

DE

***Fall Nr. COMP/M.5250 -
PORSCHE /
VOLKSWAGEN***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 23/07/2008

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32008M5250***



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23. Juli 2008

SG-Greffe(2008) D/204790

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
NACH ARTIKEL 6 ABSATZ 1
BUCHSTABE B

An den Anmelder:

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Betreff: **Rechtssache COMP/M.5250 – Porsche/ Volkswagen
Anmeldung vom 17. Juni 2008 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG)
Nr. 139/2004 des Rates¹****

1. Am 17. Juni 2008 ging gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (nachstehend „FKVO“ genannt) die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens bei der Kommission ein, der zufolge das Unternehmen Porsche Automobil Holding SE („Porsche“, Deutschland) im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b FKVO durch Aktienkauf die Kontrolle über die Volkswagen AG („Volkswagen“, Deutschland) erwirbt.
2. Nach Prüfung der Anmeldung ist die Kommission zu dem Schluss gekommen, dass das Vorhaben keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen gibt.

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

3. Porsche entwickelt, produziert, vermarktet und verkauft Personenkraftwagen (insbesondere Sportwagen und sportliche Geländewagen (sports utility vehicles – SUVs) sowie Ersatzteile über seine 100 %ige Tochtergesellschaft, die Porsche AG. Das Unternehmen wird (indirekt über fünf Holdinggesellschaften) von mehreren Mitgliedern

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

der Porsche- und der Piëch-Familie gemeinsam kontrolliert. Diese beiden Familien haben außerdem die gemeinsame Kontrolle über die Porsche Holding Gesellschaft mbH („Porsche Holding“, Österreich), die in mehreren EWR-Staaten vor allem im Groß- und Einzelhandel mit Pkw und Ersatzteilen tätig ist. Neben dem Vertrieb von Pkw der Marke Porsche ist die Porsche Holding in vielen Ländern auch im Groß- und Einzelhandel mit Fahrzeugen der Marke VW tätig. Darüber hinaus betreibt die Porsche Holding in mehreren Mitgliedstaaten den Groß- und Einzelhandel mit Marken anderer Hersteller.

4. Volkswagen ist einer der größten Automobilhersteller der Welt und entwickelt, produziert, vermarktet und verkauft Personenkraftwagen. Zu den Marken des Volkswagen-Konzerns gehören Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Bugatti und Lamborghini. Des Weiteren produziert, vermarktet und verkauft Volkswagen leichte Nutzfahrzeuge und Kfz-Ersatzteile. Der Volkswagen-Konzern ist über mehrere Tochtergesellschaften im Groß- und Einzelhandel mit Kfz, leichten Nutzfahrzeugen und Ersatzteilen vertreten. Darüber hinaus vertreibt Volkswagen in Schweden Fahrzeuge der Marke Porsche.
5. Volkswagen hält derzeit 29,9 % des stimmberechtigten Kapitals der MAN AG („MAN“, Deutschland), einem LKW-Hersteller mit Sitz in Deutschland, wobei Volkswagen als Minderheitsaktionär keine Form der Kontrolle über die MAN AG ausübt. Darüber hinaus hat Volkswagen unlängst die alleinige Kontrolle über den schwedischen Bus- und Lkw-Hersteller Scania AB („Scania“, Schweden) erworben. Die Kommission gab diese Übernahme am 13. Juni 2008 frei². Da Porsche und Scania auf zwei völlig verschiedenen Teilmärkten agieren, sind die Auswirkungen dieser Übernahme für die wettbewerbsrechtliche Würdigung der hier in Rede stehenden Sache nicht von Belang.

II. DAS VORHABEN

6. Am 7. Mai 2008 ging bei der Kommission die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens ein, der zufolge Porsche durch Aktienkauf die De-facto-Kontrolle über Volkswagen erwirbt. Zurzeit besitzt Porsche 30,6 % des stimmberechtigten Kapitals von Volkswagen; am 16. Juni 2008 schloss Porsche Verträge über den Kauf von Aktien, dem zufolge Porsche weitere 4,92 % des stimmberechtigten Kapitals von Volkswagen übernehmen wird.

III. DER UNTERNEHMENSZUSAMMENSCHLUSS

7. Bei dem angemeldeten Rechtsgeschäft handelt es sich um den Erwerb der alleinigen Kontrolle über Volkswagen durch Porsche.
8. Porsche hatte bereits zuvor sein stimmberechtigtes Kapital an Volkswagen erhöht, aber noch nicht die Kontrolle über Volkswagen erworben. Am 28. März 2007 erhöhte Porsche sein Beteiligungskapital an Volkswagen von 27,3 % auf 30,93 %³. Nach diesem Rechtsgeschäft war Porsche gemäß dem deutschen Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz dazu verpflichtet, ein Angebot für alle ausstehenden Stamm- und

² Entscheidung der Kommission vom 13. Juni 2008 in der Sache COMP/M.5157 – Volkswagen / Scania.

³ Aufgrund einer Aufstockung der Eigenkapitalbasis von Volkswagen beläuft sich der Anteil von Porsche an Volkswagen momentan auf knapp unter 30,6 %.

Vorzugsaktien von Volkswagen abzugeben. Porsche meldete die geplante Übernahme am 25. Mai 2007 bei der Kommission an⁴. Da nur sehr wenige Aktionäre die Bedingungen von Porsche akzeptierten, scheiterte das öffentliche Übernahmeangebot, so dass Porsche seine Anmeldung zurückzog.

9. [...]. Mit den derzeitigen Verträgen zwischen Porsche und Finanzinvestoren erwirbt Porsche weitere 4,92% der Aktien und würde über 35,52% des stimmberechtigten Kapitals von Volkswagen verfügen. In den letzten Jahren war die Teilnahmequote der Aktionäre an den Hauptversammlungen derart, dass ein Aktionär, der ein Drittel des stimmberechtigten Kapitals hielt, auch die Kontrolle über Volkswagen besaß⁵. Eine in die Zukunft gerichtete Analyse, in der mögliche Änderungen des Teilnahmeverhaltens der Aktionäre nach dem Zusammenschluss berücksichtigt werden, führt zu dem Schluss, dass für Porsche ein Anteil von 35,52 % ausreichen würde, um Volkswagen de facto zu kontrollieren. Dieses Ergebnis stützt sich auf den Umstand, dass es sich bei einem prozentual hohen Teil des Volkswagenkapitals um in Streubesitz befindliche Aktien handelt⁶ und dass mit einer Beteiligung von 20,08 % das Land Niedersachsen der einzige Aktionär mit einem strategischen Interesse an Volkswagen ist⁷.
10. Eine alleinige Kontrolle von Porsche über Volkswagen verstößt weder gegen das Volkswagen-Gesetz⁸ noch gegen die Satzung der Volkswagen AG. Sowohl das Volkswagen-Gesetz als auch die Satzung der Volkswagen AG enthalten die folgenden Maßgaben, die eine Einflussnahme des Landes Niedersachsen auf Volkswagen betreffende Entscheidungen sicherstellen:
 - eine Stimmrechtsbeschränkung auf 20 %;
 - das Recht der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen, jeweils zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden (Entsendungsrecht);
 - ein Vetorecht für Minderheitsaktionäre mit mehr als 20 % Aktienbeteiligung bei bestimmten Beschlüssen (sogenannte Sperrminorität), während diese Beteiligungsschwelle nach deutschem Gesellschaftsrecht normalerweise bei 25 % liegt.
11. Am 23. Oktober 2007 hat der Europäische Gerichtshof für Recht erkannt und entschieden, dass die Bundesrepublik Deutschland dadurch, dass sie das Recht der Bundesrepublik Deutschland und Niedersachsens, Mitglieder des Aufsichtsrates zu ernennen und die Stimmrechtsbeschränkung in Verbindung mit dem Vetorecht der Minderheitenaktionäre mit mehr als 20% des stimmberechtigten Kapitals aufrecht erhielt, gegen die Verpflichtungen auf Grund der Freiheit des Kapitalverkehrs (Art. 56

4 Sache M.4650 – Porsche/Volkswagen.

5 Hauptversammlung 2008: 57,86 %; Hauptversammlung 2007: 60,87 % und Hauptversammlung 2006: 60,33 %.

6 2008: 42,87 %; 2007: 46,33 % und 2006: 46,02 %.

