EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.07.2021
C(2021) 5772 final

NICHTVERTRAULICHE FASSUNG

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 aus-gelassen. Die Auslassungen sind durch Klammern […] gekennzeichnet. Soweit möglich wurden die ausgelassenen Informationen durch eine Bandbreite/

Brose Fahrzeugteile SE & Co.
Kommanditgesellschaft
Max-Brose-Straße 1
96450 Coburg
Deutschland

Betr.: **Sache M.10232 – Brose/SITECH**
Kommissionsbeschluss nach Artikel 6(1)(b) der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates[1] und Artikel 57 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum[2]

Sehr geehrte Damen und Herren,

(1) Am 23.06.2021 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung bei der Europäischen Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Brose Gruppe („Brose“) erwirbt 50% der Anteile an und alleinige Kontrolle über die SITECH Sp. z. o. o., (eine (indirekte) 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG („VW“)) samt mit ihr verbundener Unternehmen („SITECH“) von Volkswagen Finance Luxemburg S.A.

1 ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“). 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“ und „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ ersetzt. In diesem Beschluss wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

2 ABl. L 1 vom 3.1.1994, S. 3 („EWR-Abkommen“).

Commission européenne, DG COMP MERGER REGISTRY, 1049 Bruxelles, BELGIQUE
Europese Commissie, DG COMP MERGER REGISTRY, 1049 Brussel, BELGIË

Tel: +32 229-91111. Fax: +32 229-64301. E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu.

(„VFL“). Die neue wirtschaftliche Einheit, soll im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und integrierten Sitzkomponenten sowie Innenraumlösungen tätig sein[3].

1. DIE BETEILIGTEN

(2) Brose ist ein weltweiter Anbieter von Automobilkomponenten und produziert mechatronische Systeme für Fahrzeugtüren, Fahrzeugsitzstrukturen (einschließlich integrierter Sitzkomponenten) sowie Elektromotoren und Elektronik, unter anderem für Lenkung, Bremsen, Getriebe und Motorkühlung.

(3) SITECH ist eine Tochtergesellschaft von VW und fertigt Fahrzeugsitze, Metallsitzstrukturen und Sitzbauteile (insbesondere Drehlehnenversteller oder -beschläge, sogenannte „Recliner“) für VW an sieben Fertigungsstätten in Deutschland, Polen, Tschechien und China.

(4) Brose wird als „Anmelder“ bezeichnet und zusammen mit SITECH als die „Zusammenschlussbeteiligten“.

2. DER ZUSAMMENSCHLUSS

(5) Das geplante Vorhaben wird auf der Grundlage eines Aktienkaufvertrags, der am 25. März 2021 zwischen VFL (100%ige Tochtergesellschaft von VW) und Brose unterzeichnet wurde, durchgeführt. Dabei erwirbt Brose 50 % der Anteile an SITECH von VFL; die restlichen 50% der Anteile werden weiterhin von VFL gehalten. Brose wird […] sein […] VW Geschäft [4][…] in SITECH einbringen, welches fortan „Brose Sitech“ genannt werden soll[5]. […][…][6].

(6) Brose wird weiterhin außerhalb von Brose Sitech für Automobilhersteller („OEMs“) Sitzstrukturen produzieren. [Produktionsstandorte von Brose Sitech und Brose] [7].

(7) Brose wird Brose Sitech kontrollieren: Bei Stimmengleichheit in der Gesellschafterversammlung steht Brose eine weitere Stimme zu („Golden Share“)[8]. Zudem sind Vorstand und Aufsichtsrat von Brose Sitech zwar paritätisch besetzt. Brose bestimmt aber sowohl den Aufsichtsratsvorsitzenden als auch den Vorstandsvorsitzenden (CEO), deren Stimme bei Stimmengleichheit jeweils entscheidet („Casting Vote“)[9]. Die von VW benannten Organmitglieder können daher in keinem der beiden Gremien strategische Entscheidungen blockieren. Vielmehr kommt Brose die ausschließliche Kompetenz zu, strategische Entscheidungen für SITECH zu treffen. Brose kann demnach bestimmenden Einfluss auf SITECH

---

3 Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union, C 262 vom 5.7.2021, S. 16.

4 [Aktuelle und zukünftige Kundenaufträge von Brose].

5 [Details der Transaktion (Kaufpreis, Struktur, etc.)].

6 Formblatt CO, Rn.1, 4-8 und 45.

7 Antwort auf Auskunftsersuchen 6 vom 12.Juli 2021.

8 Formblatt CO, Rn. 36.

9 Formblatt CO, Rn. 36.

ausüben und erwirbt damit alleinige Kontrolle über Brose Sitech gemäß Artikel 3(1)(b) der Fusionskontrollverordnung[10].

3. EU-WEITE BEDEUTUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES

(8) Die Zusammenschlussparteien erzielen zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. EUR[11] (Brose: ca. […]; SITECH: […]). Sie haben einen EU-weiten Gesamtumsatz von jeweils mehr als 250 Mio. EUR (Brose: ca. […]; SITECH: […]), erzielen jedoch nicht beide mehr als zwei Drittel ihres EU-weiten Gesamtumsatzes in ein und demselben Mitgliedstaat. Der angemeldete Zusammenschluss hat daher EU-weite Bedeutung gemäß Artikel 1(2) der Fusionskontrollverordnung.

