

DE

***Fall Nr. COMP/M.5995 -
VW/ KARMANN***

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

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

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 29/11/2010

***In elektronischem Format auf der EUR-Lex Website unter
der Dokumentennummer 32010M5995***



Brüssel, den 29.11.2010
SG-Greffe(2010) D/18928
C(2010) 8690

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

BESCHLUSS IN EINEM
FUSIONSKONTROLL-
VERFAHREN NACH
ARTIKEL 6 ABSATZ 1
BUCHSTABE b

An den Anmelder:

Sache COMP/M.5995 – VW/ Karmann

Anmeldung vom 21. Oktober 2010 gemäß Artikel 4 der Verordnung Nr. 139/2004 des Rates¹

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Am 21. Oktober 2010 ist bei der Europäischen Kommission die Anmeldung eines Zusammenschlusses eingegangen. Demnach ist beabsichtigt, dass die Volkswagen AG (nachstehend „VW“ oder „Anmelder“ genannt), die von der Porsche Automobil Holding SE kontrolliert wird, die alleinige Kontrolle über Teile des deutschen Familienunternehmens Wilhelm Karmann GmbH (nachstehend „Karmann“ genannt) erwirbt.

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

2. VW ist weltweit in der Entwicklung, der Herstellung und dem Vertrieb von Personenkraftwagen (Pkw), leichten Nutzfahrzeugen sowie Ersatz- und Zubehörteilen tätig und stellt zudem Busse und sonstige Nutzfahrzeuge her. Die wichtigsten Marken

¹ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1. Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 wurden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft“ durch „Union“, „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ und „Entscheidung“ durch „Beschluss“ ersetzt. In diesem Beschluss wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

von VW sind Volkswagen, Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Scania, SEAT, Skoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge. VW wird von der Porsche Automobil Holding SE kontrolliert.

3. Die von dem Zusammenschluss betroffenen Geschäftsbereiche von Karmann umfassen den Bau von Automobilen und Karosserien, die Entwicklung und Herstellung von Automobilbauteilen, Gesamtfahrzeugen und Werkzeugen sowie den Anlagenbau.

II. DAS VORHABEN

4. Karmann steht seit dem 29. Juni 2009 unter Insolvenzverwaltung. VW erwarb bereits im Februar 2010 bestimmte Vermögenswerte von Karmann. Dieser Erwerb wurde vom Bundeskartellamt genehmigt und am 1. März 2010 durchgeführt. Die aktuelle Anmeldung sieht vor, dass VW nunmehr auch die Sparte „Technische Entwicklung“ und die „Metal Unit“ (bestehend aus Fahrzeugbau, Produktionsanlagenbau und Werkzeugbau) erwirbt und in ein internes Kompetenzzentrum für die Herstellung kleiner Nischenfahrzeuge umwandelt. Die zum Kerngeschäft von Karmann gehörende Entwicklung und Herstellung von Dachsystemen ist nicht Bestandteil des Vorhabens.

III. DER ZUSAMMENSCHLUSS

5. VW beabsichtigt, unmittelbar und mittelbar² Teile des insolventen Unternehmens Karmann zu erwerben, und zwar unter anderem die Sparte „Technische Entwicklung“ und die sogenannte „Metal Unit“. Beide Sparten verfügen über eine eigene Marktpräsenz, denen Umsätze zugeordnet werden können.
6. Das Vorhaben stellt somit einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung dar.

IV. EU-WEITE BEDEUTUNG

7. Die beteiligten Unternehmen haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR³ (VW: 105,200 Mrd. EUR; Karmann: [...] Mio. EUR) und jeweils einen EU-weiten Umsatz von mehr als 250 Mio. EUR (VW: [...] Mrd. EUR; Karmann: [...] Mio. EUR). VW erzielt nicht mehr als zwei Drittel seines EU-weiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat.
8. Somit hat der angemeldete Zusammenschluss EU-weite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung.

² Über ihre 100 %ige Tochtergesellschaft VW Osnabrück GmbH.

³ Berechnung des Umsatzes nach Artikel 5 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung und der Mitteilung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 25).

V. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

1. Marktabgrenzung

9. Der integrierte Automobilhersteller VW ist auf allen Ebenen der Automobilherstellung und -vermarktung tätig. Karmann ist ein Zulieferer der Automobilindustrie. Bis zum Sommer 2009 war Karmann auch in der Auftragsfertigung von Fahrzeugen tätig. Außerdem liefert Karmann Automobilbauteile, entwickelt Produktionssysteme und stellt Werkzeuge für die Serienfertigung von Fahrzeugen her. In der Sparte „Technische Entwicklung“ entwickelt Karmann je nach Kundenwunsch Einzelteile, Komponenten, Module oder Gesamtfahrzeuge.
10. Das Vorhaben betrifft die folgenden Märkte: i) Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, ii) technische Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen für Fahrzeughersteller, iii) Auftragsfertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, iv) Entwicklung und Herstellung von Anlagen/Produktionssystemen und v) Entwicklung und Herstellung von Werkzeugen für die Serienfertigung von Fahrzeugen.
11. Der Zusammenschluss führt nur auf dem Markt für technische Entwicklungsdienstleistungen zu einer horizontalen Überschneidung. Vertikale Beziehungen entstehen in den Bereichen Herstellung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, Auftragsfertigung, Entwicklung und Herstellung von Produktionssystemen sowie Werkzeugen für die Serienfertigung von Fahrzeugen.

a. Herstellung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

12. VW ist weltweit in der Entwicklung, der Herstellung und dem Vertrieb unter anderem von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen tätig. Der Anmelder trägt vor, dass die Kommission diese beiden Segmente in ihren bisherigen Entscheidungen bzw. Beschlüssen stets ein und demselben sachlichen Markt zugeordnet, bislang aber offengelassen habe, ob dieser Markt nach Größenklasse, Preis oder Fahrzeugtyp weiter unterteilt werden sollte. Nach Ansicht des Anmelders kann diese Frage aber auch im Rahmen dieses Beschlusses offengelassen werden, weil der Zusammenschluss ohnehin in keinem Fall Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gebe.
13. Nach Auffassung des Anmelders umfasst der Markt für die Herstellung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mindestens das Gebiet des EWR, weil die Wettbewerbsbedingungen innerhalb des EWR homogen seien, alle Hersteller ihre Kraftfahrzeuge im gesamten EWR vertreiben und es keine spürbaren Marktzutrittsschranken rechtlicher, ökonomischer oder geografischer Natur gebe. Da die Kommission diese Märkte jedoch in ihren bisherigen Entscheidungen bzw. Beschlüssen zumeist als von nationaler Ausdehnung erachtet hat, hat der Anmelder die Marktdaten auch nach den einzelnen Mitgliedstaaten aufgeschlüsselt.
14. Die genaue Abgrenzung des sachlich und räumlich relevanten Marktes kann im Rahmen dieses Beschlusses offengelassen werden, da der Zusammenschluss in keinem Fall Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

b. Technische Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen für Fahrzeughersteller

15. Im Rahmen der technischen Entwicklung werden Einzelteile, Komponenten, Module oder Gesamtfahrzeuge entwickelt. Diese Sparte ist vor allem mit der Entwicklung von Prototypen, der konzeptuellen Umsetzung in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Automobilherstellern und der Erprobung der Prototypen befasst. Karmann ist in all diesen Bereichen tätig und entwickelt in der Regel auf der Grundlage bestehender Fahrzeugplattformen neue Modelle (sogenannte Derivatentwicklung). Ein anderer Teilbereich der technischen Entwicklungsabteilung ist auf die Entwicklung von Software, Elektronik und Motoren usw. spezialisiert.
16. Nach Ansicht des Anmelders ist in Ermangelung bisheriger einschlägiger Entscheidungen bzw. Beschlüsse der Kommission ein Gesamtmarkt für technische Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen für Fahrzeughersteller abzugrenzen, der die Entwicklung, die konzeptuelle Umsetzung, die Fertigung und Erprobung von Prototypen umfasse. Die Frage, ob allgemeine und spezielle technische Entwicklungsdienstleistungen ein und demselben Markt zuzuordnen sind, kann jedoch bei der Würdigung dieses Zusammenschlusses offengelassen werden, weil das Vorhaben bei keiner denkbaren Marktabgrenzung Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.
17. Nach Auffassung des Anmelders hat der Markt entweder EU-weite oder sogar weltweite Ausdehnung, da es keine rechtlichen, ökonomischen oder geografischen Marktzutrittsschranken gibt und die Transportkosten vernachlässigbar sind. Die genaue Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes kann im Rahmen dieses Beschlusses jedoch offengelassen werden, da der Zusammenschluss in keinem Fall Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

c. Auftragsfertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

18. Nach Ansicht von VW ist die Auftragsfertigung einem anderen Markt zuzuordnen als die Automobilherstellung. Erstens handele es sich bei den Kunden der Auftragshersteller um Automobilunternehmen mit eigener Marke und nicht um Einzelhändler oder Endkunden und zweitens führten die Auftragshersteller lediglich die Aufträge der Automobilunternehmen durch, besäßen aber keine eigenen Modelle oder Marken. Daher seien Auftragshersteller nicht als Wettbewerber, sondern als Zulieferer der Automobilunternehmen zu betrachten. Nach Auffassung von VW umfasst der Markt für Auftragsfertigung mindestens das Gebiet des EWR.
19. Die genaue Abgrenzung des sachlich und räumlich relevanten Marktes kann im Rahmen dieses Beschlusses offengelassen werden, da der Zusammenschluss in keinem Fall Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

d. Entwicklung und Herstellung von Anlagen/Produktionssystemen

20. Im Bereich der Entwicklung und Herstellung von Produktionsanlagen planen, entwerfen, organisieren und bauen Unternehmen wie Karmann ganze Fertigungsstraßen für Fahrzeughersteller, die für verschiedene Modell genutzt werden können. Nach Auffassung des Anmelders umfasst dieser Markt ebenso wie die anderen Automobil-Zuliefermärkte mindestens den EWR.

21. Die genaue Abgrenzung des sachlich und räumlich relevanten Marktes kann im Rahmen dieses Beschlusses offengelassen werden, da der Zusammenschluss in keinem Fall Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

e. Entwicklung und Herstellung von Werkzeugen für die Serienfertigung von Fahrzeugen

22. Die Werkzeuge für die Serienfertigung von Fahrzeugen werden für die Herstellung eines bestimmten Fahrzeugmodells entwickelt und hergestellt. Die Fertigungsstraßen werden je nach Bedarf mit den geeigneten und passenden Werkzeugen ausgerüstet. Nach Auffassung von VW umfasst dieser Markt ebenso wie die anderen Automobil-Zuliefermärkte mindestens den EWR.
23. Die genaue Abgrenzung des sachlich und räumlich relevanten Marktes kann im Rahmen dieses Beschlusses offengelassen werden, da der Zusammenschluss in keinem Fall Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

2. Wettbewerbsrechtliche Würdigung

a. Herstellung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

24. Im Jahr 2009 lag der Anteil von VW⁴ am EWR-Markt für die Herstellung von Pkw bei [20-30] % und im Bereich der Herstellung von leichten Nutzfahrzeugen bei [10-20] %. Bei Zugrundelegung nationaler Märkte betragen die Pkw-Marktanteile von VW in Deutschland, Finnland, Luxemburg, Österreich, der Slowakei und der Tschechischen Republik jeweils 25 % oder mehr. Im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge lagen die Marktanteile von VW 2009 in Deutschland, den Niederlanden, Schweden, der Slowakei und der Tschechischen Republik jeweils bei 25 % oder mehr. Schlüsselst man die nationalen Pkw-Märkte weiter nach Fahrzeugklassen auf, so verfügt VW in 23 Mitgliedstaaten über Marktanteile von 25 % oder mehr⁵.
25. VW ist nach eigenen Angaben auf den Märkten für die Herstellung von Pkw sowie von leichten Nutzfahrzeugen, unabhängig von einer weiteren Unterteilung dieser Märkte, intensivem Wettbewerb ausgesetzt. Wie nachstehend dargelegt, wird die vertikale Integration des Zulieferers Karmann nicht zu einer Marktabschottung zulasten der Wettbewerber von VW führen.

b. Technische Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen für Fahrzeughersteller

26. Sowohl Karmann als auch VW erbringen technische Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen. VW ist über das Unternehmen *Italdesign* (das im Juli 2010 indirekt über die Lamborghini Holding erworben wurde) sowie über *Porsche Engineering* und *IAV* (wird von VW mitkontrolliert) auf dem Markt vertreten.
27. Bei Zugrundelegung eines engeren sachlich relevanten Marktes (unter Ausklammerung der nur auf einzelne Teilbereiche spezialisierten technischen

⁴ Die Angaben beruhen auf den Neuzulassungszahlen.

⁵ Quelle: Interne Berechnungen des Anmelders auf der Basis von Neuzulassungszahlen.

