

DE

***Fall Nr. COMP/M.5792 -  
ROBERT BOSCH/ DEUTZ/  
EBERSPÄCHER***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

---

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE  
Datum: 07/04/2010

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter  
der Dokumentennummer 32010M5792***



Brüssel, den 07.04.2010

SG-Greffe(2010) D/4967/D4968/D4969  
C(2010) 2341

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 VERSION

FUSIONSVERFAHREN  
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

**An die anmeldenden Parteien**

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Betrifft : Fall Nr. COMP/M.5792 - BOSCH/ DEUTZ/ EBERSPÄCHER  
Anmeldung vom 26.02.2010 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG)  
Nr. 139/2004 des Rates (Fusionskontrollverordnung)<sup>1</sup>**

**I. EINLEITUNG**

1. Am 26. Februar 2010 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens bei der Kommission eingegangen. Danach ist beabsichtigt, dass die Unternehmen Robert Bosch GmbH („Bosch“), Deutz AG („Deutz“) und Eberspächer GmbH & Co. KG im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b EG-FKVO die gemeinsame Kontrolle über das geplante Gemeinschaftsunternehmen Bosch Emission Systems GmbH & Co. KG („GU“) übernehmen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S.1. Seit 1. Dezember 2009 sind Artikel 81 und 82 des EG-Vertrages in Artikel 101 und 102 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) aufgegangen. Die beiden Vorschriften sind inhaltlich identisch. Der AEUV hat bestimmte terminologische Änderungen mit sich gebracht, wie etwa die Ersetzung von "Gemeinschaft" durch "Union" und von "Gemeinsamen Markt" durch "Binnenmarkt". In dieser Entscheidung wird die Terminologie des AEUV durchgehend benutzt.

## **II. DIE PARTEIEN**

2. Bosch ist aktiv in den Bereichen Industrietechnik, Konsumgüter und Gebäudetechnik und ist ein führender weltweiter Zulieferer der Automobilindustrie. Insbesondere entwickelt, produziert und verkauft Bosch Dieselsysteme.
3. Deutz ist weltweit als Hersteller von Motoren tätig, die ein Leistungsspektrum von 15-560 kW abdecken.
4. Eberspächer einschließlich der Tochtergesellschaften ist in den Bereichen Abgastechnik und Fahrzeugheizungen tätig. Eberspächers Abgastechniksparte entwickelt, produziert und verkauft Komponenten für Abgassysteme (Krümmer, Katalysatoren, Rußpartikelfilter, Schalldämpfer) sowie komplette Abgasanlagen für PKW und Nutzfahrzeuge (Nfz).

## **III. ZUSAMMENSCHLUSS**

5. Am 9. Dezember 2009 haben Bosch, Deutz und Eberspächer vertraglich beschlossen, ein Gemeinschaftsunternehmen im Bereich der Diesel-Abgasnachbehandlung zu gründen. Das GU soll – selbständig von seinen Mutterunternehmen und auf Dauer angelegt – Gesamtsysteme zur Diesel-Abgasnachbehandlung für Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeuge entwickeln, herstellen und verkaufen.
6. Bosch wird einen Anteil von [ $>50\%$ ]% am GU halten, Deutz [ $<50\%$ ]% und Eberspächer [ $<50\%$ ]. Da [...], haben die drei Mutterunternehmen gemeinsame Kontrolle über das GU.
7. Die Gründung des GU stellt daher einen Zusammenschlusstatbestand im Sinne von Art. 3(4) FKVO dar.

## **IV. UNIONSWEITE BEDEUTUNG**

8. Die beteiligten Unternehmen erzielen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR (Bosch: [...]; Deutz: [...]; Eberspächer: [...] in 2008) und haben einen unionsweiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR (Bosch: [...]; Deutz: [...]; Eberspächer: [...] in 2008), erzielen jedoch nicht mehr als zwei Drittel ihres unionsweiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher unionsweite Bedeutung.

## **V. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG**

9. Die Parteien tragen vor, dass das GU auf den folgenden Märkten tätig sein wird:
  - (i) Gesamtsysteme zur Diesel-Abgasnachbehandlung für mobile Non-Road-Maschinen, wie z. B. Bagger, Radlader, Traktoren, Mähdrescher und Schiffe;
  - (ii) Gesamtsysteme zur Diesel-Abgasnachbehandlung für in Kleinserie hergestellte Sondernutzfahrzeuge, wie z. B. Kehrmaschinen, mobile Kräne, Betonmischer, Müllfahrzeuge und Gabelstapler;

- (iii) aktive Regenerationssysteme für Dieselpartikelfilter (DPF) für solche Abgassysteme.