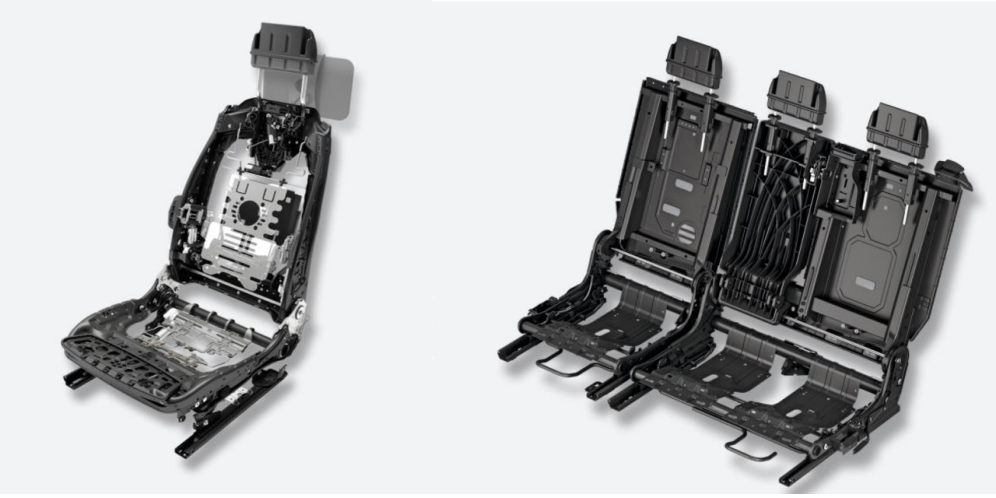
4. MARKTABGRENZUNG

(9) Der Zusammenschloss führt zu Überschneidungen der Geschäftstätigkeit der Zusammenschlussbeteiligten in Sitzstrukturen und Sitzkomponenten/-mechanismen. Käufer dieser Produkte sind OEMs für die Produktion von leichten Fahrzeugen. OEMs beziehen Pkw-Sitze in der Regel von Dritten. Die Fertigung von Komplettsitzen umfasst im Wesentlichen die Zusammenfügung aller relevanten einzelnen Komponenten, nämlich der Sitzstrukturen aus Metall inkl. Sitzmechanismen, der Schaumteile und der Sitzbezüge und deren anschließende Lieferung an die OEMs.

10 ABl C 43 vom 21.02.2009, S. 10 (“Mitteilung Zuständigkeitsfragen”), Rn. 54.

11 Umsatzberechnung nach Artikel 5 der Fusionskontrollverordnung.

Beispiel Vorder- und Hintersitzstruktur



Beispiele Sitzmechanismen



Quelle: Form CO, Randnummer 67.

4.1. Sachliche Marktabgrenzung

4.1.1. Sitzstrukturen

(10) In früheren Beschlüssen hat die Kommission erwogen, die Just-in-time (JIT) Belieferung von Komplettsitzen auf der einen Seite und die Lieferung von einzelnen Bestandteilen von Sitzen (wie Sitzstrukturen und Sitzkomponenten) andererseits separaten sachlich relevanten Märkte zuzuordnen, dies aber letztlich offengelassen[12].

(11) Zudem hat die Kommission eine Unterscheidung zwischen Vordersitzstrukturen und Rücksitzstrukturen sowie eine weitere Segmentierung in Strukturen für Sitzpolster (*cushion assembly*) und Rückenlehnen (*backrest assembly*) angedacht, dies aber letztlich offengelassen[13]. Darüber hinaus hat die Kommission in früheren Beschlüssen eine weitere Unterteilung von Rücksitzen in Sitze der zweiten Reihe auf der einen Seite und Sitze weiterer Reihen auf der anderen Seite erwogen, dies aber letztlich offen gelassen[14].

---

12 COMP/M.8405 - LEAR / GRUPO ANTOLÍN ASSETS, (2017), Rn. 11.

13 COMP/M.8405 - LEAR / GRUPO ANTOLÍN ASSETS, (2017), Rn. 14-19; COMP/M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn. 13-20.

14 COMP/M.8405 - LEAR / GRUPO ANTOLÍN ASSETS, (2017), Rn. 14-19; COMP/M.6045- JCI/CRH (2011), Rn. 15; COMP/M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn 15.

(12) Aufgrund getrennter Ausschreibungen argumentiert der Anmelder, dass die Entwicklung, Montage und Lieferung von Komplettsitzen einen eigenständigen Markt darstellt, der vom Markt für die Entwicklung, Herstellung und Lieferung einzelner Sitzkomponenten zu unterscheiden ist[15]. Nach Ansicht des Anmelders ist eine weitere Segmentierung von Sitzstrukturen in Vordersitzstrukturen und Rücksitzstrukturen nicht angebracht, weil die Zulieferer in der Lage sind, sowohl Sitzstrukturen für Vordersitze als auch jene für Rücksitze herzustellen[16]. Ebenso hält der Anmelder eine weitere Unterteilung von (Vorder- oder Rück-)Sitzstrukturen in Strukturen für Sitzpolster einerseits und Strukturen für Rückenlehnen andererseits für nicht angemessen, weil beide Elemente ähnliches Know-how erfordern und von OEMs in der Regel gemeinsam angefragt und ausgeschrieben werden[17].

(13) Schließlich spricht sich der Anmelder gegen eine weitere Unterteilung von Komplettsitzen in Sitze der ersten, zweiten, dritten und weiteren Reihen aus, weil fast ausnahmslos alle Sitzreihen als Gesamtpaket (d.h. als Paket aller Sitzreihen, fertigmontiert und in Sequenz der OEM Fahrzeugproduktion, sog. „Car set“) ausgeliefert würden. Darüber hinaus verfügten dem Anmelder zufolge alle Lieferanten von Komplettsitzen über das erforderliche Know-How, sämtliche Sitzreihen, unabhängig von ihrer Position im Pkw, als Komplettsitze zusammenzufügen; die Unterschiede in der Produktion ergäben sich primär durch zusätzliche Faktoren wie Volumen und Anzahl der Produktfunktionen.[18] Die dritte Sitzreihe unterscheide sich technisch kaum von der zweiten Sitzreihe (Rücksitz), weshalb eine weitere Segmentierung nicht sachgerecht sei. Selbst bei Annahme einer Unterteilung des Marktes in eine dritte Sitzreihe, gibt der Anmelder an, dass seine Marktanteile für diesen Bereich unter 20% lägen.[19]

(14) Das Ergebnis der Marktuntersuchung deutet auf eine Unterscheidung zwischen Komplettsitzen und Sitzstrukturen hin. Die Mehrheit der Marktteilnehmer betrachtet Komplettsitze und Sitzstrukturen als voneinander getrennte Märkte[20]. Zudem gab die Mehrheit der Marktteilnehmer an, dass Aufträge für die Fertigung von Komplettsitzen einerseits und Sitzstrukturen andererseits separat ausgeschrieben und vergeben werden[21].

