

DE

*Fall Nr. IV/M.726 -
Bosch / Allied Signal*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 09/04/1996

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 396M0726*



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 9.4.1996

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1) b) ENTSCHEIDUNG

Einschreiben mit Empfangsbestätigung

1. Anmeldendes Unternehmen
2. Anmeldendes Unternehmen

Betrifft : Fall Nr. IV/M.726 - Bosch / Allied Signal
Anmeldung vom **1.3.1996** gemäß Artikel 4 der Ratsverordnung Nr. 4064/89

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Die oben näher bezeichnete Anmeldung betrifft den beabsichtigten Erwerb des weltweiten Geschäftsbereichs "hydraulische Bremsen" der Allied Signal Inc., Morristown/New Jersey ("Allied Signal"), durch die Robert Bosch GmbH, Stuttgart ("Bosch").
2. Am 22.3.1996 hat die Kommission beschlossen, daß der Vollzug des Zusammenschlußvorhabens bis zum Erlaß einer endgültigen Entscheidung ausgesetzt bleibt. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 (Fusionskontrollverordnung) fällt und daß keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt bestehen.

I. DIE PARTEIEN

3. Bosch ist ein deutscher Konzern, der in der Entwicklung, Herstellung und dem Vertrieb von Erzeugnissen der Kraftfahrzeugausrüstung, Elektrowerkzeugen, Heizungstechnik, Kommunikationstechnik und Produktionsgütern tätig ist. Der Bosch-Konzern erzielte im

Geschäftsjahr 1995 weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 19,1 Mrd. ECU, davon [...] ECU⁽¹⁾ in der Gemeinschaft und [...] ECU⁽¹⁾ in den EFTA-Staaten⁽²⁾. Im Bereich Kraftfahrzeugausrüstung erzielte Bosch weltweit einen Umsatz von 8.899 Mio. ECU, davon [...] ECU⁽³⁾ im EWR. Das Unternehmen produziert und vertreibt weltweit eine breite Palette von Produkten für die Automobilindustrie, insbesondere Einspritzpumpen, Scheibenwischermotoren, Fensterhebermotoren, Kfz-Anlasser, Lichtmaschinen, Zündverteiler, Zündkerzen, Geräte für die Getriebesteuerung, Lamda-Sonden, Brems- und Antiblockiersysteme sowie Autoradios, Bordinstrumente und Geräte für die Fahrzeugnavigation.

4. Allied Signal ist ein amerikanischer Konzern, der hauptsächlich in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Automobilzulieferung und Materialbearbeitung tätig ist. Der angemeldete Zusammenschluß betrifft nur den Geschäftsbereich "hydraulische Bremsen". Dieser umfaßt die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von hydraulischen Bremsen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie von Antiblockiersystemen für hydraulische Bremsen. Allied Signal erzielte mit diesem Geschäftsbereich weltweit Umsatzerlöse in Höhe von 1.557 Mio. ECU, davon [...] ECU⁽⁴⁾ in der Gemeinschaft.

II. DAS VORHABEN

5. Bosch beabsichtigt, durch den Erwerb von Vermögensteilen und Anteilsrechten an Unternehmen den gesamten weltweiten Geschäftsbereich "hydraulische Bremsen" von Allied Signal zu erwerben. Im einzelnen übernommen werden neun Unternehmen, davon vier in Europa, sowie Vermögensgegenstände von weiteren 15 Unternehmen, davon neun in Europa. Ausgenommen hiervon sind das Geschäftsfeld Bremsbeläge sowie das unabhängige Handelsgeschäft. Allied Signal wird weiterhin Bremsbeläge herstellen und vertreiben. Bosch wird auf nicht exklusiver Basis Allied Signal mit hydraulischen Bremssystemen und Komponenten beliefern, die diese im freien Ersatzteilmarkt vertreiben wird. Der Vermögenserwerb wird Grundstücke, Gebäude, Maschinen, Ausrüstungen, gewerbliche Schutzrechte sowie Vertragsbeziehungen mit Kunden, Zulieferern und anderen Unternehmen einschließen. Die bedeutendsten europäischen Produktionsstätten, die Gegenstand dieses Zusammenschlusses sind, liegen in Frankreich (Beauvais, Angers, Moulin), in Spanien (Llica d'Amunt bei Barcelona) und in Italien (Crema und Offanengo).

III. KONZENTRATIVER ZUSAMMENSCHLUSS

6. Durch den Erwerb der alleinigen Kontrolle über den Geschäftsbereich "hydraulische Bremsen" von Allied Signal durch Bosch wird ein Zusammenschluß im Sinne von Artikel 3(1) b) der Fusionskontrollverordnung verwirklicht. An dem Zusammenschluß beteiligt sind Bosch und die Unternehmensteile von Allied Signal, die zum Geschäftsbereich "hydraulische Bremsen" gehören.

(1) Für die Veröffentlichung gelöscht.

(2) Unter Berücksichtigung von 50 % des Umsatzes der Bosch Siemens Hausgeräte GmbH, an der Bosch und die Siemens AG jeweils zu 50 % beteiligt sind. Vgl. Entscheidung der Kommission im Fall Nr. IV/M.126 - Accor/Waggon-Lits sowie Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes, ABl. C 385 vom 31.12.1994, S. 21, Ziffer 40.

(3) Für die Veröffentlichung gelöscht.

(4) Für die Veröffentlichung gelöscht.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

7. Bosch und der Geschäftsbereich "hydraulische Bremsen" von Allied Signal erzielen einen gemeinsamen weltweiten Umsatz von mehr als 5 Milliarden ECU. Beide Beteiligten erreichen jeweils einen gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als 250 Millionen ECU. Die Parteien erzielen nicht mehr als zwei Drittel ihrer gemeinschaftsweiten Umsätze in ein und demselben Mitgliedstaat. Das Zusammenschlußvorhaben hat daher eine gemeinschaftsweite Bedeutung im Sinne von Artikel 1(2) der Fusionskontrollverordnung.

V. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

Relevante Produktmärkte

8. Der angemeldete Zusammenschluß betrifft den Geschäftsbereich "hydraulische Bremsen" von Allied Signal. Dieser umfaßt die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von hydraulischen Bremsen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie von Antiblockiersystemen für hydraulische Bremsen.

Hydraulische Bremssysteme und deren Komponenten

9. Man unterscheidet "hydraulische Bremsen", bei denen die Bremskraftübertragung durch die im Bremskreislauf enthaltene Bremsflüssigkeit bewirkt wird, und "Luftdruckbremsen" (auch: pneumatische Bremsen), bei denen die Bremskraftübertragung durch die in einem Leitungssystem komprimierte Luft herbeigeführt wird. Hydraulische Bremsen werden in Personenkraftwagen sowie in leichten Nutzfahrzeugen⁽⁵⁾, deren Fahrgestell von Personenkraftwagen abgeleitet ist, verwendet. Der Bremsdruck, der durch ein hydraulisches System erzeugt werden kann, reicht nur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge aus. In Nutzfahrzeugen mit einem hohen zulässigen Gesamtgewicht werden ausschließlich Luftdruckbremsen verwendet. Luftdruck- und hydraulische Bremsen sind technisch vollständig verschieden; auch die Komponenten beider Systeme können nicht jeweils wechselseitig verwendet werden. Luftdruckbremsen brauchen für den Luftkompressor und den Druckluftbehälter einen Bauraum in einer Größe, der insbesondere bei Personenkraftwagen nicht verfügbar ist. Hydraulische Bremssysteme kosten höchstens ein Drittel eines Luftdruckbremssystems. Luftdruck- und hydraulische Bremsen werden in verschiedenen Fertigungsstätten hergestellt und allgemein getrennt voneinander an verschiedene Abnehmer verkauft. Aus diesen Gründen stellen Luftdruckbremsen und hydraulische Bremsen unterschiedliche Produktmärkte dar⁽⁶⁾.
10. Hydraulische Bremsen für Personenkraftwagen und hydraulische Bremsen für leichte Nutzfahrzeuge gehören ein und demselben Produktmarkt an. Beide Bremsen unterscheiden sich zwar geringfügig in ihrer Größe und Leistungskraft, weisen aber sowohl in der Entwicklung als auch in der Fertigung eine fast vollständige Übereinstimmung auf. Aus diesen Gründen wird im vorliegenden Fall ein einheitlicher Markt für hydraulische Bremsen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zugrundegelegt.