7 Finanzinvestoren hielten 2008 insgesamt 6,48 %.

8 Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960.

Abs. 1 EG) verstoßen hat.⁹ Auf der letzten Hauptversammlung wurde die Anwendung der Stimmrechtsbeschränkung auf 20 % und das Recht der Bundesrepublik Deutschland und Niedersachsen jeweils zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, ausdrücklich ausgeschlossen¹⁰.

12. Offen bleibt deshalb nur die Frage, bei welcher Beteiligungsschwelle die Sperrminorität liegt¹¹. Dies ist jedoch für den Erwerb der faktischen Kontrolle nicht von Bedeutung, da dieses Element alleine zu keiner Form der Kontrolle im Sinne der FKVO führen würden. Daher kann der Schluss gezogen werden, dass Porsche mit dem in Rede stehenden Rechtsgeschäft die faktische Kontrolle über Volkswagen erwirbt.
13. Aus den obengenannten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass das geplante Rechtsgeschäft einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 FKVO darstellt.

⁹ Unterdessen hat die Bundesregierung den Vorschlag unterbreitet, sowohl die Stimmrechtsbeschränkung von 20 % als auch das Recht der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen, jeweils zwei Mitglieder in den VW-Aufsichtsrat zu entsenden, abzuschaffen. Demgegenüber hält die Bundesregierung an dem dritten Element im Volkswagen-Gesetz, der Sperrminorität für Aktionäre mit einer Beteiligung von mehr als 20 %, fest, vgl. Art. 1 des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand. Darüber hinaus will die Regierung eine Bestimmung, mit der den Arbeitnehmervertretern ein Vetorecht in Standortfragen eingeräumt wurde, das über die regulären Mitentscheidungsrechte der Arbeitnehmer in Deutschland hinausgeht, nicht abschaffen. Die Mitsprache der Arbeitnehmer bei diesen Beschlüssen ist für den Kontrollaspekt ohne jegliche Bedeutung (siehe Konsolidierte Mitteilung der Kommission zu Zuständigkeitsfragen, Rdnr. 22) und würde sich ohnehin nicht auf strategische Entscheidungen (z. B. Ernennung von Führungskräften des obersten Managements, Erstellung des Finanzplans und des Geschäftsplans und Investitionen) erstrecken.

¹⁰ Vgl. Antwort auf die Frage 4 in der Einlassung der Anmelderin vom 13 Juni 2008 und Anlage, Notarielle Niederschrift der Hauptversammlung von Notar Dr. Paul-Joachim von Wissel, S. 24.

¹¹ Auf der letzten Hauptversammlung am 24. April 2008 schlug das Land Niedersachsen vor, i) die Stimmrechtsbeschränkung auf 20 % und ii) das Recht der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen, jeweils zwei Mitglieder in den VW-Aufsichtsrat zu entsenden, in der Satzung der Volkswagen AG zu streichen; im Vorschlag Niedersachsens war jedoch keine Änderung der Bestimmungen zur Sperrminorität vorgesehen. Porsche legte wiederum einen Vorschlag vor, der nicht nur die ersten beiden Elemente im Vorschlag des Landes Niedersachsen enthielt, sondern auch die Abschaffung der Sperrminorität vorsah. Für beide Vorschläge bestand nicht die erforderliche Mehrheit, und die Frage, inwieweit die Satzung tatsächlich geändert wurde, ist derzeit strittig. Einig sind sich das Land Niedersachsen und Porsche hingegen darin, dass die Stimmrechtsbeschränkung auf 20 % und das Recht der öffentlichen Hand, bis zu vier Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, keine Anwendung mehr finden und aus Gründen der Klarheit aus der Satzung gestrichen werden sollten (siehe Notarielle Niederschrift der Hauptversammlung von Notar Dr. Paul-Joachim von Wissel, S. 24).

IV. Strategische und wirtschaftliche Beweggründe für den Zusammenschluss

14. Porsche ist mit einer Beteiligung von 30,6 % neben dem Land Niedersachsen (20,1 %), der UBS AG (4,9 % zum 9. Mai 2008) und DWS Investments (2,9 %) bereits der größte Volkswagen-Aktionär. Die restlichen 41,5 % der Aktien befinden sich in Streubesitz.
15. Volkswagen und Porsche arbeiten im Vertrieb wie auch in der Herstellung von Personenkraftwagen eng zusammen¹². So haben die beiden Konzerne für den Sportwagen-Markt gemeinsam erfolgreiche Modelle entwickelt (z. B. den Porsche 924 und den Porsche 944). Die wohl wichtigste Entwicklungsleistung in der gemeinsamen Zusammenarbeit bildet auf Herstellungsebene der Geländewagen Cayenne. Für den Cayenne sowie für den Touareg (VW) und die Q7-Serie (Audi) wird dieselbe Plattform verwendet; außerdem liefert Volkswagen wichtige Bauteile für die Cayenne-Serie. Der Anmelderin zufolge soll mit dem Zusammenschlussvorhaben ein struktureller Rahmen für die enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Unternehmen geschaffen werden.

V. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

16. Die beiden Unternehmen erzielen gemeinsam einen weltweiten Umsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (Porsche 7 367,9 Mio. EUR, Porsche Holding [...] EUR und Volkswagen 108 896,9 Mio. EUR). Beide Unternehmen erzielen innerhalb der Gemeinschaft jeweils einen Umsatz von über 250 Mio. EUR (Porsche [...] Mio. EUR, Porsche Holding [...] EUR und Volkswagen [...] EUR), aber nicht mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Umsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 FKVO.

VI. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Sachlich relevante Märkte

17. Sowohl Porsche als auch Volkswagen sind auf verschiedenen Märkten der Herstellung und des Vertriebs von Personenkraftwagen und Ersatzteilen tätig und bieten außerdem Flottenleasing und Finanzdienstleistungen an. Der geplante Zusammenschluss würde daher eine Reihe von Märkten in der Automobilindustrie betreffen.

1. Herstellung und Vertrieb von Personenkraftwagen

18. Die beteiligten Unternehmen schlagen vor, als Grundlage für die Marktabgrenzung die in der Industrie gebräuchliche Kategorisierung nach Fahrzeuggattungen heranzuziehen:
 - (A) Minis
 - (B) Kleinwagen
 - (C) Kompaktwagen und Wagen der unteren Mittelklasse
 - (D) Mittelklassewagen
 - (E) Wagen der oberen Mittelklasse
 - (F) Luxuswagen

¹² Porsche hatte mit Volkswagen schon immer enge Beziehungen. Das erste Erfolgsprodukt von Volkswagen, der Käfer, geht auf eine Entwicklung des Firmengründers von Porsche, Dr. Ing. h.c. F. Porsche, zurück.

- (S) Sportwagen / Sportcoupés / Cabriolets
- (M) Mehrzweckfahrzeuge
- (J) Sportliche Geländewagen (SUVs einschließlich Geländewagen)