(15) Während die Mehrheit der Marktteilnehmer Vordersitzstrukturen und Rücksitzstrukturen grundsätzlich als jeweils eigenständige Märkte betrachtet[22], waren die Ergebnisse der Marktuntersuchung hinsichtlich des hiermit korrespondierenden Ausschreibungsverhaltens der OEMs uneinheitlich. Ein Teil der Marktteilnehmer gab an, dass die Aufträge für die Fertigung von Vordersitzstrukturen gemeinsam mit Hintersitzstrukturen ausgeschrieben werden, ein anderer Teil, dass diese separat vergeben werden[23].

---

15 Formblatt CO, Rn. 71.
16 Formblatt CO, Rn. 77.
17 Formblatt CO, Rn. 76 und 120-127.
18 Formblatt CO, Rn. 74.
19 Formblatt CO, Rn. 85.
20 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 3; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 3.
21 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 3.1; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 3.1.
22 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 4; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 4.
23 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 4.1; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 4.1.

(16) Eine weitere Unterteilung des möglichen Marktes für Vordersitzstrukturen jeweils in Strukturen für Sitzpolster einerseits und Strukturen für Rückenlehnen andererseits scheint angesichts des Ergebnisses der Marktuntersuchung nicht angebracht: Die Mehrheit der Marktteilnehmer gab an, dass es im Bereich Vordersitzstrukturen keine eigenständigen Märkte für Sitzpolsterstrukturen einerseits und Rückenlehnenstrukturen andererseits gibt.[24] Hinsichtlich der Frage nach einer weiteren Unterteilung des möglichen Marktes für Hintersitzstrukturen war das Ergebnis der Marktuntersuchung uneinheitlich: Die Mehrheit der Automobilzulieferer sowie die Hälfte der OEMs gab zwar an, dass Strukturen für Sitzpolster einerseits und Strukturen für Rückenlehnen andererseits jeweils getrennt voneinander ausgeschrieben werden. Gleichzeitig haben einige Marktteilnehmer darauf hingewiesen, dass das Ausschreibungsverhalten der OEMs je nach Fertigungslinie variiert und deshalb einzelfallabhängig ist.[25]

(17) Für die Zwecke des vorliegenden Beschlusses kann dahinstehen, ob der Markt definiert wird als ein Gesamtmarkt für Sitzstrukturen oder jeweils separate Submärkte für Vorder- und Hintersitzstrukturen bzw. jeweils weiter segmentiert in Strukturen für Sitzpolster und Strukturen für Rückenlehnen, da der geplante Zusammenschluss bei keiner der dargestellten plausiblen Abgrenzungen des Produktmarktes zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt führt. Zudem kann mangels Entscheidungserheblichkeit offengelassen werden, ob für Rücksitze separate Märkte für Sitze der zweiten Reihe einerseits und Sitze weiterer Reihen andererseits abzugrenzen sind[26]. Für die Zwecke dieses Beschlusses werden folgende Märkte zu Grunde gelegt: 1) Komplettsitze, 2) Vordersitzstrukturen und Submärkte für (i) Strukturen für Sitzpolster sowie (ii) Strukturen für Rückenlehnen, 3) Rücksitzstrukturen und Submärkte für (i) Strukturen für Sitzpolster sowie (ii) Strukturen für Rückenlehnen sowie 4) Sitze weiterer Reihen.

4.1.2. Sitzkomponenten

(18) Sitzkomponenten/-mechanismen sind Bestandteile der Sitzstruktur, die die Steifigkeit, Festigkeit und Verstellbarkeit des Sitzes gewährleisten. Zu den wichtigsten Sitzkomponenten gehören:

— Recliner, mit denen die Rückenlehne nach vorne oder hinten geneigt werden kann;

— Längsversteller, mit denen der Sitz nach hinten oder vorne bewegt werden können;

— Höhenversteller, mit denen der Sitz höher oder tiefer gestellt werden kann;

[24] Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 5; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 5.

[25] Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 6.1; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 6.1.

[26] SITECH ist in diesem Markt nicht taetig. Brose unterscheidet nicht zwischen Ruecksitzstrukturen verschiedener Reihen, bestaetigt aber, dass seine Marktanteile bei einer Unterteilung des Markts in eine dritte Sitzreihe unter 20% liegen. (Formblatt CO, Rn. 85.)

— Neigungs- und Tiefenversteller, mit denen das Sitzuntergestell (die Oberschenkelauflage) höher oder tiefer bzw. länger oder kürzer gestellt werden kann[27]; und

— Lordosenverstellsysteme, die die Anpassung der Rückenlehnenkontur zur Unterstützung der Lendenwirbelsäule ermöglichen.

(19) Die Kommission hat in der Vergangenheit als engstmögliche Marktabgrenzung potentiell eigenständige Märkte für jede einzelne Sitzkomponente erwogen (manuelle und elektrische Recliner sowie Längsversteller; zwei Arten manueller Recliner: rotierend und Hebel)[28].