#### *Gesamtsysteme zur Diesel-Abgasnachbehandlung*

10. Die Märkte für Gesamtsysteme zur Diesel-Abgasnachbehandlung für Non-Road-Maschinen und für Sondernutzfahrzeuge werden von den Parteien als Zukunftsmärkte eingeschätzt. Die Parteien tragen vor, dass derzeit Hersteller von Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeugen Komponenten von Gesamtabgassystemen kaufen und die Komponenten selbst aufeinander abstimmen würden. Nach Auffassung der Parteien stellt die Übernahme einer solchen "Systemverantwortung" durch das GU dessen Mehrwert dar.
11. Nach Ansicht der Parteien gibt es für das Marktpotenzial für die Produkte des GU zwei Hauptgründe: Erstens wird die Abgasnachbehandlung aufgrund strengerer Emissionsvorschriften (EU Stufe IIIB<sup>2</sup> in den Jahren 2011 und 2012; US EPA<sup>3</sup> Tier 4 "interim" in 2011; EU Stufe IV und US EPA Tier 4 in 2014) für mobile Maschinen und Sondernutzfahrzeuge notwendig. Zweitens gebe es aufgrund der relativ kleinen Herstellungsserien für Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeuge eine Notwendigkeit für Gesamtsysteme, die spezifischen Motoren angepasst werden könnten, ohne dass ein komplettes Abgassystem speziell zugeschnitten auf jeden Motor oder jedes Fahrzeug entwickelt werden müsse.
12. Die erste von den Parteien vorgeschlagene Produktmarktdefinition beruht auf einer Unterscheidung zwischen Diesel-Abgassystemen für mobile Non-Road-Maschinen einerseits und On-Road-Anwendungen (wie z. B. PKW und LKW) andererseits. Diese Unterscheidung führen die Parteien auf wesentliche Unterscheide beim jeweiligen Systemdesign und bei den Anwendungen zurück (d. h. insbesondere im Hinblick auf Motorengröße, Leistungsanforderungen, Größe und Lastwechselanforderungen).
13. Darüber hinaus tragen die Parteien vor, dass Diesel-Abgasanlagen für in Kleinserie hergestellte Sondernutzfahrzeuge nicht mit Systemen für Nutzfahrzeuge austauschbar seien, die in größerer Serie hergestellt werden (wie z. B. LKW). Dies sei nicht nur auf die unterschiedlichen Kosten von modularen Systemen einerseits und spezifisch zugeschnittenen Systemen andererseits zurückzuführen, sondern auch auf stärkere Lastwechsel bei Sondernutzfahrzeugen.
14. Den von den Parteien vorgeschlagenen Produktmarktdefinitionen liegt wesentlich auch die Unterscheidung von zukünftigen Märkten für modulare Abgassysteme (die vom GU entwickelt werden) einerseits und bereits existierenden (stärker) spezifisch zugeschnittenen Produkten andererseits zu Grunde. Diese Unterscheidung basiert auf der Annahme, dass ein auf einem Baukasten- (oder modularen) Prinzip beruhendes Abgassystem – d. h. aus einer bestimmten Anzahl von Komponenten

---

<sup>2</sup> Vgl. Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte.

<sup>3</sup> Environmental Protection Agency.

werden diese für einen spezifischen Motor zusammengestellt – wirtschaftlich besser geeignet und damit eine kostengünstigere Lösung für in kleinerer Serie hergestellte Fahrzeuge darstellt.

15. Die Parteien tragen vor, dass das GU beabsichtigt, die Abgasnachbehandlungssysteme sowohl an Deutz als auch an andere OEMs zu verkaufen, die Motoren für Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeuge herstellen. Das GU werde die OEMs dabei unterstützen, die Emissionszertifizierung zu erlangen. Das GU beabsichtigt auch, direkte Lieferbeziehungen mit Herstellern von Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeugen zu entwickeln.