19. Die beteiligten Unternehmen unterscheiden zwischen den Fahrzeuggattungen A – F, die den handelsüblichen Pkw nach **Größenklassen** und **Preis** entsprechen, und den Gattungen S, M und J, die bestimmte **Typen** von Fahrzeugen unabhängig von ihrer Größe und ihrem Preis zusammenfassen. Sie machen jedoch geltend, dass es sich bei den Fahrzeuggattungen S, M und J um getrennte Märkte handelt.
20. Volkswagen ist in allen genannten Segmenten vertreten, während die Modellpalette von Porsche mit sportlichen Geländewagen (Teilmarkt J) und Sportwagen/Sportcoupés/Cabriolets (Teilmarkt S) nur zwei der neun Fahrzeuggattungen umfasst.
21. Die vorgeschlagene Unterteilung wird auch vom Marktforschungsunternehmen Global Insight verwendet, das allerdings die Fahrzeuggattung S nicht getrennt berücksichtigt, sondern die Modelle dieses Teilmarkts den Gattungen A – F zuordnet.
22. In früheren Entscheidungen¹³ hat die Kommission die Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes anhand der vorgenannten Unterteilung erwogen, jedoch letztendlich die Frage, ob der Kfz-Markt nach den oben aufgeführten Fahrzeuggattungen unterteilt werden sollte, offengelassen.
23. Die Grenzen zwischen den verschiedenen Fahrzeuggattungen sind aufgrund anderer Faktoren als der Fahrzeuggröße nicht immer klar zu ziehen. Die einzelnen Fahrzeuggattungen umfassen weiterhin eine Vielzahl von Wagen, die sich nach anderen Kriterien noch weiter untergliedern ließen. Hierzu gehören unter anderem Preis, Motorleistung und Anzahl der Zusatzausstattungen. Dennoch greift die Autoindustrie nach wie vor auf diese Unterteilung, die aus Sicht der Fahrzeughersteller für die Marktpositionierung eines Fahrzeugs ein wichtiger Indikator zu sein scheint, als ersten Anhaltspunkt zurück.
24. Die Marktuntersuchung in der vorliegenden Sache hat ergeben, dass die von den beteiligten Unternehmen vorgeschlagene Unterteilung bis auf wenige Ausnahmen zutreffend ist. Einige Marktbeteiligte machen geltend, dass sich die Teilmärkte in weiten Teilen überschneiden und es nur einen Gesamtmarkt gibt. Für den Teilmarkt J machten einige Automobilhersteller geltend, dass die Kunden nicht alle Fahrzeuge dieser Gattung uneingeschränkt als gegenseitige Substitute ansehen, da sich SUV-Fahrzeuge je nach Preis, Größe und Funktionalität erheblich voneinander unterscheiden, und sie durchaus ein bestimmtes SUV-Modell bevorzugen. Einige Fahrzeughersteller erklärten im Hinblick auf eine weitere Unterteilung, dass Preis und Fahrzeuggröße in Betracht zu ziehen seien. Ähnliche Hinweise wurden auch für den Teilmarkt S vorgebracht.
25. Für die Würdigung des in Rede stehenden Zusammenschlusses werden die Teilmärkte J und S getrennt betrachtet. Die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes kann jedoch offengelassen werden, da das Zusammenschlussvorhaben auch bei einer anderen in Betracht kommenden Marktabgrenzung (z. B. ein Gesamtmarkt für alle Pkw oder die

¹³ Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.1519 – Renault/Nissan und in der Sache IV/M.1452 – Ford/Volvo.

von den beteiligten Unternehmen vorgeschlagenen neun Teilmärkte) keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde. Eine mögliche weitere Unterteilung der Märkte an Hand anderer Faktoren wie Preis und Größe wurde nicht weiter in Betracht gezogen, da die Marktuntersuchung auch unabhängig von den genannten Kriterien gezeigt hat, dass in den meisten Fällen Fahrzeuge von Porsche oder Volkswagen in den Teilmärkten S und J nicht als engste Substitute betrachtet wurden.

2. Pkw-Großhandel und Pkw-Einzelhandel

26. In früheren Entscheidungen¹⁴ hat die Kommission zwischen Groß- und Einzelhandel mit Kfz unterschieden. Außerdem hat die Kommission zwischen dem Vertrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen differenziert. Der Anmelder folgt dieser bisherigen Entscheidungspraxis.
27. Auf Großhandelsebene verkaufen die Vertriebshändler oder Importeure die Fahrzeuge an Autohändler (Einzelhändler), die die Fahrzeuge dann an die Endabnehmer weiterverkaufen. Der Großhandel wird häufig von Tochtergesellschaften der Hersteller abgewickelt. Einige Automarken (z. B. aus Asien) werden über unabhängige Vertriebshändler/Importeure verkauft, wobei sich die herstellerunabhängigen Importeure an die von den Herstellern konzipierten Marketingstrategien halten müssen. Auf Einzelhandelsebene werden die Fahrzeuge von Autohändlern, die in vielen Fällen nicht vom Hersteller kontrolliert werden, an den Endabnehmer verkauft.
28. Im Rahmen der Marktuntersuchung in dieser Sache haben sich die Fahrzeughersteller und Händler für eine Abgrenzung getrennter Märkte für Personenkraftfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge sowie mit wenigen Ausnahmen für die Abgrenzung zwischen Groß- und Einzelhandel¹⁵ ausgesprochen. Der Grund für die Abgrenzung zwischen Groß- und Einzelhandel ist, dass sich das Business-to-Business-Geschäft im Großhandel grundsätzlich vom Business-to-Customer-Geschäft des Einzelhandels unterscheidet.

3. Herstellung und Vertrieb von Ersatzteilen

29. Des Weiteren macht der Anmelder unter Bezugnahme auf frühere Entscheidungen der Kommission¹⁶ geltend, dass es sich bei der Herstellung und dem Vertrieb von Ersatzteilen um einen getrennten sachlich relevanten Markt handelt. Bei Ersatzteilen unterscheidet die Kommission in Anlehnung an die verschiedenen Produktions- und Vertriebsstufen für Personenkraftwagen die Marktstufen i) Herstellung und Vertrieb, ii) Großhandel und iii) Einzelhandel.

¹⁴ Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3352 – VOLKSWAGEN / Hahn + Lang und in der Sache COMP/M.3388 – Ford Motor Company / Polar Motor Group.

¹⁵ Von 27 Antworten enthielten zwei weitere Erläuterungen im Hinblick darauf, dass sich die Unterscheidung zwischen Groß- und Einzelhandel mehr und mehr verwische.

¹⁶ Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3198 – VOLKSWAGEN-Audi / Volkswagen-Audi Vertriebszentren, in der Sache COMP/M.3352 – Volkswagen / Hahn + Lang und in der Sache IV/M.1452 – Ford / Volvo.

30. Da auf der Nachfrageseite praktisch keine Austauschbarkeit zwischen den Ersatzteilen einzelner Automarken besteht, geht die Kommission von getrennten, markenspezifischen Märkten für die Herstellung und den Groß- und Einzelhandel mit Ersatzteilen aus. Die Kommission unterscheidet außerdem zwischen i) dem Markt für Originalersatzteile (OE), die unter dem Markennamen des Herstellers hergestellt und/oder verkauft werden und ii) dem unabhängigen Anschlussmarkt („Independent Aftermarket“, nachstehend „IAM“ genannt)¹⁷.
31. Der Anmelder macht geltend, dass sich nach dem Erlass der neuen Gruppenfreistellungsverordnung über vertikale Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (nachstehend „Kfz-GVO“ abgekürzt)¹⁸ die Herstellung und der Vertrieb von Ersatzteilen grundlegend verändert hätten. Originalersatzteile, die von den Automobilherstellern oder deren Zulieferern hergestellt und unter dem Markennamen des jeweiligen Automobilherstellers verkauft würden („OE-I“ und „OE-II“) seien aus Kundensicht uneingeschränkt austauschbar mit i) OE, die von Zulieferern nach den technischen Spezifizierungen des Automobilherstellers hergestellt und unter dem Markennamen des OE-Großhändlers („OE-III“) verkauft werden, ii) mit Ersatzteilen, die zwar nicht alle technischen Spezifizierungen des jeweiligen Automobilherstellers erfüllen, aber von vergleichbarer Qualität sind (sogenannte „qualitativ gleichwertige Ersatzteile“, nachstehend „QGE“) genannt und iii) mit Ersatzteilen des IAM (nachstehend „sonstige Ersatzteile“ genannt).
32. In der Marktuntersuchung in der vorliegenden Sache vertraten die meisten Befragten die Auffassung, dass zwar OE-I und OE-II uneingeschränkt mit OE-III, aber nur in begrenztem Umfang mit QGE austauschbar seien. Die Mehrheit der Befragten vertrat außerdem die Meinung, dass für jede Marke ein eigener Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Ersatzteilen abgegrenzt werden sollte.
33. Für die wettbewerbsrechtliche Würdigung dieser Sache wird von folgenden sachlich relevanten Märkten ausgegangen:
- Herstellung und Vertrieb von Volkswagen-Ersatzteilen
 - Herstellung und Vertrieb von Porsche-Ersatzteilen
 - Großhandel mit Volkswagen-Ersatzteilen
 - Großhandel mit Porsche-Ersatzteilen
 - Einzelhandel mit Volkswagen-Ersatzteilen
 - Einzelhandel mit Porsche-Ersatzteilen
34. In der vorliegenden Sache muss keine endgültige Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Ersatzteilen vorgenommen werden, da

¹⁷ Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3198 – VOLKSWAGEN-Audi / Volkswagen-Audi Vertriebszentren, Erwägungsgrund 12.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (ABl. L 10 vom 1.8.2002, S. 30).

der angemeldete Zusammenschluss selbst bei einer sehr engen Marktabgrenzung (d. h. nur markenspezifische Ersatzteile und Trennung zwischen Herstellung, Vertrieb, Groß- und Einzelhandel) keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde.