(20) Für Rücksitze hat die Kommission in früheren Beschlüssen eine weitere Unterteilung in sehr große Komponenten/Mechanismen (*very large mechanisms, VLR*) angedacht, dies aber letztlich offengelassen[29].

(21) Nach Ansicht des Anmelders würden Sitzkomponenten (einschließlich Höhen- und Längsversteller sowie Recliner) von den OEMs in der Regel gemeinsam mit Sitzstrukturen ausgeschrieben und bezogen[30]. Die Frage, ob separate Märkte für jede einzelne Sitzkomponente bestehen oder nicht, könne dem Anmelder zufolge offen gelassen werden[31]. Der Anmeldern argumentiert, dass eine weitere Unterteilung von Reclinern nach der jeweiligen Ausführungsart (manuell rotierend, elektrisch rotierend oder manuell Hebel) nicht angemessen sei, da diese Produkte vollkommen austauschbar seien, sofern sie im ursprünglichen Design des Pkws berücksichtigt wurden[32]. Schließlich führt der Anmelder aus, dass dieser im Bereich sehr große Komponenten/Mechanismen nicht tätig sei und nimmt hierzu nicht explizit Stellung.[33]

(22) Das Ergebnis der Marktuntersuchung hinsichtlich der Abgrenzung separater Märkte für jede einzelne Sitzkomponente ist uneinheitlich. Die Mehrheit der Marktteilnehmer weist zwar grundsätzlich auf die Eigenständigkeit der jeweiligen Komponente hin[34], gleichzeitig aber auch auf das (divergierende) Ausschreibungsverhalten der OEMs. So werden etwa Recliner, Höhen- und Längsversteller nach den Angaben der Marktteilnehmer teilweise gemeinsam mit Sitzstrukturen, teilweise aber auch getrennt davon ausgeschrieben[35]. Die überwiegende Mehrheit der Marktteilnehmer gab an, dass es einen separaten Markt für Lordosenverstellsysteme gibt, dieser aber keiner weiteren Segmentierung bedarf[36]. Eine weitere Segmentierung innerhalb der betreffenden Komponente etwa

---

27 Formblatt CO, Rn. 79 und 91.

28 M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn. 21-40; COMP/M.6045- JCI/CRH, Rn. 17-24; COMP/M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn. 21-40.

29 COMP/M.6045- JCI/CRH (2011), Rn. 15; COMP/M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn. 15.

30 Formblatt CO, Rn. 101.

31 Formblatt CO, Rn. 79 und 102.

32 Formblatt CO, Rn. 80.

33 Formblatt CO, Rn. 84.

34 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 8; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 8.

35 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 8.1; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 8.1.

36 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Fragen 7 und 7.1; Fragebogen Kunden, Antworten auf Fragen 7 und 7.1.

nach der jeweiligen Ausführungsart (bspw. manuell oder elektrisch) wird durch die Ergebnisse der Marktuntersuchung nicht gestützt: nur eine Minderheit der Marktteilnehmer sieht eine weitere Unterteilung von Komponenten in (i) manuell und (ii) elektrisch als sachgerecht an[37].

(23) Für die Zwecke des vorliegenden Beschlusses kann dahinstehen, ob eigenständige Märkte für jede einzelne Sitzkomponente definiert werden, etwa für Recliner, Höhen- und Längsversteller, bzw. weiter segmentiert nach der Ausführungsart (manuell oder elektrisch) bzw. für manuelle Recliner weiter zwischen manuell rotierend und manuell Hebel. Der geplante Zusammenschluss führt bei keiner der dargestellten plausiblen Abgrenzungen des Produktmarktes zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt. Für die Zwecke dieses Beschlusses werden folgende Märkte zu Grunde gelegt: 1) Recliner und Submärkte für (i) Hebel und (ii) rotierend (weiter unterteilt in (a) manuell und (b) elektrisch), 2) Höhenversteller und Submärkte für (i) manuell und (ii) elektrisch, 3) Längsversteller und Submärkte für (i) manuell und (ii) elektrisch, 4) Lordosenverstellsysteme, 5) Neigungsversteller und Submärkte für (i) manuell und (ii) elektrisch, 6) Tiefenversteller und Submärkte für (i) manuell und (ii) elektrisch, 7) Kopfstützen und mögliche Unterkategorien für (i) crash-aktiv und (ii) nicht crash-aktiv sowie 8) sehr große Komponenten/Mechanismen.

4.2. Geographische Marktabgrenzung

4.2.1. Sitzstrukturen

(24) Für komplette Sitzstrukturen grenzte die Kommission in der Vergangenheit einen zumindest EWR-weiten, aber nicht weltweiten, räumlich relevanten Markt ab[38].

(25) Der Anmelder gibt die Beschlusspraxis der Kommission wieder, nimmt diesbezüglich aber nicht explizit Stellung[39].

(26) In der Marktuntersuchung gab eine Mehrheit der Marktteilnehmer an, dass der räumlich relevante Markt für Sitzstrukturen zumindest EWR-weit abzugrenzen ist. Das Ergebnis der Marktuntersuchung deutet damit auf einen zumindest EWR-weiten Markt hin,[40] weshalb in Übereinstimmung mit der bisherigen Beschlusspraxis der Kommission der mögliche Markt für Sitzstrukturen (und potentielle Submärkte für Vorder- und Rücksitzstrukturen) als von zumindest EWR-weitem Umfang betrachtet wird[41].

---

37 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Fragen 7.1 und 8.3; Fragebogen Kunden, Antworten auf Fragen 7.1 und 8.3.

38 COMP/M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn. 50.

39 Formblatt CO, Rn. 96.

40 Antworten auf Frage 9 Fragebogen Wettbewerber; Antworten auf Frage 9 Fragebogen Kunden.

41 Der Anmelder gibt an, dass die Marktanteile auf weltweiten Märkten unter denen im EWR liegen, da die Parteien ihren Tätigkeitsschwerpunkt im EWR haben (Formblatt CO, Rn. 97). Da die Überschneidungen in etwaigen größeren räumlichen Märkten kleiner ausfallen würden, stellt dieser Beschluss nur den EWR-weiten Markt dar.