⁽⁵⁾ Bis etwa 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Vgl. Fall Nr. IV/M.149 - LUCAS/EATON, Ziffern 25, 28.

⁽⁶⁾ Zuvor schon im Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffer 13.

11. Hydraulische Bremssysteme bestehen aus dem "actuation system" (dies umfaßt die Komponenten Bremskraftverstärker/Hauptbremszylinder und Bremskraftverteiler) und dem "foundation system" (dies umfaßt die Komponenten Scheiben- oder Trommelbremse einschließlich Sattel- und Radzylinder sowie Bremsbeläge). Das "actuation system" erzeugt, verteilt und kontrolliert die Bremskraft, während das "foundation system" die Bremskraft auf die Räder überträgt. Beide Systeme und deren Komponenten werden in verschiedenen Produktionsstätten und weitgehend auch von verschiedenen Herstellern produziert⁽⁷⁾. Die zur Entwicklung und Herstellung der einzelnen Komponenten eingesetzten Technologien und Verfahren unterscheiden sich grundlegend. Die Marktanteile der Hersteller bei den einzelnen Komponenten weichen zum Teil stark voneinander ab. Die Fahrzeughersteller fragen zumindest gegenwärtig noch ganz überwiegend einzelne Komponenten und nicht komplette Bremssysteme nach. Aus den genannten Gründen bilden die Komponenten von hydraulischen Bremsen jeweils eigenständige Märkte⁽⁸⁾.
12. Hydraulische Bremssysteme und deren Komponenten werden von den Fahrzeugherstellern für die Erstausrüstung ("OEM") und für ihren Ersatzbedarf ("OES") nachgefragt. Aus der Sicht der Zulieferer handelt es sich um einen einheitlichen Markt, weil die Fahrzeughersteller in Europa jeweils zu einheitlichen Konditionen und Preisen beliefert werden. Der Preis für die Nachfrage der von den Fahrzeugherstellern unabhängigen Großhändler und Reparaturwerkstätten bildet sich demgegenüber auf dem freien Ersatzteilmarkt ("IAM"). Den Bremsenherstellern stehen auf beiden Märkten verschiedene Nachfrager gegenüber. Während die Fahrzeughersteller aufgrund ihrer geringen Zahl und ihrer Kenntnis der Kostenstrukturen der Zulieferer über einen bestimmten Grad an Nachfragemacht verfügen, gilt dies für die Nachfrager im freien Ersatzteilmarkt nicht in gleicher Weise. Da die Nachfrager und die Wettbewerbsbedingungen verschieden sind, stellen der Absatz für die Erstausrüstung und den Ersatzbedarf der Fahrzeughersteller (OEM/OES) und der Absatz auf dem freien Ersatzteilmarkt (IAM) zwei getrennte Märkte dar⁽⁹⁾. Diese Auffassung wird von den befragten Herstellern uneingeschränkt geteilt.

Antiblockiersysteme für hydraulische Bremsen

13. Antiblockiersysteme ("ABS") für hydraulische Bremsen bestehen aus dem Hydraulikaggregat und dem elektronischen Steuergerät. Die Funktion des ABS beruht auf dem Zusammenspiel von Hydraulikaggregat und Steuergerät. Ein externer Drehzahlsensor stellt an der Radbremse die Blockierneigung des Rades aufgrund der Bremswirkung fest. Das an das elektronische Steuergerät übertragene Signal wird an das Hydraulikaggregat weitergeleitet, wo der elektrische Impuls zum Öffnen von Magnetventilen führt. Durch das geöffnete Magnetventil kann Bremsflüssigkeit aus dem Bremskreislauf entweichen; der reduzierte Bremsdruck hebt die Blockierung der Radbremse auf. Steuergerät und Hydraulikaggregat werden in der Regel nur als Gesamtsystem angeboten und nachgefragt.
14. ABS für hydraulische Bremsen bilden einen eigenständigen, von ABS für Luftdruckbremsen getrennten Markt. Als Folge der unterschiedlichen technischen

⁽⁷⁾ Nach den Ermittlungen der Kommission wurden die europäischen Fahrzeughersteller in 1995 im Bereich des "actuation systems" von sechs Lieferanten, im Bereich des "foundation systems" von 15 Lieferanten und im ABS-Bereich von sieben Lieferanten beliefert.

⁽⁸⁾ Vgl. Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffern 21 ff..

⁽⁹⁾ Zuvor schon im Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffern 25 ff.

Konstruktion von Luftdruckbremsen und hydraulischen Bremsen unterscheiden sich auch die jeweiligen ABS. Das ABS und die Bestandteile des Systems sind an den jeweiligen Modus der Bremskrafterzeugung und -übertragung angepaßt und stehen mit der Bremsanlage in einem engen Wirkungsverhältnis. Ein Austausch des ABS für hydraulische Bremsen mit dem für Luftdruckbremsen ist nicht möglich.

15. ABS für hydraulische Bremsen wird ohne besondere Zusatzfunktion oder zusammen mit einem integrierten Antischlupfregelungssystem ("ASR") angeboten. Das ASR verhindert ein Durchdrehen des Rades auf der Fahrbahnoberfläche beim Beschleunigen. ASR wird nicht allein, sondern nur zusammen mit dem ABS angeboten, weil die Funktion des ASR auf der technischen Funktion des ABS beruht. Die Zusatzfunktion wird durch zusätzliche Ventile des ABS-Hydraulikaggregats und eine besondere Software im ABS-Steuergerät erreicht. Bosch hat etwa [...] ⁽¹⁰⁾ der im EWR abgesetzten ABS mit der Zusatzfunktion ASR ausgeliefert, Allied Signal etwa [...] ⁽¹⁰⁾. Diese Unterschiede in den Lieferanteilen erklären sich aus den verschiedenen Modellklassen, für die ein Hersteller den ABS-Lieferauftrag bekommt. ASR wird in der Regel nur bei leistungsstarken Fahrzeugen der gehobenen Modellklassen eingebaut. Da ASR nur zusammen mit ABS angeboten und von den Fahrzeugherstellern nicht getrennt nachgefragt wird, besteht kein eigenständiger Markt für ASR. ASR ist lediglich ein Ausstattungsmerkmal qualitativ höherwertigerer ABS.
16. Neben dem Markt für die Erstausrüstung und den Ersatzbedarf der Fahrzeughersteller (OEM/OES) gibt es keinen eigenständigen freien Ersatzteilmarkt (IAM) für ABS. Der technische Aufwand für einen nachträglichen Einbau von ABS ist extrem hoch. ABS wird daher praktisch nur bei der Herstellung neuer Fahrzeuge eingebaut. Wartungsarbeiten oder der Austausch von fehlerhaften Teilen hat bei ABS nur eine untergeordnete Bedeutung. Fehlerhafte ABS fallen grundsätzlich rasch nach der ersten Inbetriebnahme eines Fahrzeugs aus und werden in der Regel noch über die Herstellergarantie oder -kulanz abgewickelt. Die Reparatur des ABS außer beim Hersteller selbst ist kaum durchführbar. Jedes ABS ist speziell auf einen bestimmten Fahrzeugtyp angepaßt, weshalb der Austausch durch ein System anderer Hersteller ausgeschlossen ist. Der Absatz von ABS an andere Abnehmer als die Fahrzeughersteller betrug im Jahr 1995 lediglich 8 Mio. ECU und ist damit - jedenfalls gegenwärtig - völlig unbedeutend (unter 1 % des Gesamtabsatzes im EWR). Aus diesen Gründen wird im vorliegenden Fall ein einheitlicher Markt für den Absatz von ABS/ASR für hydraulische Bremsen zugrundegelegt.

Zukunftsmarkt für integrierte Bremssysteme

17. Die Märkte für ABS und für Bremssysteme stehen vor einer Umstrukturierungsphase, die durch die Entwicklung und Einführung elektro-hydraulischer und elektro-motorischer Bremssysteme ("brake-by-wire") geprägt sein wird. Diese neuen Systeme werden die Antilockfunktion in das Bremswirkungssystem integrieren und ein eigenständiges ABS für hydraulische Bremsen überflüssig machen. Die Leitungssysteme des herkömmlichen Bremskreislaufs, die gegenwärtig Bremsflüssigkeit oder komprimierte Luft enthalten, werden schrittweise ersetzt. An ihre Stelle treten elektrische Verbindungen, die den Bremsimpuls vom "actuation system" an Elektromotoren weitergeben, die die eigentliche Bremskraft erzeugen und auf die Räder übertragen. Ein weiteres Merkmal dieser Systeme ist, daß auf ihnen sämtliche zukünftigen elektronischen

⁽¹⁰⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht.