4. Weitere betroffene, sachlich relevante Märkte

Flottenleasing

35. Beide am Zusammenschluss beteiligte Unternehmen sind außerdem auf anderen, sehr eng mit der traditionellen Automobilindustrie verbundenen Märkten vertreten.
36. Sowohl Volkswagen als auch die Porsche Holding sind in mehreren Mitgliedstaaten mittelbar über ihre Tochtergesellschaften LeasePlan bzw. die Porsche Bank im Bereich Finanzierungsleasing sowie im Flottenleasing und Flottenmanagement für gewerbliche Kunden tätig. In früheren Entscheidungen¹⁹ hat die Kommission den sachlich relevanten Markt für das Finanzierungsleasing abgegrenzt. Für den Geschäftsbereich Flottenleasing stellte sich die Frage, ob nach „finanzierten“ und „nicht finanzierten“ Dienstleistungen, d. h. nach Dienstleistungen des Flottenmanagements mit und ohne Finanzierung/Leasing-Diensten, unterschieden werden sollte.
37. Die Ergebnisse der Marktuntersuchung zu dieser Sache ließen nicht eindeutig erkennen, ob eine weitere Unterteilung des Flottenleasing-Marktes angezeigt ist. Einige Befragte betrachten eine Unterteilung des Marktes für sinnvoll, einige sprachen sich dagegen aus. In der vorliegenden Sache kann die Frage einer weiteren Unterteilung des Flottenleasing-Marktes offengelassen werden, da das Zusammenschlussvorhaben selbst bei engerer Marktabgrenzung keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde.

Autovermietung und Einzelhandel mit Gebrauchtwagen

38. Die Porsche Holding ist außerdem in mehreren Mitgliedstaaten auf dem Autovermietungsmarkt tätig. In früheren Entscheidungen²⁰ hat die Kommission beim Autovermietungsgeschäft nach i) Firmen- und Privatkunden und ii) kurz- und langfristiger Vermietung unterschieden. Da sich Volkswagen aus dem Autovermietungsgeschäft zurückgezogen hat, ist in dieser Sache eine genaue Abgrenzung dieses Marktes nicht erforderlich. Die Zusammenschlussparteien sind, wie andere Automobilhersteller auch, im Einzelhandel mit Gebrauchtwagen – einem weiteren sachlich relevanten Markt – tätig.

B. Räumlich relevante Märkte

1. Herstellung und Vertrieb von Personenkraftwagen

39. In früheren Entscheidungen, die die Herstellung und den Vertrieb von Pkw betrafen, ist die Kommission entweder von einem national begrenzten räumlichen Markt ausgegangen oder hat verschiedene Faktoren untersucht, die auf einen eher EWR-weiten Markt hindeuteten und dann auf eine genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes verzichtet.

¹⁹ Siehe Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3029 – Société Générale/AIHL Europe und in der Sache COMP/M.3090 – Volkswagen/Crescent/LeasePlan/JV.

²⁰ Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.2510 – Cendant / Galileo.

40. Die Marktuntersuchung in der vorliegenden Sache ergab, dass die Mehrheit der Automobilhersteller zwar keine großen Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten beobachten, dass aber dennoch weiterhin nationale Vorlieben und Preisunterschiede (aufgrund unterschiedlicher Besteuerung) bestehen.
41. In der vorliegenden Sache kann auf eine genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes verzichtet werden, da das Zusammenschlussvorhaben selbst bei Märkten, die sich nicht auf den gesamten EWR erstrecken würden, keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde.

2. Groß- und Einzelhandel mit Personenkraftwagen

42. In früheren Entscheidungen²¹ hat die Kommission es offengelassen, ob es sich beim Groß- und Einzelhandel mit Pkw um einen europäischen, nationalen oder gar (auf Einzelhandelsebene) um einen regionalen/lokalen Markt handelt.
43. In der vorliegenden Sache muss keine genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes vorgenommen werden, da das Zusammenschlussvorhaben selbst auf einem sehr eng definierten räumlich relevanten Markt keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde.

3. Kraftfahrzeugteile

44. In früheren Entscheidungen²² hat die Kommission es offengelassen, ob es sich bei dem Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Ersatzteilen um einen EWR-weiten oder einen nationalen Markt handelt.
45. Da das Zusammenschlussvorhaben auch bei einer anderen Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde, kann in der vorliegenden Sache auf eine genaue Abgrenzung des Marktes verzichtet werden.
46. Beim Groß- und Einzelhandel mit Ersatzteilen ist die Kommission in früheren Sachen von regionalen oder sogar lokalen Groß- und Einzelhandelsmärkten ausgegangen. Dem Anmelder zufolge handelt es sich heute in Anbetracht der Entwicklungen nach der Reform der Kfz-GVO beim Großhandel mit Ersatzteilen um einen nationalen Markt.
47. Die Marktuntersuchung in der vorliegenden Sache lässt bezüglich der räumlichen Abgrenzung dieser Märkte keine eindeutigen Schlüsse zu. Eine genaue Abgrenzung der räumlich relevanten Märkte für den Groß- bzw. Einzelhandel mit Ersatzteilen muss in der vorliegenden Sache nicht vorgenommen werden, da das Zusammenschlussvorhaben im Hinblick auf den Groß- und Einzelhandel mit Ersatzteilen keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben würde.

²¹ Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3388 – Ford Motor Company Ltd/Polar Motor Group Ltd.

²² Siehe zum Beispiel Entscheidung der Kommission in den Sachen COMP/M.416 – BMW / Rover, COMP/M.3352 – Volkswagen / Hahn + Lang, COMP/M.3198 – VOLKSWAGEN-Audi / VOLKSWAGEN-Audi Vertriebszentren.

4. Sonstige Märkte

48. Mit Ausnahme des Einzelhandelsmarktes für Gebrauchtwagen, bei dem es sich – wie beim Einzelhandel mit Neuwagen – um einen regionalen Markt handelt, ist die Kommission in früheren Entscheidungen in Bezug auf die sonstigen Märkte, die vom Zusammenschlussvorhaben betroffen sein könnten (z. B. Finanzierungsleasing, Flottenleasing und -management und Autovermietung), von nationalen Märkten ausgegangen. Da sich das Zusammenschlussvorhaben kaum auf diese Märkte auswirken wird, kann für diesen Bereich auf eine genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes verzichtet werden, denn der geplante Zusammenschluss würde diesbezüglich keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken geben.

C. Würdigung

1. Herstellung und Vertrieb von Personenkraftwagen

49. Das Zusammenschlussvorhaben würde auf zwei der genannten neun Teilmärkte des Pkw-Marktes zu horizontalen Überschneidungen führen, und zwar auf den Teilmärkten J (SUV) und S (Sportwagen, Sportcoupés und Cabriolets).