4.2.2. Sitzkomponenten

(27) Für Sitzkomponenten grenzte die Kommission einen räumlich relevanten Markt mit einer zumindest EWR-weiten, möglicherweise sogar weltweiten, Ausdehnung ab, ließ dies aber letztlich offen[42].

(28) Der Anmelder gibt die Beschlusspraxis der Kommission wieder, nimmt diesbezüglich aber nicht explizit Stellung[43].

(29) In der Marktuntersuchung gab eine Mehrheit der Marktteilnehmer an, dass der räumlich relevante Markt für Sitzkomponenten weltweit abzugrenzen ist. Das Ergebnis der Marktuntersuchung deutet damit auf einen weltweiten Markt hin[44]. Da selbst unter der engstmöglichen plausiblen Marktabgrenzung keine Bedenken durch den geplanten Zusammenschluss entstehen, hält es die Kommission für die Zwecke dieses Beschlusses für angemessen, die genaue räumliche Abgrenzung des möglichen Marktes für Sitzkomponenten, einschließlich elektrischer Höhen- sowie Längsversteller, weiterhin zwischen einem EWR- und einem weltweitern Markt offenzulassen. Weder bei Zugrundelegung eines EWR-weiten noch bei Zugrundelegung eines weltweiten Marktes ergibt sich Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Binnenmarket. Da die Überschneidungen in etwaigen größeren räumlichen Märkten kleiner ausfallen würden, stellt dieser Beschluss vornehmlich den EWR-weiten Markt dar.[45]

5. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

5.1. Horizontale Überschneidungen

(30) Im Bereich der Sitzstrukturen überschneiden sich die Tätigkeiten der Zusammenschlussbeteiligten auf den Märkten für 1) Sitzstrukturen[46] sowie Unterkategorien für (i) Vordersitzstrukturen[47] (weiter untergliedert in (a) Sitz[48] und (ii) Rückenlehne[49] und (ii) Rücksitzstrukturen[50] weiter untergliedert in (a) Sitz und (ii) Rückenlehne. Die Aktivitäten der Parteien führen zu betroffenen Märkten für Vordersitzstrukturen und die Submärkte für Sitzpolster und Rückenlehnen. Die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussbeteiligten liegen auf dem Markt für Vordersitzstrukturen bei [20-30]%[51] sowie bei weiterer Unterteilung in

42 COMP/M.6136 - JCI/Automotive Business of Keiper Recaro Group (2011), Rn. 51.

43 Formblatt CO, Rn. 96.

44 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 9; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 9.

45 Der Anmelder gibt an, dass die Marktanteile auf weltweiten Märkten unter denen im EWR liegen, da die Parteien ihren Tätigkeitsschwerpunkt im EWR haben (Formblatt CO, Rn. 97).

46 Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [10-20]% [Absatz] bzw. [20-30]% [Umsatz].

47 Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [20-30]% [Absatz] bzw. [20-30]% [Umsatz].

48 Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [20-30]% [Absatz] bzw. [20-30]% [Umsatz].

49 Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [20-30]% [Absatz] bzw. [20-30]% [Umsatz].

50 Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [5-10]% [Absatz] bzw. [5-10]% [Umsatz].

51 Formblatt CO, Rn. 119, Tabelle 3.

Strukturen für Sitzpolster bei [20-30][52] und Strukturen für Rückenlehnen bei [20-30]%[53].

(31) Auf sämtlichen anderen oben aufgezählten plausiblen sachlichen und geographischen Märkten liegen die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussparteien allesamt unterhalb der Schwelle von 20%, weshalb diese Märkte nicht weiter geprüft werden.

(32) Im Bereich der Sitzkomponenten/-mechanismen überschneiden sich die Tätigkeiten der Zusammenschlussbeteiligten auf den Märkten für Recliner[54], rotierende Recliner, manuell rotierende Recliner und elektrisch rotierende Recliner[55]. Da keine betroffenen Märkte vorliegen, das heißt dass die gemeinsamen Marktanteile der Parteien 20% nicht überschreiten,[56] werden diese Produkte nicht weiter analysiert.

5.1.1. Standpunkt des Anmelders

(33) Der Anmelder argumentiert, dass der Zusammenschluss auf dem horizontal betroffenen Markt für Vordersitzstrukturen keine Bedenken hervorruft, da i) die Zusammenschlussbeteiligten keine engen Wettbewerber seien, ii) die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussbeteiligten moderat seien, iii) der betroffene Markt hauptsächlich von großen Wettbewerbern (wie Lear, Adient und Faurecia) dominiert würde[57], iv) OEMs in der Regel mehrere Anbieter hätten, d. h. über mehr als einen Lieferanten für dieselbe Produkt-/Sitzkomponente verfügten[58] und v) einige weltweit tätige Wettbewerber ihre Aktivitäten innerhalb des EWR ausweiten könnten[59].

5.1.2. Bewertung der Kommission

(34) Im Hinblick auf den geplanten Zusammenschluss sieht die Kommission aus den folgenden Gründen keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken.