*Komponenten von Systemen zur Diesel-Abgasnachbehandlung*

16. Die Abgasnachbehandlungssysteme, die das GU anbieten wird, werden aus den folgenden Hauptkomponenten bestehen:
  - (i) einem Diesel-Oxidationskatalysator (DOC);
  - (ii) einem Dieselpartikelfilter (DPF);
  - (iii) einem Brennersystem zur aktiven Regeneration des DPF;
  - (iv) einer DeNOx-Einheit, die aus einem SCR (Selective Catalytic Reduction)-Katalysator, einer Urea- (oder AdBlue-)-Förder- und Dosiereinheit und einem DeNOx-Steuergerät besteht;
  - (v) einem NOx-Sensor; und
  - (vi) der Abgasanlagen-Systemsteuerung.
17. Im Hinblick auf Komponente (iii) stellen die Parteien klar, dass bei Brennerbasierten Regenerationssystemen für DPF ein Brenner eingesetzt wird, um die Abgastemperatur zu erhöhen. Alternativ zu einer solchen Brennerbasierten Regeneration könnten für einige Anwendungen HC-Doser eingesetzt werden, die Dieselkraftstoff vor dem DOC in den Abgasstrom einspritzen. Die Parteien tragen vor, dass HC-Doser grundsätzlich nicht Bestandteil des Diesel-Abgasnachbehandlungssystems des GU für mobile Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeuge sein werden.
18. Die Mutterunternehmen des GU produzieren und bieten derzeit die folgenden Komponenten von Abgassystemen und Zulieferprodukte für solche Komponenten an:
  - (i) HC-Doser (Bosch);
  - (ii) AdBlue-Doser (Bosch);
  - (iii) DeNOx-Steuergeräte (Bosch); und
  - (iv) Ummantelungen für Katalysatoren (DOC, SCR) und Filter (DPR) (Eberspächer). Eberspächer kauft insbesondere die Körper für die Katalysatoren und Filter hinzu und ummantelt die Katalysatoren und Filter passgenau.

19. Im Hinblick auf die verschiedenen aktiven Regenerationssysteme für DPF tragen die Parteien vor, dass HC-Dosier derzeit nicht generell im EWR eingesetzt werden, sondern vor allem in den USA. Bosch verkauft HC-Dosier momentan nur in den USA.
20. Sowohl Deutz als auch Eberspächer entwickeln derzeit einen Brenner für die aktive Regeneration von DPF für Non-Road-Anwendungen. Der Brenner von Deutz mit einer Flammleistung von 15 kW soll bei Motoren mit einer Leistung von 60-250 kW zum Einsatz kommen. Er wird unmittelbar am Motor verbaut. Der Markteintritt ist für dieses Jahr geplant. Eberspächer wird einen anderen Brenner mit einer Flammleistung von 30 kW entwickeln, der bei Großmotoren mit einer Leistung von bis zu 400 kW zum Einsatz kommen kann. Der Eberspächer-Brenner wird in der Verrohrung vor dem DPF eingebaut. Eberspächer wird seine IP-Rechte und sein Know-How im Hinblick auf den Brenner in das GU einbringen und diesen nicht selbständig am Markt anbieten.
21. Im Hinblick auf Bosch's AdBlue-Dosier stellen die Parteien klar, dass Bosch zwei Grundtypen von AdBlue-Dosier herstellt und anbietet, einen für PKW und einen für Nutzfahrzeuge und Non-Road-Anwendungen. Letzterer Typ wird in den Abgassystemen zum Einsatz kommen, wie sie vom GU und Wettbewerbern angeboten werden sollen. Das DeNOx-Steuergerät hat die Aufgabe, Parameter innerhalb des Abgassystems zu erfassen (wie etwa die Temperatur und die NOx-Menge im Abgasstrom) und das Abgassystem entsprechend zu steuern. Um NOx festzustellen, wird typischerweise ein Sensor eingesetzt. Bosch entwickelt derzeit einen solchen NOx-Sensor, der ab 2012 auf dem Markt angeboten werden soll.
22. Wie bereits in Randnummer 9 erwähnt, tragen die Parteien vor, dass ein eigenständiger relevanter sachlicher Markt für eine der Komponenten existiere, nämlich für aktive Regenerationssysteme für DPF. Die Parteien erklären dies damit, dass das GU diese Komponente neben dem Gesamtsystem eigenständig anbieten soll. Die Parteien tragen weiter vor, dass aktive Regenerationssysteme nicht mit passiven Regenerationssystemen (wie chemischen Anwendungen innerhalb des DPF) austauschbar seien insbesondere bei Anwendungen, bei denen die Temperatur des Abgases niedrig ist.