Teilmarkt J

50. EWR-weit hätte das geplante Vorhaben auf dem Teilmarkt J nur geringe horizontale Überschneidungen zur Folge. Nach Zulassungszahlen würde das Unternehmen nach dem Zusammenschluss einen Marktanteil von insgesamt [<10] % erreichen, wovon weniger als 1 % auf Porsche entfallen würden.
51. Porsche ist auf dem Teilmarkt J mit dem Modell Cayenne vertreten, während Volkswagen in diesem Segment die Modelle VW Touareg und Audi Q7 anbietet. Nach Angaben der beteiligten Unternehmen sind auf diesem Teilmarkt viele Wettbewerber mit ihren Modellen präsent, z. B. Opel (Antara), Ford (Kuga), Nissan (X-Trail), Mercedes (ML und GL), BMW (X3 und X5) und Range Rover.
52. In keinem Mitgliedstaat würde der gemeinsame Marktanteil 15 % übersteigen. Die Marktuntersuchung hat außerdem bestätigt, dass die Fahrzeugmodelle von Porsche und Volkswagen auf diesem Teilmarkt nicht als unmittelbare Substitute angesehen werden. Die meisten Marktteilnehmer betrachten die Modelle von BMW, Ford, Mercedes-Benz und Toyota vielmehr als engere Substitute als die Produkte der beteiligten Unternehmen. Aus diesem Grund gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt J keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.

Teilmarkt S

53. Auf dem Teilmarkt S ist Porsche mit den Modellen 911, Boxster und Cayman vertreten. Volkswagen bietet Modelle der Marken Audi und Volkswagen sowie Lamborghini, Bentley und Bugatti an.
54. EWR-weit würde das Zusammenschlussvorhaben auf diesem Teilmarkt nur begrenzte horizontale Überschneidungen nach sich ziehen. Der gemeinsame Marktanteil des Unternehmens nach dem Zusammenschluss würde [20-30] % erreichen, von denen [<10] % auf Porsche entfallen würden.

Tabelle 1: Betroffene Märkte auf dem Teilmarkt S

Land	Marktanteile		
	Marktanteile		
	Porsche	Volkswagen	Gemeinsamer Marktanteil
Belgien	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Bulgarien	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Dänemark	[10-20]%	[20-30]%	[30-50]%
Deutschland	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Estland	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Finnland	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Frankreich	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Griechenland	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Irland	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Italien	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Lettland	[10-20]%	[10-20]%	[20-40]%
Litauen	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Niederlande	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Norwegen	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Österreich	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Polen	[10-20]%	[<10]%	[10-30]%
Portugal	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Rumänien	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Schweden	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Slowakische Republik	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Slowenien	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Spanien	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%
Tschechische Republik	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Ungarn	[<10]%	[20-30]%	[20-40]%
Vereinigtes Königreich	[<10]%	[10-20]%	[10-30]%

Quelle: Schätzungen der beteiligten Unternehmen auf der Grundlage der Marktdaten von Global Insight

55. Auf nationaler Ebene würde der gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen auf 17 von 25 horizontal betroffenen Märkten unter 25 % betragen, so dass das geplante Rechtsgeschäft keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen in diesen Ländern aufwirft.
56. Auf anderen Märkten auf denen die zusammengeschlossene Einheit mehr als 25% hat (wie in Bulgarien, der Tschechischen Republik, Dänemark, Finnland, Deutschland, Ungarn, Lettland und Rumänien) sind andere wichtige Wettbewerber tätig (siehe Tabelle 2). BMW ist als einer der drei größten Wettbewerber auf allen sieben Märkten vertreten. PSA und Daimler spielen mit einem Marktanteil von über 10 % ebenfalls in den meisten dieser Länder eine wichtige Rolle. Diese Wettbewerber wären in der Lage, auf Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss Wettbewerbsdruck auszuüben.

Tabelle 2: Marktanteile der Konkurrenten im Segment S

Land	Porsche nach dem Zusammenschluss	Größte Wettbewerber		
Bulgarien	[20-40]%	BMW [10-20]%	PSA [10-20]%	Daimler [10-20]%
Tschechische Republik	[20-40]%	PSA [10-20]%	BMW [10-20]%	Daimler [10-20]%
Dänemark	[30-50]%	PSA [20-30]%	BMW [10-20]%	GMJ [<10]%
Finnland	[20-40]%	GM [10-20]%	BMW [10-20]%	Ford [<10]%
Deutschland	[20-40]%	BMW [20-30]%	Daimler [10-20]%	GM [<10]%
Ungarn	[20-40]%	Daimler [10-20]%	BMW [10-20]%	GM [<10]%
Lettland	[20-40]%	Hyundai [10-20]%	Daimler [10-20]%	BMW [10-20]%
Rumänien	[20-40]%	BMW [10-20]%	PSA [10-20]%	Mitsubishi [<10]%

Quelle: Schätzungen der beteiligten Unternehmen auf der Grundlage der Marktdaten von Global Insight

57. Der Anmelder macht geltend, dass stark schwankende Marktanteile für den Teilmarkt S charakteristisch seien, weil normalerweise ein Hersteller, der ein neues Modell einführt, einen besonders hohen Marktanteil erzielt. Dies erschwere die statische Analyse, so dass die Marktanteile für einen längeren Zeitraum (mehr als ein Jahr) betrachtet werden sollten. Im Übrigen weisen sie darauf hin, dass auch die geringe Größe einiger nationaler Märkte zur Volatilität der Marktanteile beitrage.
58. Der Anmelder macht weiter geltend, dass auf diesem Teilmarkt zahlreiche starke Wettbewerber tätig seien, so dass das Unternehmen nach dem Zusammenschluss keinerlei Spielraum für Preiserhöhungen habe. Zu diesen Wettbewerbern zählen BMW, Daimler, PSA, die GM-Gruppe sowie Ford, Fiat und einige asiatische Hersteller. Nach Angaben des Anmelders werden in diesem Segment auf allen betroffenen Märkten durchschnittlich über 50 Modelle angeboten.
59. Die Marktuntersuchung hat die Argumente des Anmelders bestätigt. Die verschiedenen Modelle von Porsche und Volkswagen auf diesem Teilmarkt sind für die Verbraucher nicht die engstmöglichen Substitute. Als naheliegendste Substitute für die betreffenden Porsche- und Volkswagenmodelle werden vielmehr eine Vielzahl anderer Modelle von verschiedenen Herstellern (BMW, Ferrari, Mercedes-Benz und andere) genannt.
60. In Bulgarien hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss einen Marktanteil von [20-40]%. Der Teilmarkt S machte 2007 nur [<5]% des gesamten Pkw-Marktes aus; zudem wurden auf diesem Teilmarkt nur [<400] Fahrzeuge verkauft; folglich schwanken die Marktanteile stark und reagieren empfindlich auf die Einführung neuer Modelle. So betrug der gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen in Bulgarien 2006 nur [10-20]% und 2005 lediglich [10-20]%. Porsche wäre weiterhin starkem Wettbewerb seitens anderer Hersteller wie BMW (Marktanteil [10-20]%), PSA (Marktanteil [10-20]%) und Daimler (Marktanteil [10-20]%) ausgesetzt. Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des bulgarischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.

61. In der Tschechischen Republik hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss einen Marktanteil von [20-40]%. Der Teilmarkt S machte 2007 nur [<5]% des gesamten Pkw-Marktes aus, und die Marktanteile schwanken stark. So lag der gemeinsame Marktanteil von Porsche und Volkswagen 2006 bei [20-30]%, im Jahr 2005 aber nur bei [<10]%. 2007 boten auf dem tschechischen Markt 16 Hersteller 39 verschiedene Modelle an, und mehr als 3 Wettbewerber (u.a. PSA, BMW und Daimler) hätten einen Marktanteil von mehr als [10-20]%. Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des tschechischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen
62. In Dänemark hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss auf dem Teilmarkt S einen Marktanteil von [30-50]%. Dieser Teilmarkt machte 2007 [<5]% des gesamten dänischen Pkw-Marktes aus. Die stärksten Wettbewerber wären PSA (Marktanteil [20-30]%), BMW (Marktanteil [10-20]%), GM (Marktanteil [10-20]%) und Daimler (Marktanteil [10-20]%). Insgesamt waren in Dänemark 2007 18 Hersteller mit 57 Modellen auf diesem Teilmarkt vertreten. Angesichts der Präsenz zahlreicher starker Wettbewerber gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des dänischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen..
63. In Finnland hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss einen Marktanteil von [20-40]%. Dies wäre der höchste Marktanteil, den Porsche nach dem Zusammenschluss erreichen würde. Der Teilmarkt S machte 2007 nur [<5]% des gesamten Pkw-Marktes aus, und der Konzentrationsgrad (HHI von rund 1500) ist dort mit 16 Herstellern und 44 Modellen recht gering. Porsche wäre weiterhin starkem Wettbewerb seitens anderer Hersteller wie GM (Marktanteil [10-20]%), BMW (Marktanteil [10-20]%), Ford (Marktanteil [<10]%) und Daimler (Marktanteil [<10]%) ausgesetzt. Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des finnischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.
64. In Deutschland hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss einen Marktanteil von [20-40]%. Der Teilmarkt S machte 2007 [<10] % des gesamten deutschen Pkw-Marktes aus. Mit insgesamt [<200 000] auf dem Teilmarkt S verkauften Fahrzeugen ist Deutschland einer der größten Märkte für Sportwagen, Coupés und Cabriolets im EWR. In Deutschland sind über 21 verschiedene Hersteller tätig, die 2007 über 78 verschiedene Modelle auf dem Markt anboten. Die stärksten Wettbewerber von Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss wären BMW (Marktanteil [20-30]%), Daimler (Marktanteil [10-20]%), aber auch GM (Marktanteil [<10]%) und PSA (Marktanteil [<10]%). Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des deutschen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.
65. In Ungarn hätte Porsche einen Marktanteil von [20-40]% nach dem Zusammenschluss. Der Teilmarkt S machte 2007 nur [<5]% des gesamten Pkw-Marktes aus. Starke Wettbewerber auf dem Markt sind Daimler ([10-20]%), BMW ([10-20]%) und GM ([<10]%). Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des ungarischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw

keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.

66. In Lettland hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss einen Marktanteil von [20-40]%. Der Teilmarkt S machte 2007 [<5]% des gesamten lettischen Pkw-Marktes aus. Starke Wettbewerber auf dem Markt sind Hyundai (Marktanteil [10-20]%), Daimler (Marktanteil [10-20]% und BMW (Marktanteil [10-20]%). Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des lettischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.
67. In Rumänien hätte Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss einen Marktanteil von [20-40]% mit einer Überschneidung von nur [<10]%. Der Teilmarkt S machte 2007 [<5]% des gesamten rumänischen Pkw-Marktes aus. Dennoch waren auf diesem Markt 17 Hersteller mit 43 Modellen präsent. Porsche wäre weiterhin starkem Wettbewerb seitens anderer Hersteller wie BMW (Marktanteil [10-20]%), PSA (Marktanteil [10-20]%), Mitsubishi (Marktanteil [10-20]%) und Daimler (Marktanteil [10-20]%) ausgesetzt. Angesichts dieser Sachlage gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Teilmarkt S des rumänischen Marktes für die Herstellung und den Vertrieb von Pkw keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.
68. Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen wird der Schluss gezogen, dass in Bezug auf den Teilmarkt S kein Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des geplanten Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen besteht.

2. Pkw-Großhandel

Horizontale Überschneidungen

69. Die beteiligten Unternehmen haben in mehreren Ländern als Großhändler jahrelang Modelle der jeweils anderen Marke vertrieben. Porsche kontrolliert den Großhandel mit Porsche-Modellen in Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und im Vereinigten Königreich, während in Österreich, Rumänien, der Slowakei, Slowenien und Ungarn die Porsche Holding Porsche- und Volkswagen-Modelle im Großhandel vertreibt. Volkswagen kontrolliert den Großhandel mit VW-Modellen in Deutschland, Frankreich, Italien, Polen, der Slowakei, Spanien, der Tschechischen Republik und im Vereinigten Königreich, sowie in Schweden, wo Volkswagen auch Porsche-Modelle vertreibt.
70. Von horizontalen Überschneidungen auf den nationalen Märkten für den Pkw-Großhandel wären nur eine begrenzte Anzahl von Mitgliedstaaten betroffen, wie die nachstehende Tabelle zeigt (obwohl auch in Frankreich und Italien horizontale Überschneidungen vorliegen, bliebe der gemeinsame Marktanteil von Porsche und Volkswagen unter 15%, so dass die Märkte in diesen beiden Mitgliedstaaten von dem geplanten Zusammenschluss nicht betroffen wären).

Tabelle 3: Marktanteile im Pkw-Großhandel

	Porsche	Volkswagen	Gemeinsamer Marktanteil
Deutschland	[<1]%	[30-40]%	[30-41]%
Slowakei	[<10]%	[30-40]%	[30-50]%
Spanien	[<1]%%	[20-30]%%	[20-31]%
Vereinigtes Königreich	[<1]%	[10-20]%	[10-21]%

Quelle: Schätzungen der beteiligten Unternehmen unter Verwendung des European Car Distribution Handbook

71. Die höchsten Marktanteile würde das zusammengeschlossene Unternehmen in der Slowakei und Deutschland mit [30-40]% (Porsche: [<10]%, VW: [30-40]%) bzw. [30-40]% (Porsche: [<1]%, Volkswagen: [30-40]%) erreichen.
72. In Spanien und im Vereinigten Königreich würde der gemeinsame Marktanteil 25% nicht übersteigen und in Deutschland wäre die Überschneidung minimal (weniger als [<5]%). Der geplante Zusammenschluss gäbe demnach auf diesen Märkten keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken. Der hohe Marktanteil von Volkswagen in der Slowakei ist nach Aussagen des Anmelders auf den traditionellerweise hohen Absatz der Marke Skoda und zu einem geringen Teil auf die Verkäufe von Seat zurückzuführen. Der Anmelder erklärt, das zusammengeschlossene Unternehmen werde diese starke Position angesichts der Präsenz starker Wettbewerber, z. B. der Großhändler der Marken Ford, GM, Hyundai, PSA und Renault nicht nutzen können, um seine Großhandelspreise für andere Porsche-Marken anzuheben.
73. Bei der Marktuntersuchung bestätigten die Händler bis auf wenige Ausnahmen, dass der Zusammenschluss ihre Lieferbeziehung zu Porsche und Volkswagen nicht verändern und keine negativen Auswirkungen haben werde. Konkrete negative Folgen des Zusammenschlusses wurden nicht geltend gemacht.²³
74. Porsche Holding ist im Großhandel mit Volkswagen-Marken (und den dazugehörigen Ersatzteilen) in Österreich, Bulgarien, Ungarn, Rumänien, der Slowakei und Slowenien tätig. Auf der Einzelhandels-Ebene vertreibt Porsche Holding (entweder selbst oder durch Tochtergesellschaften) Volkswagen-Marken in Österreich, Bulgarien, der Tschechischen Republik, Deutschland, Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien, der Slowakei und Slowenien. Die wenigen kritischen Kommentare bezogen sich nicht auf konkrete negative Folgen des Zusammenschlusses sondern auf die Kooperation zwischen Porsche und Volkswagen im Vertrieb von Pkw an den Endverbraucher. Aus diesen Gründen ist es unwahrscheinlich, dass das zusammengeschlossene Unternehmen mehr Spielraum haben wird, die Einzelhandelspreise zu erhöhen.

Vertikale Überschneidungen

75. Wie bereits dargelegt, sind Volkswagen und Porsche in mehreren Ländern auf verschiedenen Stufen des Kfz-Marktes (Herstellung, Großhandel, Einzelhandel) tätig. Folglich sind mehrere nationale Märkte des Pkw-Großhandels vertikal betroffen.

²³ Ein Händler sah z.B. den Umfang der Tätigkeit Porsches in seinem Land kritisch, bestätigte aber, dass er sich nicht auf mögliche Effekte des Zusammenschlusses bezog sondern auf die gegenwärtige Tätigkeit Porsches im Vertrieb von Volkswagen-Marken.

76. Im tschechischen Pkw-Großhandel erreicht Volkswagen allein einen Marktanteil von [40-50]%; Porsche und die Porsche Holding sind auf diesem Markt nicht tätig. Dafür ist die Porsche Holding in der Tschechischen Republik im nachgelagerten Pkw-Einzelhandel (Porsche und Volkswagen) vertreten. Volkswagen kontrolliert in der Tschechischen Republik keine Einzelhändler. Angesichts einer sehr begrenzten Marktpräsenz von Porsche ([<10] Einzelhändler und landesweit ein Marktanteil von unter [<5]%) lässt sich jedoch ausschließen, dass der geplante Zusammenschluss das Risiko der vertikalen Abschottung herstellerunabhängiger Volkswagen-Einzelhändler in der Tschechischen Republik erhöht.
77. Die einzigen kritischen Äußerungen im Rahmen der Marktuntersuchung betrafen die bereits bestehende Zusammenarbeit zwischen Porsche und Volkswagen²⁴. Deshalb kann der Schluss gezogen werden, dass der geplante Zusammenschluss keine negativen vertikalen Auswirkungen haben wird.