(35) Erstens sind die Marktanteile der Zusammenschlussparteien im EWR sowohl auf dem Markt für Vordersitzstrukturen (mit einem gemeinsamen Marktanteil von [20-30]% [Absatz] bzw. [20-30]% [Umsatz]) sowie potentiellen Submärkten für (i) Strukturen für Sitzpolster mit [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) und (ii) Strukturen für Rückenlehnen mit [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) moderat und bleiben durchwegs unterhalb der Schwelle von [20-30]%[60]. Auch in

---

52 Formblatt CO, Rn. 129.

53 Formblatt CO, Rn. 129. Der Anmelder weist darauf hin, dass sich minimale Differenzen dadurch erklären lassen, dass es zu der getrennten Vergabe von Lehne und Sitzuntergestell kommen kann. [Aktuelle und zukünftige Kundenaufträge von Brose und Sitech]. Dies erklärt, dass SITECH bei der getrennten Betrachtung von Lehnen/Sitzuntergestellen leicht höhere Werte für den Bereich Lehne, und Brose für den Bereich Sitzuntergestelle aufweist (Formblatt CO, Rn. 130).

54 Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [10-20]% [Absatz] bzw. [10-20]% [Umsatz].

55 Alle mit einem gemeinsamen Marktanteil von <20% (Formblatt CO, Rn. 127).

56 S. zur Definition betroffener Märkte Abschnitt 6.3 des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1269/2013 der Kommission vom 5. Dezember 2013, ABl. L 336 vom 14.12.2013, S. 1.

57 Formblatt CO, Rn. 164f.

58 Formblatt CO, Rn. 160

59 Formblatt CO, Rn. 168.

60 Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Rn. 18.

den Jahren 2017 und 2018 blieben die gemeinsamen Marktanteile der Parteien unterhalb von [20-30]%: [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) (2017) und [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) (2018) auf dem Markt für Vordersitzstrukturen sowie auf den potentiellen Submärkten für (i) Strukturen für Sitzpolster [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) (2017) und [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) (2018) und (ii) Strukturen für Rückenlehnen [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) (2017) und [20-30]% (Absatz) bzw. [20-30]% (Umsatz) (2018).

(36) Zweitens bleiben nach dem Zusammenschluss mehrere starke Wettbewerber auf dem Markt für Vordersitzstrukturen (sowie potentiellen Submärkten) tätig, insbesondere Adient (mit einem EWR-weiten Marktanteil von [20-30]% für Vordersitzstrukturen) und Faurecia (mit einem EWR-weiten Marktanteil von [20-30]% für Vordersitzstrukturen). In der Marktuntersuchung bestätigte die Mehrheit der Automobilsitzanbieter und OEMs die Präsenz von mehreren weiteren Wettbewerbern. Genannt wurden 13 Wettbewerber, nämlich Lear, Adient, Faurecia, Magna, Toyota Boshuko, Yanfeng, Proma, Fisher Dynamics, Martur, DAS, Transys/Dymos, Camaco und Nobo[61]. Einige dieser Wettbewerber scheinen erst kürzlich im EWR-Markt aktiv geworden zu sein, andere wurden als potentielle Markteintritte genannt, was auf mögliche Eintritte hinweist, sollten die Zusammenschlussparteien versuchen, ihre Preise zu erhöhen oder anderweitig zu schlechteren Bedingungen zu liefern.

Tabelle 1: Marktanteil Vordersitzstrukturen (inklusive Sitzpolster und Rückenlehne) im EWR im Jahr 2019

Partei	**Marktanteil im EWR**
Brose	[10-20]%
SITECH	[5-10]%
gemeinsam	*[20-30]%*
Adient	[20-30]%
Faurecia	[20-30]%
Lear	[10-20]%
Magna	[0-5]%
Andere	[5-10]%
Gesamt	100%

Quelle: Formblatt CO, Rn. 119

61 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Fragen 10 und 15; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 10.

(37) Drittens erklärten sämtliche Wettbewerber in der Marktuntersuchung, dass sie ihr Angebot erhöhen könnten, wenn sie mehr Kundenaufträge für Vordersitzstrukturen erhielten[62]. Dies deutet darauf hin, dass auf dem Markt genügend Kapazitätsreserven vorhanden sind, um Kunden zu beliefern, die von Brose Sitech abwandern würden, sollte Brose Sitech nach der Transaktion die Preise heben oder anderweitig zu schlechteren Bedingungen liefern.

(38) Viertens hat die Marktuntersuchung ergeben, dass OEMs den Zulieferer von Vordersitzstrukturen wechseln können, wenn sie ein neues Modell bzw. eine neue Fahrzeug-Plattform einführen. Zwar erklärte ein Wettbewerber, dass OEMs im Allgemeinen langjährige Beziehungen zu ihren Lieferanten pflegen und daher im Allgemeinen nicht bereit seien, Anbieter zu wechseln. Auch erfordere die Entwicklung von Sitzstrukturen oder -mechanismen für einen neuen Kunden sehr umfangreiche Investitionen[63]. Besonders vor Einführung des Modells bzw. der Fahrzeug-Plattform ist ein Wechsel mit erheblichen Kosten verbunden[64]. Allerdings sind Preiserhöhungen oder sonstige Verschlechterungen der Lieferbedingungen der Parteien unwahrscheinlich, da sie so zum Zeitpunkt neuer Ausschreibungen für neue Modelle/Plattformen diese an ihre Wettbewerber verlieren würden.

(39) Fünftens hat die Marktuntersuchung ergeben, dass Brose und SITECH jeweils mit anderen Wettbewerbern in engerem Wettbewerb stehen als mit einander. Eine überwiegende Mehrheit der befragten Wettbewerber und alle Kunden sehen Brose nicht als engsten Wettbewerber von SITECH. Abgesehen hiervon, sieht keiner der anderen befragten Marktteilnehmer Brose als engsten oder zweitengsten Wettbewerber von SITECH oder umgekehrt SITECH als engsten oder zweitengsten Wettbewerber von Brose. Vielmehr hat die Marktuntersuchung ergeben, dass Adient und Faurecia (und Lear) für Brose bzw. SITECH engere Wettbewerber darstellen[65]. Ein Wettbewerber erklärte: „*SITECH kauft sich Kompetenzen hinzu, die sie vor der Transaktion nicht hatten; dies gilt im Speziellen für den Bereich Sitzmechanismen*.“[66]

(40) Sechstens geht aus internen Dokumenten der Zusammenschlussbeteiligten hervor, dass die Zusammenschlussbeteiligten über ein (überwiegend) komplementäres Produktportfolio verfügen. Während SITECH vor allem Erfahrung in der Fertigung und Entwicklung von Komplettsitzen in Brose Sitech einbringt, ist Brose primär auf der vorgelagerten Stufe als Tier-2-Lieferant tätig und steuert Know-How im Bereich Sitzstrukturen und integrierte Sitzkomponenten bei[67]. Das Zusammenschlussvorhaben ist damit (überwiegend) komplementär ausgerichtet.