#### *Ergebnisse der Marktuntersuchung der Kommission*

23. Obwohl viele Befragte in der von der Kommission durchgeführten Marktuntersuchung die Ansicht der Parteien bestätigt haben, dass Abgassysteme für mobile Non-Road-Maschinen und für Sondernutzfahrzeuge sich von solchen Systemen für On-Road-Fahrzeuge aufgrund unterschiedlicher Anforderungen unterscheiden, fielen die weiteren Antworten zu den einzelnen Definitionen der sachlich relevanten Märkte gemischt aus.
24. Einige Befragte schlugen vor, die Märkte für Abgassysteme für Nutzfahrzeuge anhand der verschiedenen Abgasstandards abzugrenzen. Dies würde zu einer Unterscheidung von On-Road- (wie LKW und Bussen), Off-Road- (wie Traktoren und Radladern) und Non-Road- Nutzfahrzeugen (wie Schiffen und Zügen) führen.

25. Einige Befragte gaben an, dass auch Wettbewerber, die nicht über ein Baukastensystem verfügen, versuchen würden, Aufträge für Anwendungen in kleinerer Serie mit einer nicht-modularen Lösung zu gewinnen. Ein zukünftiger Wettbewerber des GU war der Auffassung, dass umgekehrt Baukastensysteme auch für Anwendungen in größerer Serie wie Busse geeignet seien. Viele Befragte gaben an, dass Abgassysteme für mobile Non-Road-Maschinen und Sondernutzfahrzeuge bereits heute angeboten würden (wie z. B. von Emitec). Auch gaben Befragte an, dass es bereits Anbieter von Abgassystemen für Sondernutzfahrzeuge gebe, deren Abgassysteme die zukünftigen Emissionsstandards erfüllen würden (wie z. B. Tenneco und Emitec).
26. Im Hinblick auf die aktive Regeneration von DPF bestätigte die weit überwiegende Mehrheit der Befragten, dass eine passive Regeneration nicht ausreichend sein könnte, um die zukünftig geltenden Emissionsstandards zu erfüllen, und deshalb kein Substitut für aktive Regenerationssysteme darstellt. Die meisten der Befragten gaben an, dass solche aktiven Regenerationssysteme für DPF bereits heute angeboten würden (z. B. von Cummins/CES).
27. Viele Befragte gaben ebenfalls an, dass Abgassysteme in Zukunft sowohl aktive Regenerationssysteme für DPF als auch einen SCR-Katalysator beinhalten müssten. Daher sei – ohne derzeit nicht absehbare wesentliche technologische Weiterentwicklungen – ein Urea-Dosiersystem (als Bestandteil des SCR) eine notwendige Komponente eines Abgasnachbehandlungssystems.
28. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass derzeit der Gebrauch von HC-Dosern im EWR nicht verbreitet ist. Allerdings gaben zwei Wettbewerber von Bosch im Bereich HC-Doser an, dass sie derzeit schon solche Doser im EWR jeweils an einen Autohersteller liefern. Darüber hinaus waren Wettbewerber von Bosch der Ansicht, dass HC-Doser für bestimmte Zwecke als Substitut für Brenner-basierte aktive Regenerationssysteme erachtet werden könnten, um die zukünftig geltenden Emissionsstandards einzuhalten. Ein anderer Wettbewerber verneinte allerdings deren Austauschbarkeit und bestätigte die Auffassung der Parteien, dass HC-Doser nicht geeignet seien, um die zukünftigen strikteren Emissionsvorgaben einzuhalten.
29. Im Ergebnis hat die Marktuntersuchung die Schwierigkeiten offenbart, die sachlich relevanten Märkte präzise in diesem Bereich zu bestimmen, der sich derzeit in einer schnellen Entwicklung befindet. Allerdings können die exakten Produktmarktdefinition – sowohl im Hinblick auf mögliche Gesamt-Abgassysteme als auch auf deren verschiedene Komponenten – für die Zwecke dieses Falls offen gelassen werden, da der Zusammenschluss unabhängig vom zugrunde gelegten relevanten sachlichen Markt keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt gibt.