Funktionen zur umfassenden Kontrolle des Fahrzeugs aufbauen werden. Dazu zählen nicht nur die konventionellen Brems- und Antiblockierfunktionen, sondern auch systematische Weiterentwicklungen im Bereich des ABS (elektronische Bremskraftverteilung, Motorschleppmomentregelung, Antriebsschlupfregelung), der Fahrdynamikregelung, der Bremskraftunterstützung und der dynamischen Lenkkorrektur. Am Endpunkt dieser dynamischen Entwicklung stehen integrierte Systeme zur automatischen Fahrzeugführung, die das ABS- und Bremssystem mit Fahrzeugkontrollsystemen und Systemen zur Nahbereichserkennung, zur Navigation und Verkehrsführung, zur Fahrbahn- und Hinderniserkennung sowie zur Kollisionsvermeidung zusammenführen.

18. Das Kernstück dieser zukünftigen integrierten Bremssysteme sind das ABS und das "actuation system". Beide bislang getrennt entwickelten und vertriebenen Systeme werden in naher Zukunft zusammenwachsen⁽¹¹⁾ und die zentrale Steuereinheit für integrierte Bremssysteme bilden. Die übrigen, konventionellen Komponenten von Bremssystemen werden verstärkt bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Kompatibilität erfüllen müssen, die von den ABS-Herstellern definiert werden. Daher werden sich in Zukunft bei der parallelen Entwicklung und Produktion von ABS und den Komponenten der Bremssysteme erhebliche Kostenvorteile und Zeitersparnisse sowie Verbesserungen in der Funktionsfähigkeit des gesamten Bremssystems realisieren lassen. Aus diesen Gründen werden die Fahrzeughersteller mittelfristig dazu übergehen, nahezu sämtliche Komponenten von Bremssystemen sowie das ABS von einem einzigen Lieferanten zu beziehen (sog. Systemkäufe). Bereits heute werden die Komponenten des "actuation systems" ausschließlich von ABS-Herstellern bezogen. Dieser Umstrukturierungsprozeß wird sich zu Lasten derjenigen Hersteller vollziehen, die über kein oder nur ein geringes Know-how in der Entwicklung und Fertigung von ABS sowie des "actuation systems" verfügen.
19. Die Auswirkungen des Zusammenschlusses würden nur unvollständig erfaßt, wenn man die Märkte für ABS und für hydraulische Bremssysteme und deren Komponenten getrennt voneinander untersuchte. Aus diesem Grund werden daneben die Auswirkungen des Zusammenschlusses im Hinblick auf die Entwicklung und zukünftige Markteinführung integrierter Bremssysteme untersucht.

Geographisch relevante Märkte

20. Anhaltspunkte, die für die Abgrenzung nationaler Märkte sprechen könnten, liegen nicht vor. Für die Marktpositionen in den einzelnen Mitgliedstaaten ist eine Produktion vor Ort keine notwendige Voraussetzung. Hinsichtlich des Absatzes von hydraulischen Bremsen und deren Komponenten auf dem freien Ersatzteilmarkt (IAM) gilt möglicherweise eine andere Betrachtung; hier könnte von regionalen bzw. nationalen Märkten auszugehen sein⁽¹²⁾. Insoweit kann die räumliche Marktabgrenzung aber offen gelassen werden, weil der Zusammenschluß selbst bei Annahme nationaler IAM-Märkte keine wettbewerblichen Bedenken hervorrufen würde.

⁽¹¹⁾ Die meisten Marktteilnehmer erwarten die Markteinführung von integrierten "brake-by-wire" Systemen Anfang des nächsten Jahrtausends, spätestens jedoch um das Jahr 2005. In den ersten Jahren der Markteinführung dürften integrierte Bremssysteme nur einen relativ geringen Marktanteil erreichen (Schätzungen gehen von maximal 25 % in den ersten 5 Jahren aus), während der größte Teil der Fahrzeuge weiterhin mit konventionellen Bremssystemen ausgerüstet wird.

⁽¹²⁾ Zuvor schon im Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffer 31.

21. Nach Auffassung der Anmelder sind die OEM/OES-Märkte für hydraulische Bremsen und für ABS für hydraulische Bremsen weltweit abzugrenzen. Dafür könnte sprechen, daß die Transportkosten relativ gering sind⁽¹³⁾, und Zölle⁽¹⁴⁾ und nicht-tariffäre Handelsbeschränkungen keine besondere Bedeutung haben.
22. Nach den Ermittlungen der Kommission produzieren sämtliche ABS-Hersteller nahezu den gesamten Teil ihres Absatzes in Europa, USA und Japan in Produktionsstätten in diesen Regionen. Nur ein geringer Teil der gesamten Absatzmenge im EWR wird in den EWR importiert (siehe Ziffer 34). Um ihre Lagerhaltungskosten zu senken, halten die Fahrzeughersteller Zulieferteile in der Regel nur für wenige Tagesproduktionen vor. Aus Gründen der Liefersicherheit und ihrer engen Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Produktion von ABS erwarten die Fahrzeughersteller, daß ihre Lieferanten in räumlicher Nähe zu ihren Fabriken produzieren. Im Wettbewerb um die Lieferaufträge hat derjenige Anbieter einen entscheidenden Vorteil, der die Zulieferteile zeitpunkt- und bedarfsgerecht an den Fertigungsstandorten der Fahrzeughersteller bereitstellen kann. Fast alle aktuellen Lieferanten der Fahrzeughersteller im EWR haben aus diesem Grund Produktionsanlagen in Europa errichtet. Auch der Marktzutritt von Kelsey-Hayes in den EWR erfolgte durch den Aufbau einer Produktionsstätte in Heerlen (NL). Im Gegensatz zu anderen Abnehmern, die von Fall zu Fall von den jeweils günstigsten Anbietern beziehen, sind die Fahrzeughersteller als Folge der hohen Entwicklungskosten und der relativ langen Modellzyklen auf stabile Lieferbeziehungen zu ihren Lieferanten angewiesen. Dies ist am ehesten gewährleistet, wenn diese in gewisser räumlicher Nähe zu den Produktionsstandorten der Fahrzeughersteller produzieren. Aus diesen Gründen und in Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen⁽¹⁵⁾ umfaßt der räumlich relevante Markt für ABS und für hydraulische Bremssysteme den EWR.

Wettbewerbliche Beurteilung

Antiblockiersysteme für hydraulische Bremsen

Marktvolumina

23. Seit der Einführung von ABS durch Bosch im Jahr 1979 hat die Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit ABS weltweit stetig zugenommen. Nach Angaben der Anmelder ist der Absatz von ABS für hydraulische Bremsen im EWR um rd. 53 % von 3,054 Mio. Einheiten (1993) auf 4,672 Mio. Einheiten (1995) gestiegen. Weltweit ist der Absatz von gut 1 Mio. Einheiten im Jahr 1987 auf etwa 17,299 Mio. Einheiten in 1995 gestiegen. Dieses starke Wachstum wird auch in der Zukunft anhalten, wenn insbesondere in Westeuropa und in Japan Personenkraftwagen vermehrt mit ABS ausgestattet werden. Im Jahr 2000 wird ein weltweiter Bedarf von etwa 32 Mio. Einheiten jährlich erwartet. Das Umsatzvolumen mit ABS im EWR ist um rd. 39 % von 870,5 Mio. ECU (1993) auf 1.205,9 Mio. ECU gestiegen⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ Nach Angaben der Anmelder betragen die Transportkosten bei Einfuhren von ABS aus Übersee in den EWR etwa 3-4 % des Preises für ABS. Andere Hersteller haben dagegen die Bedeutung der Belieferungskosten betont.

⁽¹⁴⁾ Auf Einfuhren von ABS-Steuergeräten und ABS-Hydraulikaggregaten aus Drittländern in den EWR wird ein Zollsatz von 4,6 % bzw. von 2,6 % erhoben.

⁽¹⁵⁾ Vgl. Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffer 30 und Fall Nr. IV/M.149 - LUCAS/EATON, Ziffer 35.

