihrer Sicht keine Tätigkeit auf einem abgrenzbaren Produktmarkt für Zulieferteile für die Herstellung von Abgasturboladern vorliegt. Es handele sich lediglich um die Bearbeitung von kundenspezifischen Aufträgen für die Herstellung von metallurgischen Einzelteilen

nach genauer Angabe, genauen Plänen und Spezifikationen des einzelnen Kunden. Soweit es sich hierbei überhaupt um einen eigenständigen Produktmarkt handeln müsste, müsste dieser abgegrenzt werden als Markt für die kundenspezifische Auftragsproduktion von metallurgischen Guss- und Schmiedeteilen. Ein entsprechend weit abgegrenzter Markt wäre jedoch nach Ansicht der Parteien ohne unmittelbaren Zusammenhang zu dem hier relevanten Markt für Abgasturbolader.

16. Es ist zunächst festzuhalten, dass auch die kundenspezifische Fertigung von Metall-Komponenten zum Einbau in einen Abgasturbolader einen separaten sachlich abgrenzbaren Markt darstellen kann, der dem (potentiellen) Markt für Abgasturbolader vorgelagert wäre. Die Tatsache, dass es sich hier um die Zulieferung an Direktlieferanten der KFZ-Industrie (sogenannte "Tier-1-Zulieferer") durch Tier-2- oder Tier-3-Zulieferer handelt, schließt eine solche Abgrenzung nicht aus. Im vorliegenden Fall kann jedoch letztlich offen bleiben, ob es sich bei der Herstellung dieser Metall-Komponenten um einen sachlich abgrenzbaren Markt für Metall-Komponenten für Abgasturbolader oder um einen weiter abzugrenzenden Markt für die Herstellung von metallurgischen Guss- und Schmiedeteilen handelt, da unabhängig von der genauen Marktabgrenzung keine wettbewerblichen Bedenken bestehen.

Elektronische Steuerungseinheiten (Electronic Control Units - ECU) zur Motorsteuerung

17. Bosch stellt ECU zur Motorsteuerung für Diesel- und Benzinfahrzeuge her. Diese Art von 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 ECU zur Motorsteuerung in Benzin- und Dieselmotoren unterschieden.³ Innerhalb des Bereichs der Dieselmotoren wurde weiter zwischen Motoren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge einerseits und für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge andererseits unterschieden,⁴ wobei zuletzt hinsichtlich der ECU zur Motorsteuerung in schweren (Diesel-) Nutzfahrzeugen (über 7,5 t) offen gelassen wurde, ob dieser Bereich 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, abzugrenzen ist.⁵
18. Die oben angesprochenen Märkte stellen unmittelbar benachbarte Märkte in Bezug auf den (potentiellen) Markt für Abgasturbolader dar, da das Motorsteuerungsgerät unmittelbar mit dem Abgasturbolader "kommuniziert", d.h. von diesem Informationen erhält, diese verarbeitet und seinerseits Informationen und Befehle an den Abgasturbolader weiter gibt. Die genaue Marktabgrenzung kann hier jedoch offen bleiben, da auch bei der für Bosch ungünstigsten Abgrenzung eines separaten Marktes für ECUs zur Motorsteuerung in Diesel-PKW (auf dem Bosch nach eigenen Schätzungen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) einen Marktanteil

³ Sache IV/M.768 – Lucas/Varity, Randnummer 9; Sache IV/M.1784 – Delphi Automotive Systems/Lucas Diesel, Randnummer 6; Sache COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO, Randnummer 20.

⁴ Sache IV/M.1784 – Delphi Automotive Systems/Lucas Diesel, Randnummer 6; Sache COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO, Randnummer 20.

⁵ Sache COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO, Randnummer 24.

von ca. 67% hätte), keine wettbewerblichen Bedenken bestehen, wie im Einzelnen unter Punkt 3. (Rn. 30 ff.) erläutert wird.