(41) Schließlich antwortete keiner der Wettbewerber oder Kunden in der Marktuntersuchung, dass die Transaktion einen Einfluss auf die Preise von Vordersitzstrukturen haben würde[68].

---

62 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 14.

63 Antwort auf Auskunftsersuchen an einen Wettbewerber vom 7.Juli 2021.

64 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 13.

65 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 10; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 10.

66 Telefonkonferenz mit einem Wettbewerber vom 9.Juli 2021.

67 Siehe z.B. Formblatt CO, Anlage 5.4.38, Seite 11.

68 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 17; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 17.

(42) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass im Hinblick auf den Markt für Vordersitzstrukturen unter keiner plausiblen Marktangrenzung Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens besteht.

5.2. Vertikale Beziehungen

(43) Die Tätigkeiten der Zusammenschlussbeteiligten führen zu vertikalen Beziehungen auf den Märkten für 1) Sitzhöhenversteller[69] sowie möglichen Unterkategorien für i) manuell[70] und ii) elektrisch, 2) Längsversteller[71] sowie möglichen Unterkategorien für (i) manuell[72] und ii) elektrisch, 3) Recliner (und potentielle Submärkte)[73], 4) Lordosenverstellsysteme[74] sowie 5) Kopfstützen und möglichen Unterkategorien für (i) crash-aktiv und (ii) nicht crash-aktiv[75], die den Märkten für Sitzstrukturen (und potentiellen Submärkten) vorgelagert sind. Außerdem entsteht eine vertikale Beziehung zwischen dem vorgelagerten Markt für Sitzstrukturen (und potentiellen Submärkten) und dem nachgelagerten Markt für Komplettsitze, auf dem SITECH aktiv ist[76].

(44) Die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussbeteiligten liegen auf den hypothetischen Märkten für elektrische (i) Sitzhöhenversteller sowie (ii) Sitzlängsversteller bei etwa jeweils 25-35% im EWR. Auf sämtlichen anderen oben aufgezählten plausiblen sachlichen und geographischen Märkten liegen die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussbeteiligten allesamt unterhalb der Schwelle von 30%, weshalb diese Märkte nicht weiter geprüft werden.

(45) Brose wird alleinige Kontrolle über Brose Sitech ausüben. Da einige Marktteilnehmer in der Marktuntersuchung Bedenken hinsichtlich des hohen Anteils von VW an Brose Sitech und damit verbundenen Risiken der Marktabschottung geäußert haben, analysiert die Kommission vorsorglich die vertikalen Verbindungen zwischen Brose Sitech als Produzent von Sitzstrukturen und -mechanismen und VW als Käufer derselben[77]. Die relevanten vorgelagerten Märkte sind die für Sitzstrukturen-, mechanismen und Komplettsitze[78] und der relevante Markt der Nachfragemarkt für diese Produkte, auf dem VW tätig ist.

5.2.1. Standpunkt des Anmelders

(46) Der Anmelder argumentiert, dass für die vertikal betroffenen Märkte für i) elektrische Höhenverstelleinrichtungen und ii) elektrische Längsverstelleinrichtungen keine Bedenken bestehen, da die Gefahr einer Abschottung (von den Einsatzmitteln oder von Kunden) nicht bestehe, da das aus

69 Mit einem Marktanteil von <30% (nur Brose aktiv).
70 Mit einem Marktanteil von <10% (nur Brose aktiv).
71 Mit einem Marktanteil von <30% (nur Brose aktiv).
72 Mit einem Marktanteil von <10% (nur Brose aktiv).
73 Siehe Rn. 54.
74 Mit einem Marktanteil von <5% (nur Brose aktiv).
75 Mit einem Marktanteil von jeweils <30% (nur Brose aktiv).
76 Mit einem Marktanteil von [0-5]% [Absatz] bzw. [0-5]% [Umsatz].
77 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Frage 16 und 17; Fragebogen Kunden, Antworten auf Frage 16 und 17.
78 Da nur SITECH Komplettsitze produziert, besteht die vertikale Beziehung zwischen Angebots- und Nachfragemarkt bereits vor dem geplanten Zusammenschluss.

dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen weder die Fähigkeit noch den Anreiz haben werde, tatsächliche oder potenzielle Wettbewerber auszuschließen: Erstens verkaufe Brose den Hauptanteil dieser Sitzkomponenten direkt an OEMs als Teil von Sitzstrukturen und nicht an Wettbewerber, die die Komponenten in die Sitzstrukturen integrieren. Zweitens, auch wenn Brose elektrische Höhen- und/oder Längsversteller an Lieferanten vollständiger Sitze wie SITECH verkauft, geschieht dies im Rahmen von OEM-Ausschreibungen, in denen die OEMs die Lieferbedingungen festlegten[79].