⁽¹⁶⁾ Dabei handelt es sich um die Summe der Umsätze der von der Kommission befragten ABS-Hersteller

24. In den oben genannten Zahlen ist die Eigenfertigung ("in-house production") und der konzerninterne Verbrauch der Fahrzeughersteller enthalten. Dabei handelt es sich insbesondere um den Absatz des amerikanischen ABS-Herstellers Delphi Auto Systems (Delphi) an die General Motors Corporation⁽¹⁷⁾. Diese Absatzmengen, die nicht über den Markt gehandelt werden und für andere Fahrzeughersteller keine aktuelle Bezugsalternative darstellen, sind bei der Berechnung der Marktanteile nicht zu berücksichtigen⁽¹⁸⁾. Im Rahmen der wettbewerblichen Gesamtbetrachtung ist Delphi jedoch als potentieller Lieferant zu würdigen.

Marktanteile

25. Seit der Einführung von ABS für hydraulische Bremsen ist der Marktanteil von Bosch im EWR, der im Zeitraum 1979 - 1984 stets 100 % betragen hatte, kontinuierlich gesunken. Seit Anfang der 90er Jahre hat sich dieser Abschmelzprozeß beschleunigt. Im Jahr 1995 setzte Bosch im EWR [...] Einheiten⁽¹⁹⁾ ABS ab und erzielte damit einen Umsatz in Höhe von [...] ECU⁽¹⁹⁾. Dies entspricht einem Marktanteil von etwa [50 - 55 %]⁽²⁰⁾ (Absatzmenge) bzw. [45 - 50%]⁽²⁰⁾ (Umsatz). Allied Signal setzte [...] Einheiten⁽²¹⁾ ABS ab und erlöste damit einen Umsatz von [...] ECU⁽²¹⁾. Dies entspricht einem Marktanteil von etwa [5 - 10 %]⁽²²⁾ (Absatzmenge) bzw. [5 - 10 %]⁽²²⁾ (Umsatz). Durch den Zusammenschluß erreicht Bosch im EWR einen Marktanteil von etwa [55 - 60 %]⁽²³⁾ (Absatzmenge) bzw. [50 - 55 %]⁽²³⁾ (Umsatz).
26. Weltweit setzte Bosch [...] Einheiten⁽²⁴⁾ ABS ab und erzielte damit einen Umsatz in Höhe von [...] ECU⁽²⁴⁾. Dies entspricht einem Absatzanteil von Bosch von etwa [25 - 30 %]⁽²⁵⁾. Allied Signal setzte [...] Einheiten⁽²⁶⁾ ABS ab und erlöste damit einen Umsatz von [...] ECU⁽²⁶⁾. Dies entspricht einem Absatzanteil von etwa [< 5 %]⁽²⁷⁾. Durch den Zusammenschluß erreicht Bosch weltweit einen Absatzanteil von etwa [30 - 35%]⁽²⁷⁾.
27. Zwar hat Allied Signal im Oktober 1995 die Abnehmer davon unterrichtet, daß man für den Geschäftsbereich ABS für hydraulische Bremsen einen Partner zu Bildung einer strategischen Allianz suche und im Falle des Scheiterns einer solchen Allianz die Aufgabe des Geschäftsbereiches erwäge. Damit hat Allied Signal ihre Chancen, Aufträge zur Entwicklung zukünftiger ABS-Versionen zu erhalten, zweifellos reduziert. Selbst wenn man berücksichtigt, daß Allied Signal seit Ende 1991 keine neuen Aufträge für ABS erhalten hat, so erlangt doch jeder potente Erwerber durch den Eintritt in die weiterhin bestehenden Geschäftsbeziehungen einen Vorteil beim Wettbewerb um

(Bosch, Allied Signal, ITT Automotive, Lucas Industries, Kelsey-Hayes und WABCO) sowie des aus den Antworten der Fahrzeughersteller ermittelten Umsatzes von Nissin Kogyo.

(17) Nach Schätzungen hat Delphi in 1995 etwa 2,539 Mio. Einheiten ABS an GM abgesetzt; dies entspricht etwa 36 % des gesamten Bedarfs von GM.

(18) Zuvor schon im Fall Nr. IV/M.149 - LUCAS/EATON, Ziffer 22 sowie allgemein für die Automobilindustrie im Fall Nr. IV/M.134 - Mannesmann/Boge, Ziffer 19. Vgl. auch Fall Nr. IV/M.214 - Du Pont/ICI, Ziffer 31.

(19) Für die Veröffentlichung gelöscht.

(20) Die Marktanteilsangabe wurde für die Veröffentlichung durch eine Bandbreite ersetzt.

(21) Für die Veröffentlichung gelöscht.

(22) Die Marktanteilsangabe wurde für die Veröffentlichung durch eine Bandbreite ersetzt.

(23) Die Marktanteilsangabe wurde für die Veröffentlichung durch eine Bandbreite ersetzt.

(24) Für die Veröffentlichung gelöscht.

(25) Die Marktanteilsangabe wurde für die Veröffentlichung durch eine Bandbreite ersetzt.

(26) Für die Veröffentlichung gelöscht.

(27) Die Marktanteilsangabe wurde für die Veröffentlichung durch eine Bandbreite ersetzt.

Aufträge für Nachfolgemodelle. In 1995 hat Allied Signal im EWR insgesamt [...] Einheiten⁽²⁸⁾ ABS für elf verschiedene Fahrzeugmodelle⁽²⁹⁾ abgesetzt; in den USA hat Allied Signal nur Chrysler beliefert (etwa [...] Einheiten⁽³⁰⁾). Durch den Zusammenschluß übernimmt Bosch nicht nur die Marktstellung des drittgrößten ABS-Anbieters in Europa, sondern verhindert zudem, daß ein potentieller Wettbewerber in diese Stellung eintritt. Dadurch wird die führende Marktstellung von Bosch zumindest abgesichert und ein Marktzutritt potentieller Wettbewerber erschwert.

Marktanteile am Absatzvolumen im EWR (in %): ABS für hydraulische Bremsen⁽³¹⁾

	Bosch	Allied S.	=B+AS	ITT	Kelsey	Lucas	Übrige
1994	50-55	5-10	55-65	35-40	0,0	< 5	< 5
1995	50-55	5-10	55-60	35-40	< 5	< 5	< 5

Marktanteile am Umsatzvolumen im EWR (in %): ABS für hydraulische Bremsen⁽³²⁾

	Bosch	Allied S.	=B+AS	ITT	Kelsey	Lucas	Übrige
1994	50-55	5-10	55-60	35-40	0,0	< 5	< 5
1995	45-50	5-10	50-55	35-40	< 5	< 5	< 5

Marktanteile am Absatzvolumen weltweit (in %): ABS für hydraulische Bremsen⁽³³⁾

	Bosch	Allied S.	=B+AS	ITT	Kelsey	Lucas	Übrige
1994	25-30	5-10	35-40	30-35	15-20	< 5	14,4
1995	25-30	< 5	30-35	25-30	20-25	< 5	16,4

28. Die aktuellen Wettbewerber von Bosch beim Absatz von ABS für hydraulische Bremsen im EWR sind die Unternehmen ITT Automotive, Kelsey-Hayes, Lucas Industries, Nissin Kogyo und WABCO Automotive. Mit der Ausnahme von ITT erreicht keiner dieser Wettbewerber im EWR Marktanteile von über 5 % (vgl. Tabellen).
29. WABCO Automotive ist ein Nischenanbieter und produziert ausschließlich eine sehr spezielle, hochpreisige ABS-Version für Range Rover. Das Unternehmen gehört zum American Standard-Konzern (Konzernumsatz: etwa 3,8 Mrd. ECU) und ist ganz überwiegend im Bereich Luftdruckbremsen für schwere Nutzfahrzeuge tätig⁽³⁴⁾. Auf den

⁽²⁸⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht.

⁽²⁹⁾ Dabei handelte es sich um die Modelle Ford Mondeo, Citroen XM, Peugeot 806, Peugeot 306, Citroen Evasion, Peugeot 106, Fiat Ulysse, Lancia Zeta, Fiat Ducato, Renault R 19 und Citroen AX. Die Produktion des Renault 19 und des Citroen XM wurde Mitte 1995 eingestellt.

⁽³⁰⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht.