Schlussfolgerung

78. Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen wird der Schluss gezogen, dass in Bezug auf den Markt für den Pkw-Großhandel kein Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des geplanten Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen besteht.

3. Pkw-Einzelhandel

Horizontale Überschneidungen

79. Die beiden beteiligten Unternehmen sind in mehreren Ländern auch im Pkw-Einzelhandel tätig. Der geplante Zusammenschluss würde in Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien zu horizontalen Überschneidungen führen. Allerdings würde der gemeinsame Marktanteil des Unternehmens nach dem Zusammenschluss weder auf nationaler Ebene noch auf der Grundlage regionaler Märkte für den Pkw-Einzelhandel 15 % übersteigen, so dass die Märkte technisch nicht betroffen wären. Deshalb ist es unwahrscheinlich, dass das zusammengeschlossene Unternehmen mehr Spielraum haben wird, die Einzelhandelspreise zu erhöhen.

Vertikale Überschneidungen

80. Angesichts der Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen im Pkw-Handel werden die Märkte in der Tschechischen Republik, in Deutschland und in der Slowakei von dem geplanten Zusammenschluss vertikal betroffen sein.
81. Da jedoch auch die gemeinsamen Einzelhandelstätigkeiten der beteiligten Unternehmen in all diesen Ländern unter 1% (Deutschland und Slowakei) und 5.5% (Tschechische Republik) liegen würde der geplante Zusammenschluss in diesen Ländern das Risiko einer vertikalen Abschottung unabhängiger Einzelhändler, die Porsche- und Volkswagenmarken vertreiben, nicht erhöhen.

Schlussfolgerung

²⁴ Siehe Erwägungsgrund 69.

82. Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen wird der Schluss gezogen, dass in Bezug auf den Pkw-Einzelhandel kein Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des geplanten Zusammenschlusses mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen besteht.

4. Großhandel mit leichten Nutzfahrzeugen

83. Von dem geplanten Zusammenschluss wären die Märkte für den Großhandel mit leichten Nutzfahrzeugen (Nfz) in der Tschechischen Republik und in Deutschland vertikal betroffen. Volkswagen hält in Deutschland einen Marktanteil von [20-30]% und in der Tschechischen Republik einen Marktanteil von [30-40]%. Porsche ist in diesen Ländern nicht im Großhandel mit leichten Nfz, sondern im Einzelhandel tätig. Im Einzelhandelssegment hält Porsche in Deutschland einen Marktanteil von [<1]% und in der Tschechischen Republik einen Marktanteil von [<5]%. Der Marktanteil von Volkswagen in diesem Segment des Einzelhandels liegt in Deutschland bei [<1]% und in der Tschechischen Republik ist das Unternehmen in diesem Segment überhaupt nicht tätig. Angesichts der geringfügigen Überschneidungen zwischen Porsche und Volkswagen im Großhandel mit leichten Nfz gibt der geplante Zusammenschluss diesbezüglich keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.

5. Einzelhandel mit leichten Nutzfahrzeugen

84. Im Einzelhandel mit leichten Nfz wären von dem geplanten Zusammenschluss die Märkte in der Tschechischen Republik und in Deutschland vertikal betroffen.
85. In der Tschechischen Republik ist nur Volkswagen mit einem Marktanteil von [40-50]% auf Großhandelsebene tätig. Auf Einzelhandelsebene ist nur Porsche mit einem Marktanteil von [<10]% präsent.
86. In Deutschland betrug der gemeinsame Marktanteil von Porsche und Volkswagen im Jahr 2007 im Großhandelssegment [30-40]%. Beide Unternehmen sind auch im Einzelhandel vertreten und erreichen gemeinsam einen Marktanteil von [<1]%.
87. Angesichts der geringen Anzahl der von Porsche und Volkswagen kontrollierten Einzelhändler und der Notwendigkeit der Kundennähe ist es äußerst unwahrscheinlich, dass Porsche nach dem geplanten Zusammenschluss die Einzelhandelspreise erhöhen könnte. Aus den dargelegten Gründen gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Einzelhandel mit leichten Nfz keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.

6. Kraftfahrzeugteile

88. Die wettbewerblichen Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses auf die Märkte für die Herstellung und den Vertrieb von Originalteilen (OE-Teile) wurden für die ganze Lieferkette (d. h. auf den Stufen Herstellung, Großhandel und Einzelhandel) auf der Grundlage der markenspezifischen Märkte untersucht. Dementsprechend sind die einzelnen Kfz-Hersteller in der Regel in der Herstellung und im Vertrieb von Kfz-Teilen auf separaten Märkten tätig, so dass es nicht zu Überschneidungen der Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen kommt.
89. Eine Besonderheit des vorliegenden Falles besteht darin, dass infolge der Zusammenarbeit zwischen Porsche und Volkswagen auf Vertriebssebene beide Unternehmen in mehreren

EWR-Staaten²⁵ bis zu einem gewissen Grad auch OE-Teile der Konzernmarken des jeweils anderen Unternehmens vertreiben. Der geplante Zusammenschluss führt deshalb auf den markenspezifischen Märkten für Porsche- und Volkswagen-Teile zu einer vertikalen Integration bisher unabhängiger Hersteller und/oder Händler von Volkswagen- und Porsche-Teilen auf den genannten nationalen Märkten.

90. Bislang waren die Märkte für die Herstellung von und den (Groß-)Handel mit OE-Teilen vom jeweiligen Kfz-Hersteller dominiert²⁶. Laut den Ergebnissen des Bewertungsberichts der Kommission, der im Anschluss an die Reform der Kfz-GVO²⁷ erstellt wurde, hat sich diesbezüglich wenig geändert, auch wenn einige Kfz-Hersteller davon ausgehen, ihre Marktanteile am Ersatzteilevertrieb seien rückläufig²⁸. Selbst wenn Volkswagen und Porsche (noch) eine nennenswerte Stellung auf den jeweiligen Märkten für die Herstellung und den Vertrieb von OE-Teilen hätten, ist nicht anzunehmen, dass der geplante Zusammenschluss diese Marktposition verbessern würde. Im Rahmen der Marktuntersuchung wurde bestätigt, dass sich die Ersatzteilmärkte zunehmend öffnen und dass sich der Zusammenschluss auf diesen Liberalisierungsprozess nicht auswirken würde.

Horizontale Überschneidungen

91. Auf den Märkten für die Herstellung und den Vertrieb von Kfz-Teilen besteht lediglich eine Möglichkeit der horizontalen Überschneidung auf dem Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Porsche-Teilen. Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Volkswagen und Porsche liefert Volkswagen für die Produktion des Cayenne benötigte Teile an Porsche. Volkswagen hat diese Kfz-Teile jedoch nie Dritten auf dem Markt zum Kauf angeboten. Außerdem war der Wert der Teilelieferungen recht gering ([<10] Mio. EUR im Jahr 2006/2007), so dass negative horizontale Auswirkungen des Zusammenschlusses auf diesem Markt ausgeschlossen werden können.
92. Auf dem regionalen Einzelhandelsmarkt für Volkswagen-Teile im Großraum Paris überschneiden sich die Tätigkeiten der beiden Unternehmen insofern, als Porsche dort Volkswagen-Teile vertreibt. Der gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen liegt jedoch unter [10-20]%

²⁵ Wie oben erläutert, vertreibt die Porsche Holding in den folgenden EWR-Staaten auf Großhandelsebene Konzernmarken von Volkswagen (und die dazugehörigen OE-Teile): Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Ungarn, Rumänien, Slowakische Republik und Slowenien. Auf Einzelhandelsebene vertreibt die Porsche Holding (indirekt über Tochtergesellschaften) Volkswagenmarken in Österreich, Bulgarien, der Tschechischen Republik, Deutschland, Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien, der Slowakischen Republik und Slowenien. Volkswagen vertreibt Porsche-Modelle in Schweden.