Entwicklung) belief sich das EWR-Marktvolumen im Jahr 2009 nach den besten Schätzungen des Anmelders auf 1,202 Mrd. EUR. Die Zusammenschlussparteien verfügen (bei Ausklammerung der Verkäufe für den Eigenbedarf) über einen gemeinsamen Marktanteil von rund [10-20] % (VW: [0-5] %⁶; Karmann: [5-10] %)⁷. In der nachstehenden Tabelle sind die in den vergangenen drei Jahren erzielten Anteile der beteiligten Unternehmen und ihrer wichtigsten Wettbewerber am EWR-Markt für technische Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen (ohne nur auf einzelne Teilbereiche spezialisierte technische Entwicklung) aufgeführt:

NAME DES MARKTTEILN EHMERS	EWR- MARKTANTEI L 2007	EWR- MARKTANTEI L 2008	EWR- MARKTANTEI L 2009
VW ⁸	[5-10]%	[5-10] %	[0-5]%
KARMANN	[10-20] %	[5-10] %	[5-10] %
ZUSAMMEN	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %
EDAG	[30-40] %	[30-40] %	[30-40] %
BERTRANDT	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %
MAGNA	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %
SEMCON	[5-10] %	[10-20] %	[5-10] %
RÜCKER AG	[5-10] %	[5-10] %	[5-10] %

28. Angesichts des moderaten gemeinsamen Marktanteils sowie der Präsenz von Konkurrenzanbietern ist nicht damit zu rechnen, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für technische Entwicklungsdienstleistungen (ohne nur auf einzelne Teilbereiche spezialisierte technische Entwicklung) behindern wird. Den Automobilherstellern werden auch nach dem Zusammenschluss genügend alternative Anbieter zur Verfügung stehen.

c. Auftragsfertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

29. VW ist nicht auf dem Markt für Auftragsfertigung tätig. Karmann hat seine Auftragsfertigung im Sommer 2009 eingestellt. Bis dahin war sein Marktanteil im EWR bereits auf [5-10] % zurückgegangen, gegenüber einem Vorjahresanteil von [10-20] %.

⁶ IAV ist in dieser Zahl nicht berücksichtigt, weil IAV ein nur auf einzelne Teilbereiche spezialisierter Anbieter von technischen Entwicklungs- und Ingenieursdienstleistungen ist.

⁷ Quelle: beste Schätzungen des Anmelders.

⁸ The market shares estimates for VW exclude captive sales.

30. Der geplante Zusammenschluss dürfte keinen Einfluss auf den Markt haben, da 1) die Automobilunternehmen angesichts der rückläufigen Neuzulassungszahlen bei der Fahrzeugherstellung weniger auf Auslagerung zurückgreifen und selbst Überkapazitäten haben; 2) Karmann auf diesem Markt nicht mehr tätig ist; und 3) es ohnehin eine Reihe alternativer Anbieter gibt, darunter Magna (Österreich, [60-70] %), Pininfarina (Italien, [10-20] %) und Valmet (Finnland, [5-10] %). Daher ist nicht damit zu rechnen, dass der Zusammenschluss zu einer Abschottung führt.

d. Entwicklung und Herstellung von Anlagen/Produktionssystemen

31. VW ist auf diesem Markt nur für den Eigenbedarf tätig. Karmann ist mit seiner Metal Unit auf allen Ebenen der Entwicklung von Produktionssystemen tätig, unter anderem in den Bereichen Maschinenbau, Elektrotechnik, Fertigung, Montage und Projektplanung.
32. Der Anmelder schätzt den Anteil von Karmann am EWR-Markt für die Entwicklung und Herstellung von Anlagen/Produktionssystemen im Jahr 2009 auf rund [0-5] %. Die wichtigsten Wettbewerber sind Comau ([10-20] %), KUKA Systems ([10-20] %), ThyssenKrupp ([10-20] %) und Emil Bucher ([0-5] %) (Zahlen von 2007). Da es somit eine Reihe alternativer Anbieter gibt, wird der geplante Zusammenschluss nicht zu einer Marktabstottung führen.

e. Entwicklung und Herstellung von Werkzeugen für die Serienfertigung von Fahrzeugen

33. Nach Auffassung des Anmelders hatte Karmann 2009 einen Anteil von [5-10]% am EWR-Markt für die Entwicklung und Herstellung von Werkzeugen für die Serienfertigung von Fahrzeugen. Die wichtigsten Wettbewerber sind Allgaier Automotive ([0-5] %), KUKA ([5-10] %), ThyssenKrupp ([5-10]%), Läßle ([5-10] %) und OFFICINA CF FRANCI ([0-5] %). Wenngleich der Werkzeugbau nach dem Zusammenschluss ohnehin nur konzernintern genutzt wird, zeigen diese Zahlen, dass den Automobilherstellern alternative Anbieter zur Verfügung stehen.

VI. SCHLUSSFOLGERUNG

34. Aus den obengenannten Gründen hat die Kommission beschlossen, keinen Einwand gegen den angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen vereinbar zu erklären. Dieser Beschluss ergeht nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung.

Für die Kommission
(Unterzeichnet)
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident der Kommission