⁽³¹⁾ Die Marktanteile beruhen auf den Angaben bzw. Schätzungen der Anmelder. Die Marktanteilsangaben wurden für die Veröffentlichung durch Bandbreiten ersetzt.

⁽³²⁾ Ermittlungen der Kommission. Die Marktanteilsangaben wurden für die Veröffentlichung durch Bandbreiten ersetzt.

⁽³³⁾ Die Marktanteile beruhen auf den Angaben bzw. Schätzungen der Anmelder. Ohne Berücksichtigung des Absatzes von Delphi an General Motors. Die Marktanteilsangaben wurde für die Veröffentlichung durch Bandbreiten ersetzt.

⁽³⁴⁾ WABCO ist dort neben Allied Signal/Knorr-Bremse der führende Anbieter. Vgl. Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffern 32 ff.

Märkten für "actuation systems" und "foundation systems" für hydraulische Bremssysteme ist WABCO nicht tätig.

30. Nissin Kogyo ist mit dem Honda-Konzern verbunden und beliefert in Europa gegenwärtig ausschließlich die Honda-Tochtergesellschaft in England. Aus Sicht der anderen Fahrzeughersteller stellt Nissin Kogyo keine gleichwertige Bezugsalternative dar, weil es sich um die Tochtergesellschaft eines Wettbewerbers handelt. ABS und Bremssysteme gehören zu den anspruchsvollsten Komponenten von Kraftfahrzeugen und tragen entscheidend zum Markterfolg eines Fahrzeugs bei. Angesichts der strategischen Bedeutung der Bremssysteme und der sehr langfristigen und kostenintensiven Zusammenarbeit bei der Entwicklung neuer Generationen von ABS, insbesondere aber im Hinblick auf die Entwicklung integrierter Bremssysteme, ist die Unabhängigkeit ihrer Zulieferer für die Fahrzeughersteller von besonderer Bedeutung⁽³⁵⁾.
31. Lucas Automotive gehört zur britischen Lucas Industries Ltd. (Konzernumsatz: etwa 3,5 Mrd. ECU). Das Unternehmen ist erst 1986 in den ABS-Markt eingetreten und hat bis heute nur eine sehr bescheidene Marktposition erreicht. Gleichwohl ist der Marktanteil im EWR in den letzten drei Jahren deutlich gestiegen; Lucas ist nur in Europa tätig. Das Unternehmen ist der drittgrößte Anbieter im Bereich des "actuation system" und verfügt damit grundsätzlich über eine günstige Ausgangsposition, um seinen Anteil im ABS-Markt in Zukunft weiter erhöhen zu können. Angesichts des geringen gegenwärtigen Marktanteils ist dennoch nicht davon auszugehen, daß Lucas innerhalb des Prognosezeitraums in der Lage wäre, den Verhaltensspielraum von Bosch nachhaltig zu begrenzen.
32. Kelsey-Hayes, eine Tochtergesellschaft des amerikanischen Varsity-Konzerns (Konzernumsatz: etwa 2 Mrd. ECU), ist der größte ABS-Hersteller in Nordamerika und beliefert dort insbesondere General Motors, Ford und Chrysler. Das Unternehmen erreicht weltweit einen Absatzanteil von etwa 20 % und ist damit nach Bosch/Allied Signal und ITT weltweit der drittgrößte Anbieter. Kelsey-Hayes hat 1995 die Belieferung von Opel (Modell: Vectra), IBC und Lamborghini aufgenommen. Das Unternehmen hat eine Fertigungsstätte in Heerlen (NL) errichtet und strebt einen Ausbau seiner Marktstellung in Europa an. Den weitaus größten Teil seines Absatzes in Nordamerika erzielt Kelsey-Hayes mit ABS für 2-Kanal-Bremssysteme. Diese werden ausschließlich in leichten Nutzfahrzeugen (z.B. "pick-up trucks", Lieferwagen, bestimmte Sportwagen) und nicht in Personenkraftwagen verwendet. Das Unternehmen hat vor einigen Jahren ein modernes 4-Kanal ABS auf den Markt gebracht und erzielt damit gegenwärtig 36 % seines ABS-Umsatzes; ein starker Anstieg dieses Anteils in den nächsten Jahren wird erwartet.
33. ITT Automotive, eine Tochtergesellschaft der amerikanischen ITT Industries Inc. (Konzernumsatz: etwa 6,8 Mrd. ECU), ist der bedeutendste Wettbewerber von Bosch sowohl in Europa als auch weltweit. Das Unternehmen erreichte weltweit einen Absatzanteil von etwa [25 - 30 %]⁽³⁶⁾ und im EWR einen Marktanteil von etwa [35 - 40 %]⁽³⁶⁾ (Absatzmenge). ITT hat ABS selbständig entwickelt und erstmals 1984 auf den amerikanischen Markt gebracht. Im Jahr 1985 erfolgte der Markteintritt in den EWR.

Importe

⁽³⁵⁾ Ähnlich auch Fall Nr. IV/M.164 - Mannesmann/VDO, Ziffer 27.

⁽³⁶⁾ Die Marktanteilsangabe wurde für die Veröffentlichung durch eine Bandbreite ersetzt.

34. Bosch produziert ABS für hydraulische Bremsen an fünf Standorten in Europa und an zwei Standorten in den USA. Am zweitgrößten Hersteller von ABS in Japan, der Nippon ABS Kabushiki Keisha (NIAB), hält Bosch 50 % des Kapitals und [...] ⁽³⁷⁾. In Korea und Australien sollen Fertigungsstätten aufgebaut werden. Bosch importierte im Jahr 1995 etwa [...] ⁽³⁸⁾ des eigenen ABS-Absatzes im EWR aus den USA; in den vorangegangenen Jahren betrug der Importanteil etwa [...] ⁽³⁸⁾ (1994) und etwa [...] ⁽³⁸⁾ (1993). Allied Signal stellt ABS für hydraulische Bremsen an den Standorten Drancy (F), Moulin (F) und Clarksville (USA) her. Das Unternehmen importierte keine ABS für hydraulische Bremsen. Nissin Kogyo und WABCO unterhalten keine Produktionsstätten für ABS im EWR. Nach den Ermittlungen der Kommission wurden in 1995 nur etwa 4,5 % des gesamten Absatzes im EWR in den EWR importiert; in 1994 betrug der Importanteil 4,9 % und in 1993 etwa 6,7 %.

Marktzutrittsschranken

35. Die Marktzutrittsschranken auf dem Markt ABS für hydraulische Bremsen sind außergewöhnlich hoch. Bosch hat erklärt, daß der Marktzutritt durch eigene Entwicklung und Forschung eine Vorbereitungszeit von 5 bis 10 Jahren erfordere. Darüber hinaus würde ein solcher Marktzutritt über internes Wachstum auf einen bereits besetzten Markt stoßen, der angesichts der kurz bevorstehenden Einführung der elektro-hydraulischen und der elektro-motorischen Bremse vor einem strukturellen Umbruch steht. Die hohen Investitionskosten, die technischen Anforderungen, der lange Entwicklungszeitraum und die langjährigen, etablierten Geschäftsbeziehungen zwischen Zulieferern und Fahrzeugherstellern sind die Gründe dafür, daß allgemein Marktzutritte in mittlerer Frist nicht erwartet werden. Marktzutrittsversuche in der Vergangenheit sind entweder gescheitert (FATEC, Automotive Products) oder waren bislang nicht sehr erfolgreich (WABCO, Lucas).

Potentielle Wettbewerber

36. Als potentielle Wettbewerber beim Absatz von ABS für hydraulische Bremsen im EWR haben die Anmelder die Unternehmen Delphi (USA), Nippondenso (Japan), Aisin Seiki (Japan), Sumitomo (Japan), Nisshinbo Industries (Japan), Unisia-Jecs (Japan), Akebono Brake Industry (Japan), KAB (Korea), Halla Mando (Korea) und Siemens Automotive (Deutschland) genannt. Von diesen Unternehmen stellen gegenwärtig nur Delphi, Nippondenso, Aisin Seiki und Sumitomo ABS her. Für einen Markteintritt der anderen Unternehmen gibt es keine konkreten Hinweise; er erscheint angesichts der sehr hohen Marktzutrittsschranken als rein spekulativ. Nisshinbo ist ein diversifiziertes Industrieunternehmen mit Ursprung in der Textilindustrie. Das Unternehmen produziert Bremssysteme. An Unisia-Jecs und Akebono ist Bosch mit 10,1 % bzw. 13,5 % beteiligt. [...] ⁽³⁹⁾. Unisia-Jecs, die zur Nissan-Gruppe gehört, ist überhaupt nicht in den Bereichen ABS oder Bremssysteme tätig. Akebono, an der Nissan und Toyota maßgeblich beteiligt sind, produziert nur Komponenten für das "foundation system". Siemens produziert lediglich Drehzahlensoren für ABS; diese haben einen Anteil von weniger als 5 % an den gesamten Herstellungskosten von ABS.