## **2. Geographischer Markt**

30. Die Parteien tragen vor, dass die drei von ihnen vorgeschlagenen sachlich relevanten Märkte in räumlicher Hinsicht weltweit seien. Die Marktuntersuchung hat im Wesentlichen gezeigt, dass die oben genannten möglichen sachlich relevanten Märkte mindestens eine EWR-weite Dimension haben. Einige Befragte gaben auch weltweite

Märkte an. Letzteres könnte insbesondere für HC-Dosier der Fall sein, die derzeit vor allem in den USA und nur in einem beschränkten Umfang im EWR eingesetzt werden.

31. Im Einklang mit vorherigen Entscheidungen der Kommission im Bereich der Abgassysteme (sowie deren Komponenten)<sup>4</sup> sind sämtliche möglichen sachlich relevanten Märkte in räumlicher Hinsicht mindestens EWR-weit.

### **3. Wettbewerbliche Beurteilung**

#### ***3.1 Horizontale Auswirkungen***

32. Die Parteien tragen vor, dass auf der Basis der von ihnen vorgeschlagenen Marktdefinitionen keine horizontal betroffenen Märkte vorliegen. Sie schätzen, dass der zukünftige Anteil des GU auf einem EWR-weiten Markt für Abgassysteme für Non-Road-Anwendungen im Jahr 2015 zwischen [10-20]% (weltweit: [10-20]%) und für Sondernutzfahrzeuge bei etwa [5-10]% liegen wird. Sie erwarten, dass die Hauptkunden des GU [...]sein werden. Nach ihrer Ansicht sind als Wettbewerber auf einem Systemmarkt vor allem Cummins, Tenneco und Roth-Technik Austria zu erwarten.
33. Die Parteien erklären darüber hinaus, dass selbst unter der Annahme, dass die Abgassysteme des GU in einen (ggf. weiteren) bereits existierenden Abgassystemmarkt fallen würden, keine horizontalen Überschneidungen zwischen den Aktivitäten der Muttergesellschaften bestehen würden, da lediglich Eberspächer derzeit vollständige Abgassysteme für PKW and Nutzfahrzeuge anbiete.
34. Die Parteien tragen außerdem vor, dass selbst auf der Basis von sachlich relevanten Märkten für die einzelnen Komponenten (insbesondere für Urea-Dosier und DeNOx-Steuergeräte) anstelle von Märkten für Gesamtsysteme keine horizontalen Überschneidungen zwischen den Aktivitäten der Muttergesellschaften vorliegen würden.
35. Eine horizontale Überschneidungen würde nur dann vorliegen, wenn Deutz' Brenner für die aktive Regeneration von DPF bereits auf dem Markt wäre und eine solche Brenner-basierte aktive Regeneration mit Boschs HC-Dosern austauschbar wäre.
36. Nach Angaben der Parteien hatte Bosch im Jahr 2009 lediglich einen geringen Anteil von [5-10]% auf einem weltweiten Markt für HC-Dosier, während die Wettbewerber ArvinMeritor (dessen Abgasgeschäft nun zu Faurecia gehört) und Fleetguard (zu Cummins gehörend) Anteile von schätzungsweise [30-40]% bzw. [30-40] % (in Wertangaben) hatten. Darüber hinaus ist auch Emcon (nun zu Faurecia gehörend) als Anbieter von HC-Dosern aktiv (mit einem Marktanteil von ca. [5-10]%). Addiert man ArvinMeritors und Emcons Marktanteil, würde sich Faurecias Markanteil auf schätzungsweise [40-50]% summieren.
37. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass Faurecia ein starker Wettbewerber in diesem Markt ist. Darüber hinaus wurde auch Denso als weiterer Anbieter von HC-Dosern genannt. Es wird erwartet, dass Continental in naher Zukunft auf den Markt zutritt.

---

<sup>4</sup> Vgl. etwa Fall COMP/M.5680 Faurecia/Emcon, Randnr. 15.

38. Deutz erwartet, einen Anteil von [0-5]% im Jahr 2010 und von [0-5]% im Jahr 2011 auf einem weltweiten Markt für aktive Regenerationssysteme zu erlangen, der auch HC-Dosier mit umfassen würde. Auf einem solchen weltweiten Markt für aktive Regenerationssystem für DPF einschließlich HC-Dosern erwartet Bosch, einen Anteil von schätzungsweise [5-10]% in den Jahren 2010 und 2011 zu erlangen.
39. Daher gibt das Zusammenschlussvorhaben keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken im Hinblick auf einen der oben genannten Märkte einschließlich eines Marktes für HC-Dosier oder für aktive Regenerationssysteme, selbst unter der Annahme, dass Deutz als Wettbewerber auf letzterem bereits aktiv ist.