Sonstige relevante Märkte

19. Bosch und Mahle stellen darüber hinaus weitere Motor- und Fahrzeugkomponenten her. So produziert Bosch unter anderem auch Einspritzanlagen für Benzin- und Dieselmotoren. Mahle ist unter anderem auch im Bereich der Herstellung von Kolben, Kolbenringen, Luft- und Flüssigkeitsmanagementsystemen (Filtersystemen), Ventilen und Ventilsystemen tätig. Diese Bereiche spielen jedoch für die wettbewerbliche Beurteilung des Falles keine Rolle, da es sich weder um vertikal mit dem Markt für Abgasturbolader verbundene (potentielle) Märkte, noch um unmittelbar benachbarte (potentielle) Märkte handelt. Auf eine eingehende Darstellung wird daher verzichtet.

2. Räumlich relevante Märkte

20. Die Parteien tragen vor, dass das geplante GU die von ihm hergestellten Abgasturbolader zu ca. [...] an Automobilhersteller und deren Werkstattorganisationen (sog. Original Equipment Manufacturer – OEM – und Original Equipment Supplier – OES) liefern wird. Sie argumentieren, dass der (potentielle) Markt für die Lieferung von Abgasturboladern an diese Zielgruppen zumindest den EWR umfasse, wenn es sich nicht sogar um einen weltweiten Markt handele.⁶ Gleiches gelte bei einer engeren Marktabgrenzung für die Segmente Abgasturbolader für PKW / Abgasturbolader für NKW.
21. In früheren Entscheidungen hatte die Kommission festgestellt, dass Märkte für Komponenten/Systeme für Automobilhersteller mindestens einen EWR-weiten Zuschnitt haben und 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 gelassen.⁷
22. Im vorliegenden Fall kann die Frage der genauen räumlichen Marktabgrenzung für die oben (unter 1.) angesprochenen relevanten sachlichen Märkte ebenfalls offen bleiben, da auch bei Abgrenzung von EWR-weiten Märkten (auf denen die Muttergesellschaften in ihren jeweiligen Geschäftsbereichen höhere Marktanteile hätten als bei weltweiter Betrachtung) keine wettbewerblichen Bedenken hinsichtlich des geplanten Zusammenschlusses bestehen.

⁶ Sie tragen des Weiteren vor, dass der (potentielle) Markt für die Lieferung an den unabhängigen Ersatzteilhandel möglicherweise national abzugrenzen wäre. Da das GU jedoch nur einen sehr geringen Teil der Abgasturbolader an diese Zielgruppe zu liefern beabsichtigt und der Zusammenschluss auch insgesamt aus den unten (Rn. 30 ff.) näher dargelegten Gründen keine wettbewerblichen Bedenken aufwirft, hat diese Frage keine Auswirkungen auf die wettbewerbliche Beurteilung dieses Falles und kann daher dahinstehen.

⁷ Sachen IV/M.1245 – Valeo/ITT Industries, Randnummer 20; IV/ M. 1342 – Knorr-Bremse/Bosch, Randnummer 23; IV/M.1462 – TRW/ Lucas Varsity, 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; COMP/M.4878 – Continental/Siemens VDO, Randnummer 51.

3. Wettbewerbliche Beurteilung

23. Bosch und Mahle sind weltweit tätige Unternehmen der Kraftfahrzeugzulieferindustrie. Sie sehen nach eigenen Angaben aufgrund der derzeitigen technischen Entwicklung erhebliche zukünftige Marktchancen auf dem Gebiet der Abgasturbolader für Diesel- und Benzinmotoren und haben sich aus diesem Grund entschlossen, das oben beschriebene GU zu gründen.

Markt für Abgasturbolader

24. Der (potentielle) Markt für Abgasturbolader ist derzeit im Wesentlichen durch ein Duopol von Garrett (einem Unternehmen der Honeywell-Gruppe) und Borg Warner geprägt. Nach Einschätzung von Bosch wurden im Jahr 2007 im EWR ca. 11 Mio. Turbolader von den Kraftfahrzeugherstellern verbaut. Die Marktstruktur im EWR und weltweit im Jahr 2007 stellt sich aus Sicht der Parteien wie folgt dar:

Tabelle 1 – EWR-Markt für Turbolader 2007*

| Wettbewerber | Marktanteil WW in % | Marktanteil EWR in % |
|-------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Honeywell-Garrett | [40-50%] | [40-50%] |
| Borg Warner | [20-30%] | [40-50%] |
| Mitsubishi Heavy Industries | [5-10%] | [5-10%] |
| IHI Ishikawa Heavy Industries | [10-20%] | [0-5%] |
| Holset/ Cummins | [5-10%] | - |
| Andere | [0-5%] | - |

* Eigene Schätzungen der Parteien.

25. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass derzeit eine starke Nachfrage nach Turboladern vorherrscht, die teilweise zu Kapazitätsengpässen der etablierten Hersteller und Preiserhöhungen führt. Es wird erwartet, dass diese Nachfrage in Zukunft noch zunimmt. Es ist geplant, dass das GU im Jahr 2010 mit der Serienfertigung von Abgasturboladern beginnt und daher frühestens ab 2011 mit Lieferungen in diesen Markt eintreten könnte. Auf der Basis der derzeit geplanten Fertigungskapazität des GU könnte dieses nach Schätzungen der Parteien im Jahr 2011 im EWR einen Marktanteil von etwa [$< 10\%$] erringen.
26. Nach Angaben der Parteien ist in den vergangenen fünf Jahren kein Markteintritt auf diesem Markt erfolgt; das GU werde der erste nennenswerte Neuzutritt sein. Die Marktuntersuchung und weitere Recherchen haben zudem ergeben, dass auch mit einem Markteintritt weiterer Unternehmen zu rechnen ist, unter anderem etwa von Continental (VDO), dessen Zeitrahmen derzeit jedoch offiziell noch nicht fest steht.⁸

Horizontale Wirkungen

⁸ Vgl. hinsichtlich Continental die Angaben zu dem neu strukturierten Geschäftsbereich Powertrain auf der Homepage des Unternehmens: http://www.conti-online.com/generator/www/com/de/continental/portal/themen/acq/download/day1_backgrounder_powetrain_de.pdf. In der Fachpresse wird über einen Markteintritt um das Jahr 2010 spekuliert.

27. Der geplante Zusammenschluss führt nicht zu horizontalen Wirkungen, da es keinerlei Überschneidungen der Aktivitäten der Parteien und / oder des GU gibt.

Nicht-horizontale Wirkungen

28. In der Marktuntersuchung äußerten Wettbewerber des GU auf dem Markt für Abgasturbolader Bedenken, dass es zu einer Abschottung durch konglomerale Wirkungen des Zusammenschlusses kommen könnte. Insbesondere wurde hierbei auf die starke Stellung von Bosch im Bereich der Motorsteuerungsgeräte verwiesen. Es wurde angeführt, Bosch könne diese Marktposition auf den Markt für Abgasturbolader übertragen, indem das Unternehmen in der Kommunikation zwischen ECU und Turbolader ein geschlossenes und für die Kraftfahrzeughersteller und die Hersteller von Turboladern nicht transparentes System schaffe. Mit anderen Worten, Bosch könne durch Binden oder Koppeln dieser Produkte eine Hebelwirkung hinsichtlich der Stellung des GU auf dem Markt für Abgasturbolader ausüben.
29. Die folgende Tabelle zeigt die Marktstruktur im Bereich Motorsteuerungsgeräte im Jahr 2007 unter Berücksichtigung verschiedener Segmentierungsmöglichkeiten:

Tabelle 2 – Märkte/ Marktsegmente für Motorsteuerung 2007*

| Wettbewerber | Diesel PKW | | Diesel NKW | | Benzin PKW | |
|--------------|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|----------------------|
| | WW Marktanteil in % | EWR Marktanteil in % | WW Marktanteil in % | EWR Marktanteil in % | WW Marktanteil in % | EWR Marktanteil in % |
| Bosch | [50-60%] | [60-70%] | [20-30%] | [30-40%] | [10-20%] | [40-50%] |
| Continental | [10-20%] | [10-20%] | [30-40%] | [10-20%] | [10-20%] | [20-30%] |
| Denso | [10-20%] | [0-5%] | [5-10%] | - | [10-20%] | [0-5%] |
| Visteon | [0-5%] | [0-5%] | [0-5%] | - | [5-10%] | [0-5%] |
| Marelli | [5-10%] | [5-10%] | - | - | [0-5%] | [10-20%] |
| Delphi | [5-10%] | [5-10%] | [10-20%] | [20-30%] | [10-20%] | [0-5%] |
| Hitachi | - | - | - | - | [5-10%] | [0-5%] |
| Andere | [0-5%] | - | [20-30%] | [20-30%] | [10-20%] | [5-10%] |