⁽³⁷⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht. Partner von Bosch ist die Nippon Airbrake Company Ltd. (NABCO). NABCO ist ein japanisches Unternehmen, das 40 % seines Umsatzes mit Automobilbremsen erwirtschaftet.

⁽³⁸⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht.

⁽³⁹⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht.

37. Der zweitgrößte ABS-Hersteller in Nordamerika, Delphi, ist eine Tochtergesellschaft von General Motors und produziert ausschließlich für den Bedarf des GM-Konzerns. Delphi ist seit 1992 Lizenznehmer von Bosch für ABS-Steuergeräte (Nachbaulizenz). Aus der Sicht anderer Fahrzeughersteller stellt Delphi keine gleichwertige Bezugsalternative dar. Ein Fahrzeughersteller hat ausdrücklich erklärt, daß ein Bezug von Delphi für ihn aus wettbewerblichen Gründen nicht in Betracht käme. Zwei weitere haben allgemein erklärt, daß Delphi bei ABS keine gleichwertige Bezugsalternative darstelle.
38. Nippondenso, der größte ABS-Hersteller in Japan, ist seit 1985 Lizenznehmer von Bosch für ABS und ABS-Steuergeräte (Nachbaulizenz). Ein Markteintritt in den EWR ist daher sehr unwahrscheinlich. Das Unternehmen gehört ebenso wie Aisin Seiki zur Toyota-Gruppe. Bosch ist mit 5,4 % an Nippondenso beteiligt. Der zweitgrößte ABS-Hersteller in Japan, Nippon ABS, gehört zum Bosch-Konzern. Sumitomo ist ein bedeutender Hersteller von Scheibenbremsen in Japan und USA (dort durch ein Gemeinschaftsunternehmen zusammen mit Lucas), hat aber nur sehr geringe Aktivitäten im ABS-Bereich. Das Unternehmen wurde von keinem der befragten Fahrzeughersteller als gleichwertige Bezugsalternative zu Bosch oder ITT genannt.

Innovationswettbewerb

39. Seit der Markteinführung von in Großserien gefertigten ABS für hydraulische Bremsen durch Bosch im Jahr 1978 ist der Markt durch fortgesetzte Produktinnovationen gekennzeichnet. Diese vollziehen sich vor allem durch die Reduzierung von Volumen und Masse der Aggregate sowie durch die zunehmende Integrierung von Microcontroller-Technologie in die Steuergeräte des ABS. Die einzelnen Hersteller verwenden ganz unterschiedliche Materialien und Fertigungstechniken und entwickeln unterschiedliche Konzeptionen für die Konstruktion des Pumpenmotors im Hydraulikaggregat und des Rechners im Steuergerät. So verwendet Lucas in seinem ABS ein elektronisches Verstärkersystem auf Vakuumbasis, das einen höheren Pedalkomfort bei der Bremsaktion gewährleisten soll. ITT wird 1996 ein serienreifes Kompakt-ABS einführen, das ohne Rückförderpumpe auf der Basis eines Vakuum-Rückführsystems arbeiten wird. Obwohl es bei ABS für hydraulische Bremsen keine klaren Innovationszyklen gibt, zeigt sich eine intensive Innovationsbereitschaft der ABS-Hersteller, die neue Aufträge in erster Linie über die technische Innovation und Produktqualität des ABS zu erreichen suchen. Damit entsprechen sie den Wünschen der Fahrzeughersteller, die ihre ABS-Lieferanten vor allem nach der angebotenen Qualität und der langfristigen Entwicklungskompetenz auswählen.
40. Die bedeutendsten Entwicklungen betreffen jedoch die bevorstehende Einführung von elektro-hydraulischen und elektro-motorischen Bremssystemen, die Anfang des nächsten Jahrtausends die heutigen Brems- und ABS-Systeme ersetzen werden (vgl. dazu unten Ziffern 56 ff.).

Nachfrageseite

41. Nachfrager von ABS für hydraulische Bremsen sind die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Etwa 80 % der Pkw-Produktion im EWR wird von nur sechs Unternehmen hergestellt. Als Folge des härteren Wettbewerbs zwischen den Fahrzeugherstellern ist auch der Kostensenkungsdruck auf ihre Lieferanten gestiegen. Zum einen reduzieren die Fahrzeughersteller ihre Fertigungstiefe und verlagern im Rahmen der sogenannten "outsourcing"-Strategie, d.h. der Aufbau über den Markt vermittelter Lieferbeziehungen anstelle der Produktion für den Eigenbedarf, immer mehr Randbereiche ihrer Produktion aus. Gleichzeitig erhöhen die Fahrzeughersteller jedoch ihre Anforderungen im Hinblick auf Produktqualität, Preis sowie Forschung und Entwicklung der Lieferanten. Statt eine Vielzahl neuer Geschäftsbeziehungen aufzubauen, konzentrieren sie ihre Nachfrage auf relativ wenige Lieferanten. Diese verfügen über das notwendige Know-how in der Entwicklung und in der Fertigung, um in einem bestimmten Bereich der Kraftfahrzeugausrüstung als Systemanbieter auftreten zu können. Die enge Zusammenarbeit zwischen diesen Systemlieferanten und den Fahrzeugherstellern ist langfristig angelegt und durch einen intensiven Austausch von Informationen und Know-how gekennzeichnet⁽⁴⁰⁾. Diese Systemlieferanten wiederum unterhalten Geschäftsbeziehungen zu einer Vielzahl von spezialisierten Zulieferern.
42. Vor der Vergabe von Aufträgen für die Ausrüstung neuer Fahrzeugmodelle mit ABS evaluieren die Fahrzeughersteller mehrere Lieferanten im Hinblick auf deren technisches Know-how, die angebotene Produktqualität, die Lieferzuverlässigkeit und den Preis. Die Preise werden von den Lieferanten speziell für ein bestimmtes Fahrzeugmodell und nach den vom Fahrzeughersteller vorgegebenen technischen Merkmalen des künftigen ABS kalkuliert; einheitliche Preislisten bestehen nicht. Die Fahrzeughersteller stehen stets in gleichzeitiger Geschäftsbeziehung zu mehreren Lieferanten. Nach den Ermittlungen der Kommission decken die europäischen Fahrzeughersteller ihren Bedarf bei mindestens zwei Lieferanten. Die Mehrheit unterhält Lieferkontakte mit drei Lieferanten. Aus diesem Grund sowie als Folge des weltweiten Ausschreibungsverfahrens kennen die Fahrzeughersteller die Kostenstrukturen und die technische Leistungsfähigkeit der meisten ABS-Hersteller sehr genau.
43. Selbst wenn die europäischen Fahrzeughersteller ihre Aufträge an Lieferanten mit Produktionsstätten in räumlicher Nähe zu ihren Fertigungsanlagen vergeben, berücksichtigen sie bei den Preisverhandlungen ihre Informationen über die Kostenstrukturen von z.B. amerikanischen oder japanischen ABS-Herstellern. Zwar lassen sich bereits vergebene Aufträge, die in der Regel für 3-4 Jahre und zum Teil sogar für die Laufzeit eines bestimmten Fahrzeugmodells abgeschlossen werden, kurzfristig nicht auf andere Lieferanten umschichten; dem stehen die in der Vergangenheit auch von den Fahrzeugherstellern getätigten modellspezifischen Investitions- und Entwicklungskosten entgegen. Mittelfristig sind die Fahrzeughersteller dagegen wesentlich flexibler und können den Verhaltensspielraum ihrer Lieferanten wirksam begrenzen. Voraussetzung ist aber, daß es mehrere unabhängige Lieferanten gibt, die die Anforderungen der Fahrzeughersteller an technisches Know-how und Produktqualität erfüllen.