²⁶ Die meisten Kfz-Hersteller haben die Produktion der OE-Teile an ihre Zulieferer abgegeben. Die meisten OE-Teile werden – wie im Falle anderer Markenartikel wie Sportschuhe oder Elektronikgeräte – vom jeweiligen Kfz-Hersteller unter seiner eigenen Marke geliefert, aber nicht von diesem selbst in eigenen Werken hergestellt.

²⁷ Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30).

²⁸ Bericht der Kommission zur Bewertung der Verordnung (EG) 1400/2002 über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen, Arbeitsvorlage 2, S. 34 – 35.

Vertikale Überschneidungen

Großhandelsebene

93. Der Zusammenschluss führt zu mehreren vertikal betroffenen nationalen Märkten für den Großhandel mit Volkswagen-Teilen (Bulgarien, Österreich, Rumänien, Slowakei, Slowenien und Ungarn) und zu einem betroffenen Markt für den Großhandel mit Porsche-Teilen (Schweden). In Bulgarien, Österreich, Rumänien, der Slowakei, Slowenien und Ungarn ist Porsche auf der Großhandelsebene tätig und vertreibt auch Volkswagen-Teile. Der Marktanteil von Volkswagen auf dem vorgelagerten Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Ersatzteilen liegt über der Schwelle von 25%. In Schweden vertreibt Volkswagen Porsche-Teile im Einzelhandel und der Marktanteil von Porsche auf dem Markt für die Herstellung und den Vertrieb von Porsche Ersatzteilen liegt über 25%.²⁹ Dennoch kann ausgeschlossen werden, dass der Zusammenschluss auf den vor- oder nachgelagerten Märkten zu einer Marktabschottung führen wird (input/output foreclosure), selbst wenn die beiden beteiligten Unternehmen auf den vorgelagerten Märkten für die Herstellung und den Vertrieb von Volkswagen- bzw. Porsche-Teilen eine wichtige Stellung einnehmen.
94. Der Anmelder macht geltend, dass die Reform der Kfz-GVO bereits bewirkt habe, dass unabhängige Teile-Großhändler in den Markt eingetreten sind, was gewährleiste, dass unabhängige Anbieter von OE-III und QGE auch nach dem Zusammenschluss Zugang zum Teile-Einzelhandelsmarkt hätten. Der Anmelder weist außerdem darauf hin, dass auf dem Kfz-Teile-Markt inzwischen immer mehr unabhängige Wettbewerber tätig seien, so dass das frühere Quasimonopol der Kfz-Hersteller in diesem Segment seit Inkrafttreten der Kfz-GVO zunehmend erodiere. Die Marktuntersuchung in dieser Sache hat bestätigt, dass unabhängige Hersteller Zugang zum IAM erhalten haben. Genannt wird insbesondere Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe j Kfz-GVO, wonach Beschränkungen verboten sind, die die Möglichkeit des Lieferanten einschränken, Originalersatzteile oder qualitativ gleichwertige Ersatzteile, Instandsetzungsgeräte, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenstände an den IAM zu verkaufen. Die Marktuntersuchung gab keinen Grund zu der Annahme, dass sich der geplante Zusammenschluss negativ auf diesen Liberalisierungsprozess auswirken werde.
95. Zudem gibt es für unabhängige Hersteller von OE-III und QGE für bestimmte Fahrzeugmarken ohnehin im Allgemeinen keinen starken Anreiz, sich der Vertriebsorganisation des jeweiligen Kfz-Herstellers zu bedienen, um Zugang zu freien Einzelhändlern bzw. Werkstätten zu erhalten. Vielmehr bestünde wegen des Risikos einer unzureichenden Vermarktung ihrer Produkte durch den jeweiligen (exklusiven) Vertragshändler und eines unerwünschten Abflusses von Informationen für unabhängige Teilehersteller generell eher ein starker Anreiz, ihre Produkte über freie Großhändler anzubieten, die nicht Teil des Vertriebsnetzes des jeweiligen Kfz-Herstellers sind.³⁰

²⁹ Dies entspricht den Feststellung in dem Bericht der Kommission zur Bewertung der Verordnung (EG) 1400/2002 über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen, Arbeitsvorlage 2, S. 34, demzufolge die Fahrzeughersteller meist Marktanteile von 40-65% haben.

³⁰ Siehe insbesondere Entscheidung der Kommission in der Sache COMP/M.3198 – VOLKSWAGEN-Audi / Volkswagen-Audi Vertriebszentren, Erwägungsgrund 16ff und in der Sache COMP/M.3352 – VW / Hahn + Lang, Erwägungsgrund 20ff.

Einzelhandelsebene

96. Von dem Zusammenschluss sind mehrere Regionalmärkte für den Teile-Einzelhandel in Deutschland, Frankreich und Italien (alle Volkswagen-Marken), in der Tschechischen Republik (VW, Audi, Skoda) und in der Slowakei (Skoda) vertikal betroffen.
97. Es kann jedoch ausgeschlossen werden, dass der Zusammenschluss den Wettbewerb auf diesen Märkten beeinträchtigen wird. Wie auch im Falle der Großhandelsmärkte lässt sich der Schluss ziehen, dass der Einzelhandels-Markt derzeit nicht abgeschottet ist und der Zusammenschluss diese Situation nicht in negativer Weise beeinflussen wird. Mehrere Händler bestätigten, dass sich das Angebot an Kfz-Teilen verbessert hat in den letzten Jahren.

Schlussfolgerungen zum Markt für Kfz-Teile

98. Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen wird der Schluss gezogen, dass der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Markt für Kfz-Teile keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen gibt.

7. Andere betroffene Märkte

99. Die Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses auf die anderen betroffenen Märkte wären minimal.
100. Der deutsche Markt für Finanzleasing ist technisch gesehen betroffen, aber die Überschneidung macht weniger als 1 % aus. Wettbewerbsprobleme können daher ausgeschlossen werden.
101. Auf dem Markt für Flottenleasing und Flottenmanagement für gewerbliche Kunden ist Volkswagen in praktisch allen Mitgliedstaaten über seine Tochtergesellschaft LeasePlan aktiv, während Porsche über die Porsche Bank in Österreich, Rumänien, Slowenien, der Slowakei und Ungarn präsent ist. Der geplante Zusammenschluss würde in Österreich, der Slowakei und Ungarn zu horizontalen Überschneidungen führen.

Tabelle 4: Flottenleasing und Flottenmanagement

	Porsche	Volkswagen	Gemeinsamer Marktanteil
Österreich	[10-20]%	[<10]%	[10-30]%
Ungarn	[10-20]%	[20-30]%	[30-50]%
Slowak. Republik	[10-20]%	[20-30]%	[30-50]%

102. Nach dem geplanten Zusammenschluss würde der Marktanteil von Porsche in Österreich weiterhin unter 25 % liegen. Das Vorhaben gibt demnach auf diesem Markt keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken.
103. Nach Angaben der beteiligten Unternehmen würden in Ungarn der gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen [30-50]% und in der Slowakei [30-50]% betragen. Diese Marktanteile geben jedoch nicht die Position der Parteien auf dem Markt wieder. Die Märkte sind relativ neu und noch in der Entwicklung begriffen. Es ist wahrscheinlich, dass weitere Unternehmen auf den Markt hinzutreten und bedeutende Marktanteile in der Zukunft gewinnen werden. Außerdem wurden bei der

Marktuntersuchung diesbezüglich keine Bedenken geäußert. Konkret bestätigten Unternehmen, die nicht in der Kfz-Herstellung aktiv sind, dass sie alle erforderlichen Dienstleistungen anbieten können und der Zusammenschluss den Wettbewerb nicht beeinträchtigen würde.

104. Aus den dargelegten Gründen gibt der geplante Zusammenschluss in Bezug auf den Markt für Flottenleasing und Flottenmanagement keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen.

VII. SCHLUSSFOLGERUNG

105. Aus den dargelegten Gründen hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen das angemeldete Zusammenschlussvorhaben 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