* Quelle: Eigene Schätzungen Bosch

30. Die von der Kommission durchgeführte Marktuntersuchung hat diese Bedenken in keinsten Weise bestätigt. Es wurden unter anderem fünf große Kraftfahrzeughersteller befragt, die insgesamt über 15 verschiedene PKW- und NKW-Marken repräsentieren. Sie gaben an, dass trotz der starken Stellung von Bosch im Bereich Motorsteuerungsgeräte (insbesondere für Diesel- und Benzinmotoren in PKW) keine Abschottung von Wettbewerbern des GU auf dem Markt für Turbolader zu befürchten ist.
31. Zum einen fehlt es bereits an der *Fähigkeit* des Unternehmens zur Abschottung. Die befragten OEM-Abnehmer von Turboladern und Motorsteuerungsgeräten haben einhellig angegeben, dass sie es bevorzugen, diese Komponenten separat auszuschreiben. Hierbei werden auf der Grundlage eigener Kontroll-Strategien genaue Vorgaben an die Hard- und Software des Motorsteuerungsgeräts und den Turbolader gemacht, die eine reibungslose Kommunikation ermöglichen sollen. Da das Motorsteuerungsgerät zudem mit einer ganzen Reihe anderer Komponenten kommunizieren muss, wird unter anderem vorgegeben, dass es als offenes System

gestaltet wird. Des Weiteren gaben die Kraftfahrzeughersteller an, dass zumindest bei größeren Produktionsvolumina in der Regel zwei Hersteller für jede der Komponenten qualifiziert werden, d.h. dass es zu einem sogenannten Multisourcing kommt, um einen Produktionsstopp im Falle eines Engpasses bei einem Hersteller zu verhindern.⁹ Auch aus diesem Grund könnte ein Hersteller von Motorsteuerungen es sich nicht erlauben, ein geschlossenes System zu schaffen, das nur mit bestimmten (eigenen) Komponenten vereinbar wäre.

32. Darüber hinaus bestünde für Bosch auch kein *Anreiz* zur Abschottung anderer Hersteller von Abgasturboladern, da, wie oben bereits erwähnt, das GU voraussichtlich erst 2011 in diesen Markt eintreten wird und dann zunächst nur einen minimalen Marktanteil erreichen wird. Bosch würde sich erhebliche Umsätze abschneiden, wenn die von ihnen hergestellten ECU nicht auch mit den Abgasturboladern anderer Hersteller kommunizieren könnten.
33. Des Weiteren könnte es auch nicht zu einer Abschottung der Hersteller von Abgasturboladern von metallurgischen Komponenten durch Mahles vorgelagerte Aktivitäten kommen, da das Unternehmen keine entsprechend starke Position auf dem vorgelagerten Markt innehat.

Kooperative Wirkungen

34. Das geplante GU wird auch nicht zu kooperativen Wirkungen führen. Wie oben bereits beschrieben, sind Bosch und Mahle nicht auf demselben Markt wie das GU tätig. Sie stellen zwar Produkte her, die ebenfalls in einen Motor eingebaut werden. Diese Produkte stehen jedoch nicht in einem unmittelbaren engen Zusammenhang und können zudem von den Automobilherstellern frei untereinander ausgetauscht werden. Des Weiteren wird auch das GU in seiner Tätigkeit keine Koordination mit einer oder beiden Muttergesellschaften realisieren. Es wird vielmehr als eigenständige wirtschaftliche Einheit die Turbolader produzieren und an Dritte vermarkten.

Zusammenfassung

35. Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass die Abnehmerseite die Gründung dieses GU einhellig begrüßt und mit einer erheblichen Verbesserung der Innovation, der Lieferkapazitäten und einem damit verbundenen Absinken der Preise im Bereich der Abgasturbolader rechnet.

⁹ Dies gelte allerdings nur eingeschränkt bei kleineren Produktionsvolumina (kleineren Serien eines bestimmten Fahrzeugs).

VI. SCHLUSS

36. 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) EG-FKVO.

Für die Kommission

(unterzeichnet)

Neelie KROES
Mitglied der Kommission