⁽⁴⁰⁾ Vgl. The Boston Consulting Group: The evolving competitive challenge for the European automotive components industry, Executive Summary prepared for the European Commission, DG III, Juli 1993.

Ergebnis

44. Es ist nicht zu erwarten, daß Bosch durch den Zusammenschluß auf dem Markt für ABS für hydraulische Bremsen eine beherrschende Stellung erlangt. Der Marktanteil von Bosch ist seit 1984 kontinuierlich gesunken. Allied Signal hat im Markt für ABS nur eine relativ schwache Position, die weitgehend auf in der Vergangenheit gewonnenen Aufträgen beruht. Seit Ende 1991 hat Allied Signal keine neuen Aufträge mehr erhalten. Allied Signal hätte auch mittelfristig keine bedeutende Marktstellung erlangt, weil das Unternehmen bei ABS nicht über einen technologischen Vorsprung verfügt. Die Marktstellung von Bosch wird durch die Übernahme des ABS-Geschäfts von Allied Signal zwar abgesichert, aber nur in geringem Umfang verstärkt. Seit dem Marktzutritt von ITT im Jahr 1985 steht Bosch ein starker Wettbewerber gegenüber, der bei weltweiter Betrachtung sogar über eine vergleichbare Position verfügt. Nach der Entwicklung von 4-Kanal-ABS und Bremssystemen und der Errichtung einer Produktionsstätte in Europa kommt zukünftig auch Kelsey-Hayes als Bezugsalternative für europäische Fahrzeughersteller in Betracht. Angesichts mehrerer Bezugsalternativen und Kenntnis der Kostenstrukturen sämtlicher führender Lieferanten werden die Fahrzeughersteller auch zukünftig in der Lage sein, den Verhaltensspielraum von Bosch wirksam zu begrenzen. Die von der Kommission befragten Fahrzeughersteller haben ohne Ausnahme keine Bedenken gegen das Zusammenschlußvorhaben vorgetragen.
45. Der Markt für ABS für hydraulische Bremsen ist hoch konzentriert. Die beiden führenden Anbieter, Bosch und ITT, erreichen nach dem Zusammenschluß einen gemeinsamen Marktanteil von [über 80 %]⁽⁴¹⁾. Wettbewerbsloses Parallelverhalten als Folge des Zusammenschlusses ist jedoch nicht wahrscheinlich⁽⁴²⁾. Die Nachfrageseite des Marktes ist relativ hoch konzentriert. Die Fahrzeughersteller verfügen über eine hervorragende weltweite Preis- und Kostentransparenz und holen vor jeder Auftragsvergabe Kostengebote von mehreren Lieferanten ein. Die wichtigsten Kriterien bei der Auswahl ihrer zukünftigen Lieferanten sind insbesondere Qualität, Liefersicherheit, Forschung & Entwicklung (Innovation) sowie der Preis. Angesichts der sehr langfristigen Entwicklungsphasen, der engen Zusammenarbeit zwischen Lieferanten und Fahrzeugherstellern im Vorfeld der Auftragsvergaben, der streng kundenorientierten Produktentwicklung und der sehr hohen Innovationsdynamik im ABS-Markt ist ein wettbewerbsloses Parallelverhalten von Bosch und ITT nicht wahrscheinlich. Vielmehr sprechen die anhaltenden Marktanteilsverluste von Bosch und das starke Wachstum von ITT in der Vergangenheit für einen intensiven Wettbewerb. Dieser ist auch strukturell abgesichert, weil es sich bei ABS um ein inhomogenes, technisch sehr komplexes Produkt handelt, das von den Zulieferern jeweils nach den speziellen Vorgaben der Fahrzeughersteller für eine ganz bestimmte Fahrzeugplattform entwickelt wird. Angesichts der bevorstehenden Entwicklung und Markteinführung integrierter Bremssysteme sind insbesondere die führenden Anbieter einer großen Unsicherheit über die weitere Entwicklung des Marktes und ihrer zukünftigen Marktstellung ausgesetzt. Diese große Unsicherheit bewirkt eine Intensivierung des Wettbewerbs. Durch den Marktzutritt von Kelsey-Hayes dürfte der Wettbewerbsdruck auf Bosch und ITT darüber hinaus noch zunehmen.

⁽⁴¹⁾ Marktanteilsangabe für die Veröffentlichung durch Bandbreite ersetzt.

⁽⁴²⁾ Vgl. dazu auch den Fall Nr. IV/M.337 - Knorr-Bremse/Allied Signal, Ziffer 45.

Hydraulische Bremssysteme und deren Komponenten

Marktvolumen

46. Mit dem Absatz von hydraulischen Bremssystemen und deren Komponenten (ohne ABS/ASR) an Fahrzeughersteller (OEM/OES) wurde 1995 im EWR ein Umsatz von 2.008 Mio. ECU erzielt, davon entfielen 630,9 Mio. ECU (31 %) auf das "actuation system" und 1.377,1 Mio. ECU (69 %) auf das "foundation system" (zum Teil Schätzungen).

Marktanteile

47. Bosch stellt hydraulische Bremssysteme und deren Komponenten nicht her. Allied Signal erzielte im Jahr 1995 mit dem Absatz von hydraulischen Bremssystemen im EWR einen Umsatz von [...] ECU⁽⁴³⁾, davon entfielen [...] ECU⁽⁴³⁾ auf das "actuation system" und [...] ECU⁽⁴³⁾ auf das "foundation system".
48. Im OEM/OES-Markt für "actuation systems" erreicht Allied Signal einen Marktanteil von [30 - 35 %]⁽⁴⁴⁾ nach der führenden ITT [30 - 40 %]⁽⁴⁴⁾ und vor Lucas [20 - 25 %]⁽⁴⁴⁾. Die Anmelder schätzen den Marktanteil von Allied Signal bei Bremskraftverstärkern/Hauptbremszylindern auf etwa [35 - 45 %]⁽⁴⁵⁾ und bei Bremskraftverteiltern auf etwa [45 - 50 %]⁽⁴⁵⁾; diese Anteile sind nach den Ermittlungen der Kommission tatsächlich geringer. Größte Wettbewerber sind auch hier ITT [25 - 30 %]⁽⁴⁵⁾ und Lucas [15 - 25 %]⁽⁴⁵⁾. Weltweit der mit Abstand führende Anbieter von "actuation systems" ist Allied Signal, gefolgt von ITT und Lucas. Kelsey-Hayes hat hier nur unbedeutende Aktivitäten und muß die benötigten Komponenten zukaufen. Am führenden japanischen Hersteller von "actuation systems", Jidosha Kiki, ist Allied Signal maßgeblich beteiligt.
49. Im OEM/OES-Markt für "foundation systems" erreicht Allied Signal einen Marktanteil von [15 - 20 %]⁽⁴⁶⁾. Führende Anbieter sind Lucas [30 - 40 %]⁽⁴⁶⁾ und ITT [25 - 30 %]⁽⁴⁶⁾. Die Anmelder schätzen den Marktanteil von Allied Signal bei Trommelbremsen auf etwa [30 - 35 %]⁽⁴⁷⁾. Nächstgrößter Wettbewerber ist Lucas [25 - 30 %]⁽⁴⁷⁾. Bei Scheibenbremsen für den Frontantrieb erreichen Allied Signal und Lucas jeweils einen Marktanteil von etwa [25 - 30 %]⁽⁴⁷⁾; führender Anbieter ist ITT [25 - 35 %]⁽⁴⁷⁾. Bei Scheibenbremsen für den Hinterradantrieb kommt Allied Signal auf einen Marktanteil von etwa [unter 5 %]⁽⁴⁷⁾; führende Anbieter sind ITT [45 - 50 %]⁽⁴⁷⁾ und Lucas [35 - 40 %]⁽⁴⁷⁾. Weltweit führender Anbieter ist Allied Signal, gefolgt von Lucas und ITT. Lucas betreibt in den USA zusammen mit Sumitomo ein erfolgreiches Gemeinschaftsunternehmen für die Herstellung von Scheibenbremsen. Kelsey-Hayes ist im Bereich "foundation systems" nur etwa halb so groß wie die führenden Anbieter.
50. Der Marktanteil von Allied Signal in den IAM-Märkten wird nicht vollständig auf Bosch übergehen, weil Allied Signal nach dem Zusammenschluß selbständig im Handelsgeschäft tätig bleiben wird (vgl. Ziffer 5); insoweit ist mit einem erheblichen Abschmelzeffekt zu rechnen.