### ***3.2 Vertikale Auswirkungen***

#### ***Abschottung von Einsatzmitteln***

40. In ihrer Marktuntersuchung hat die Kommission insbesondere untersucht, ob das Zusammenschlussvorhaben zu einer Abschottung (zukünftigen) Wettbewerbs durch andere Hersteller von Abgassystemen führen könnte, die Komponenten benötigen, die von den Mutterunternehmen des GU hergestellt werden. Wie oben erwähnt, bieten die Parteien derzeit Brennersysteme, HC-Dosier, Urea-Dosier und DeNOx-Steuergeräte an. Die Kommission hat sorgfältig die vertikalen Aspekte im Zusammenhang mit HC- und Urea-Dosern untersucht.
41. Im Hinblick auf HC-Dosier hat ein potenzieller Wettbewerber des GU Bedenken geäußert, dass Bosch Abschottungspraktiken verfolgen könnte. Wie in Randnummer 36 erwähnt, verfügen Faurecia und Fleetguard (zu Cummins gehörend) über substantielle Anteile auf dem HC-Dosier Markt, der derzeit vor allem in den USA existiert. In der Marktuntersuchung wurde insbesondere Faurecia als wichtiger derzeitiger Wettbewerber von Bosch genannt, während gleichzeitig erwartet wird, dass Continental in naher Zukunft auf den Markt tritt.
42. Im Hinblick auf die verschiedenen alternativen Anbieter auf dem Markt für HC-Dosier ist nicht zu erwarten, dass Bosch in der Lage ist, Wettbewerber des GU dadurch zu behindern, dass Bosch die Belieferung mit HC-Dosern verweigert oder die Preise für diese Dosier erhöht.
43. Ein Wettbewerber des GU hat in der Marktuntersuchung Bedenken geäußert, dass Bosch aufgrund des Zusammenschlussvorhabens den Anreiz haben könnte, Wettbewerber des GU durch Verweigerung der Belieferung mit Urea- (bzw. AdBlue-)Dosern zu behindern. Wie erwähnt, spritzen solche Urea-Förder- und Dosiermodule Urea in das Abgassystem ein, um im Zusammenwirken mit dem SCR-Katalysator die NOx-Emissionen zu reduzieren. Urea-Dosier werden in der Mehrzahl der Fälle auch von Wettbewerbern des JV als Bestandteil eines vollständigen DeNOx-Systems benötigt, um die zukünftigen strengeren NOx-Emissionsstandards zu erfüllen. Bosch produziert und bietet AdBlue-Dosier und DeNOx-Steuergeräte an.
44. Nach Informationen der Parteien hat Bosch derzeit einen Marktanteil von ca. [50-60]% auf einem EWR-weiten Markt für AdBlue-Dosier. Wie in Randnummer 21 erwähnt, produziert und bietet Bosch zwei Standardtypen solcher Dosier an, einen

für PKW tauglichen sowie einen für Nutzfahrzeuge und Non-Road-Anwendungen. Letzterer Typ wird in dem Abgassystem zum Einsatz kommen, das das GU und seine Wettbewerber anbieten.