⁽⁴³⁾ Für die Veröffentlichung gelöscht.

⁽⁴⁴⁾ Marktanteilsangabe für die Veröffentlichung durch Bandbreite ersetzt.

⁽⁴⁵⁾ Schätzungen der Anmelder. Marktanteilsangabe für die Veröffentlichung durch Bandbreite ersetzt.

⁽⁴⁶⁾ Marktanteilsangabe für die Veröffentlichung durch Bandbreite ersetzt.

⁽⁴⁷⁾ Schätzungen der Anmelder. Marktanteilsangabe für die Veröffentlichung durch Bandbreite ersetzt.

Marktzutrittsschranken/Potentielle Wettbewerber

51. Die Marktzutrittsschranken auf dem Markt für hydraulische Bremsen sind hoch. Selbst ein so innovationsfähiges Unternehmen wie Bosch hat vorgetragen, daß der Markteintritt durch internes Wachstum vier bis fünf Jahre erfordert hätte. Ein erfolgreicher Zutritt in den Markt für hydraulische Bremsen ist nur wahrscheinlich, wenn der Newcomer durch eine Basisinnovation einen erheblichen technischen Vorsprung und Kostenvorteile in der Produktion realisieren kann. Das anhaltende Wachstum der Nachfrage bietet jedoch grundsätzlich ein günstiges Umfeld für Marktzutritte.

Ergebnis

52. Zu den unternehmenspolitischen Zielen von Bosch gehörte seit langem der Eintritt in das Bremsengeschäft für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Nach Aussage von Bosch ist Kompetenz in der Entwicklung und Fertigung von hydraulischen Bremsen erforderlich, um auch im Hinblick auf die zukünftigen integrierten Bremssysteme als kompetenter System-Lieferant akzeptiert zu werden.
53. Der Zusammenschluß führt zwar nicht zu Marktanteilsadditionen, weil Bosch hydraulische Bremssysteme bislang nicht hergestellt hat. Der Zusammenschluß bewirkt dennoch eine direkte Verschlechterung der Marktstruktur, weil Bosch als potentieller Wettbewerber in diesem Markt wegfällt.
54. Nach dem Zusammenschluß kann Bosch als Systemanbieter von ABS und hydraulischen Bremsen auftreten. Bosch wird nicht nur in die starke Marktstellung von Allied Signal bei hydraulischen Bremsen eintreten. Vielmehr dürfte diese Marktposition durch die starke Stellung von Bosch bei ABS für hydraulische Bremsen deutlich gestärkt werden. Die Fahrzeughersteller werden in den nächsten Jahren verstärkt dazu übergehen, sowohl ABS als auch das hydraulische Bremssystem von ein und demselben Lieferanten zu beziehen. Diejenigen Wettbewerber von Bosch bei hydraulischen Bremsen, die keine oder nur geringe Kompetenz in der Produktion von ABS haben, dürften einem verstärkten Wettbewerbsdruck ausgesetzt sein. Bereits heute werden die Komponenten des "actuation systems" ausschließlich von Herstellern bezogen, die auch über Fertigungskompetenz im ABS-Bereich verfügen.
55. Wegen der bedeutenden Marktstellung von ITT und Lucas im Bereich "actuation systems" und der mit Abstand führenden Marktstellung von Lucas und ITT im Bereich "foundation systems" ist trotz der zu erwartenden Stärkung der Position von Allied Signal nach dem Zusammenschluß die Entstehung einer beherrschenden Marktstellung von Bosch nicht zu erwarten. Angesichts mehrerer im wesentlichen gleichwertiger Bezugsalternativen und Kenntnis der Kostenstrukturen sämtlicher führender Lieferanten sind die Fahrzeughersteller in der Lage, den Verhaltensspielraum von Bosch auch zukünftig wirksam zu begrenzen.

Zukunftsmarkt für integrierte Bremssysteme

56. Bosch ist einer der führenden Kraftfahrzeugausrüster der Welt. Im Vergleich mit anderen Zulieferern der Automobilindustrie verfügt Bosch über eine außergewöhnlich hohe Innovationskraft und ist auf vielen Gebieten technisch führend. Der Anteil des Gesamtaufwands für Forschung und Entwicklung am Gesamtumsatz von Bosch lag 1994 bei 6,5 %, der Anteil am Umsatz mit Kraftfahrzeugausrüstung betrug sogar 7,1 %. Ein

Beispiel für die besondere Stellung von Bosch im Innovationswettbewerb ist die Entwicklung von ABS. Bosch hat damit begonnen, besonders kleine, leichte und kostengünstige Varianten einer neuen ABS-Generation für die untere und mittlere Fahrzeugklasse zu produzieren. Bosch hat auch eine führende Position bei der Entwicklung und Produktion elektronischer Systeme für die Fahrdynamikregelung ("FDR"). Diese Neuentwicklung ist die logische Fortführung von ABS und ASR. Während ABS und ASR beim Reifenschlupf in Fahrzeuginnenrichtung eingreifen, regelt FDR den Reifenschlupf in Querrichtung. Zu großer Reifenschlupf kann den Verlust der Seitenführung bewirken und zum seitlichen Ausbrechen des Fahrzeugs führen.

57. Es kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, daß Bosch im Hinblick auf die Entwicklung integrierter Bremssysteme durch den Zusammenschluß einen uneinholbaren Vorsprung vor den anderen Anbietern, insbesondere ITT, Kelsey-Hayes und Lucas, erlangt. Ein Vergleich der Zahl der seit 1980 angemeldeten und erteilten Patente im Bereich ABS und Bremssysteme in Deutschland und in den USA zeigt, daß ITT in Deutschland etwa 21 % und in den USA etwa 9 % dieser Patente hält. Bosch und Allied Signal halten zusammen etwa 17 % dieser Patente in Deutschland und etwa 12 % in den USA. Lucas hält etwa 6,5 % bzw. 5 % dieser Patente. Für Kelsey-Hayes liegen keine Angaben vor.
58. Auch wenn dieser Vergleich unvollkommen ist, weil er nichts über die wettbewerbliche Bedeutung dieser Patente aussagt, so wird doch klar, daß jedenfalls ITT ein sehr innovatives Unternehmen ist. Trotz eines anfänglichen Entwicklungs-Rückstandes von etwa 5-10 Jahren gegenüber Bosch hat ITT heute eine etwa vergleichbare Marktstellung im Markt für ABS erlangt. Es liegen keine Anhaltspunkte für die Annahme vor, daß ITT nicht in der Lage wäre, ebenfalls integrierte Bremssysteme zu entwickeln. Bereits heute bietet ITT die auf ABS aufbauenden elektronischen Systeme wie Antriebsschlupfregelung, elektronische Bremskraftverteilung und elektronische Fahrwerksregelung an. Es ist daher davon auszugehen, daß ITT aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung und Tätigkeit als Anbieter kompletter Bremssysteme und ABS über das technische Know-how und die Mittel verfügt, um die künftigen Entwicklungen entweder selbst voranzutreiben oder aber zumindest nachvollziehen zu können. In abgeschwächter Form gilt dies auch für Lucas und Kelsey-Hayes, wobei diese allerdings Defizite in den Bereichen ABS (Lucas) bzw. "actuation systems" (Kelsey-Hayes) haben. Nach Auffassung der Kommission sind diese Defizite jedoch nicht so gravierend, daß diesen Unternehmen dadurch die Entwicklung integrierter Bremssysteme in mittlerer Frist nicht möglich wäre. Angesichts der Bedeutung der ABS- und Bremssysteme für die Fahrzeughersteller und des bevorstehenden strukturellen Umbruchs in der Bremsenindustrie ist ein Nachlassen des Innovationswettbewerbs zwischen Bosch und ITT sowie im Verhältnis zu den kleineren Anbietern als Folge des Zusammenschlusses nicht zu erwarten.

VI. ERGEBNIS

59. Aufgrund der oben getroffenen Feststellungen ist nicht zu erwarten, daß das angemeldete Zusammenschlußvorhaben eine beherrschende Stellung begründet oder verstärkt, durch die wirksamer Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben behindert würde.

60. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, gegen den angemeldeten Zusammenschluß keine Einwände zu erheben, und ihn für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit der Funktionsfähigkeit des EWR-Abkommens zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Artikel 6(1)(b) der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89.

Für die Kommission