45. Bosch hat als erster Hersteller AdBlue-Dosier im Jahr 1999 angeboten. Auf einem EWR-weiten Markt für Urea-Dosier, die für Nutzfahrzeuge und Non-Road-Anwendungen – d. h. für mittlere und Schwerlastanwendungen – geeignet sind, ist Boschs Marktanteil auch aufgrund gestiegenen Wettbewerbs nach Angaben der Parteien von [70-80]% im Jahr 2007 auf [60-70]% im Jahr 2008 und [60-70]% im Jahr 2009 gesunken. Die wichtigsten Wettbewerber von Bosch sind Grundfos (mit einem Marktanteil von [30-40]% im Jahr 2009) und Hilite (mit einem Anteil von [10-20]%).
46. Die Angaben der Parteien zu den Marktanteilen sind in der Marktuntersuchung im Wesentlichen bestätigt worden. Darüber hinaus hat die Marktuntersuchung gezeigt, dass Boschs Urea-Dosier – trotz einer Umstellungszeit aufgrund von Anpassungstests – mit den Dosierern von Wettbewerbern austauschbar sind. Gegeben die Möglichkeit, von Boschs Urea-Dosierern auf die Dosierern von Grundfos und Hilite auszuweichen, erscheint Boschs Möglichkeit begrenzt, Wettbewerber von diesem Inputprodukt abzuschotten.
47. Auch erwähnt werden sollte, dass ein Befragter erwartet, dass in den nächsten 1-2 Jahren einige Wettbewerber auf den Markt für AdBlue-Förder- und Dosiereinheiten, die für Non-Road-Anwendungen und Sondernutzfahrzeuge geeignet sind, zutreten. Ein potenzieller Wettbewerber hat bestätigt, dass er, vorbehaltlich der Ergebnisse derzeitiger Testläufe eines Musterprodukts durch Kunden, innerhalb der nächsten 2-3 Jahre auf den Markt zutreten wird. Nach Auskunft der Parteien gibt es keine IP-Rechte, die den Zugang zum Markt verhindern würden.
48. Obwohl die Parteien keine exakten Zahlen vorgelegt haben, sollte erwähnt werden, dass eine Marktabschottung normalerweise zu einem Gewinnrückgang bei Bosch führen würde, der ausgeglichen werden müsste durch zusätzliche Gewinne des GU, an dem Bosch allerdings nur einen Anteil von [<60]% hält.
49. Darüber hinaus sollte darauf hingewiesen werden, dass nach Angaben der Parteien im Jahr 2015 lediglich [5-10]% von Boschs Urea-Dosierern an das GU verkauft werden. Auch der Preis eines Urea-Dosiers wird deutlich weniger als 10% von den Gesamtkosten eines Gesamtabgassystems ausmachen.
50. Im Ergebnis ist es daher unwahrscheinlich, dass Bosch die Möglichkeit und den Anreiz hat, Wettbewerber des GU auf den Abgasanlagenmärkten vom Zugang zu Einsatzmitteln abzuschotten.

### ***Kundenabschottung***

51. Ein weiterer Aspekt, der in der Marktuntersuchung angesprochen wurde, ist die Möglichkeit, dass das Zusammenschlussvorhaben zu einer Kundenabschottung führen könnte, da Deutz als derzeitiger Abnehmer von Abgasanlagen in der Zukunft nicht mehr als Kunde für Abgassysteme und dessen modulare Komponenten zur Verfügung stehen würde, die vom GU angeboten werden.

52. Die Parteien tragen vor, dass entsprechend des Vertrages zur Gründung des GU grundsätzlich keine exklusiven Lieferbeziehungen zwischen dem GU und den Mutterunternehmen etabliert werden sollen. [...]
53. Selbst wenn man annehmen würde, dass Deutz ausschließlich vom GU Abgassysteme für mobile Non-Road- und Nutzfahrzeuganwendungen beziehen würde, ist der Anteil von Deutz an der Nachfrage von Diesel-Abgasanlagen und deren Komponenten zu gering, um zu Kundenabschottungsbedenken infolge des Zusammenschlussvorhabens zu führen. Die Parteien schätzen, dass Deutz' Anteil an der Nachfrage von Dieselabgassystemen und deren Komponenten bei schätzungsweise [5-10]% im Jahr 2015 liegen wird. Andere Kunden solcher Systeme sind Caterpillar, Case New Holland und John Deere. Daher ist es unwahrscheinlich, dass das Zusammenschlussvorhaben Bedenken im Hinblick auf eine Kundenabschottung aufwerfen wird.

### ***3.3 Koordinierung zwischen den Mutterunternehmen***

54. Es ist unwahrscheinlich, dass die Gründung des GU zu einer Koordinierung des Verhaltens der Mutterunternehmen und damit zu koordinierten Effekten führen wird. Wie bereits oben untersucht, sind die Mutterunternehmen derzeit nicht in den gleichen relevanten Märkten tätig. Darüber hinaus ist das GU auf Aktivitäten im Bereich Diesel-Abgasnachbehandlungssysteme für mobile Non-Road-Maschinen und in Kleinserie hergestellte Sondernutzfahrzeuge beschränkt.
55. Im Licht der oben gemachten Ausführungen ist zu folgern, dass das Zusammenschlussvorhaben keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt gibt.

## **VI. SCHLUSS**

56. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für vereinbar mit dem Binnenmarkt und mit dem EWR-Abkommen zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission  
(*unterzeichnet*)  
Janez POTOČNIK  
Mitglied der Kommission