5.2.2. Bewertung der Kommission

(47) Das Ergebnis der Marktuntersuchung bestätigt die Ansicht der Parteien, dass keine relevanten vertikalen Beziehung zwischen Brose und SITECH als Produzenten von Mechanismen auf einem vorgelagerten und Sitzstrukturen auf einem nachgelagerten Markt bestehen, weil Sitzkomponenten in der Regel direkt an OEMs als Teil von Sitzstrukturen und nicht an Wettbewerber verkauft werden. So äußerte kein Wettbewerber Bedenken, dass nach dem Zusammenschluss der Zugang zu Sitzkomponenten oder Käufer derselben abschottet werden könnte.

(48) Vielmehr besteht nach den Angaben der Marktteilnehmer eine relevante vertikale Beziehung zwischen Produzenten von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und –mechanismen im vorgelagerten Markt und OEMs im nachgelagerten Markt, welche die Kommission wie in Absatz (42) dargelegt vorsorglich untersuchen wird, obwohl VW keine Kontrolle über Brose Sitech ausüben wird. Einige Teilnehmer der Marktbefragung äußerten Bedenken, dass durch den Anteil von VW an Brose Sitech das Risiko der Abschottung von den Einsatzmitteln bzw. von den Kunden erhöht würde[80]. Außerdem äußerte ein Marktteilnehmer Bedenken, dass Brose über Brose Sitech Zugang zu Geschäftsgeheimnissen anderer Sitzhersteller erlangen könnte, die ebenfalls für VW produzieren[81].

(49) Hinsichtlich letzteren Punktes weist die Kommission darauf hin, dass Brose Sitech nach Vollzug der Transaktion von Brose kontrolliert werden wird und VW über Brose Sitech keinen bestimmenden Einfluss ausüben wird. Hinsichtlich der Geschäftstätigkeit SITECHs bedeutet dies, dass VW vorher bestehende Einflussrechte aufgeben wird. Hinsichtlich der in Brose Sitech eingebrachten Geschäftstätigkeiten Broses heißt dies, dass VW wie zuvor keinen bestimmenden Einfluss über diese Tätigkeiten ausüben wird. Das heißt, Brose Sitech wird und Brose bleibt externer Lieferant für VW. Wie jeder andere externe Lieferant werden Brose Sitech und Brose also keinen Zugriff auf vertrauliche Informationen von Wettbewerbern haben, zu denen VW im Rahmen seiner Einkaufstätigkeiten Zugang erhält. Der Anmelder bestätigt, dass weder Sitech/Brose über VW wettbewerbsrelevante Informationen über Wettbewerber erhalten werden, noch umgekehrt, Wettbewerber entsprechende Informationen über Sitech/Brose[82].

(50) Im Folgenden legt dieser Beschluss vorsorglich auch die wettbewerbliche Würdigung der vertikalen Beziehungen zwischen den Angebots- und

79 Formblatt CO, Rn. 105ff.

80 Fragebogen Wettbewerber, Antwort auf Fragen 16 und 17. Fragebogen Kunden, Antwort auf Fragen 16 und 17.

81 Fragebogen Wettbewerber, Antwort auf Frage 17.

82 Antwort auf Frage 5 des Auskunftsersuchens Nr. 5 vom 5.Juli 2021.

Nachfragemärkten für Komplettsitze, Sitzstrukturen und –mechanismen dar. Auf ersterem sind die Zusammenschlussparteien aktiv, auf letzterem VW.

5.2.2.1. Keine Abschottung bei den Einsatzmitteln

(A) Fähigkeit

(51) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Zusammenschlussparteien aus folgenden Gründen nicht in der Lage sind, anderen OEMs den Zugang zu den Produkten von Brose zu verwehren.

(52) Erstens ergeben sich durch den Zusammenschluss wenige strukturelle Veränderungen in Hinsicht auf die vorsorglich untersuchten vertikalen Beziehungen. Brose bleibt unabhängig von VW und wird weiterhin außerhalb Brose Sitechs für Dritte produzieren. Am Standort Ostrava liegt die Kapazität hinsichtlich der Produktion für Drittgeschäft zunächst bei […]%, später bei […]%[83]. Zudem wird VW keine Kontrolle im kartellrechtlichen Sinn über Brose Sitech ausüben. Überdies wird sich die Bedeutung von VW als großem Käufer der Zusammenschlussparteien sowie ihrer Wettbewerber durch die Transaktion nicht ändern.

(53) Zweitens liegen die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussparteien auf den Märkten für Komplettsitze, Sitzstrukturen und -mechanismen sowohl im EWR als auch weltweit unter 30 %. Vertikal betroffene Märkte entstehen nur unter engster plausibler Marktabgrenzung für elektrische Höhen- und Längsversteller. Die Marktuntersuchung hat keine Hinweise darauf gegeben, dass eine solche Marktabgrenzung angemessen ist (siehe Randnummer (21)). In jedem Fall beziehen OEMs außer VW in der Regel elektrische Höhen- und Längsversteller nicht getrennt, so dass sich die geäußerten Bedenken hinsichtlich der Abschottung von den Einsatzmitteln auf Sitzstrukturen und -mechanismen im Allgemeinen und insbesondere auf Vordersitzstrukturen beziehen.

(54) Drittens liegen die gemeinsamen Marktanteile der Zusammenschlussparteien für Sitzstrukturen und -mechanismen unter 20% und für Vordersitzstrukturen unter [20-30]% (siehe Randnummer (30)-(32)). Die Zusammenschlussparteien verfügen daher nicht über ein erhebliches Maß an Marktmacht auf den vorgelagerten Märkten, welches es ihnen ermöglichen würden, den Zugang zu Sitzstrukturen oder -mechanismen, abzuschotten.

(55) Viertens gibt es starke Wettbewerber, die ebenfalls Sitzstrukturen oder –mechanismen herstellen. Auch auf dem vorgelagerten Markt für Vordersitzstrukturen, auf dem die Zusammenschlussparteien mehr als 20% Marktanteil haben sind mehrere weitere Wettbewerber aktiv, insbesondere Adient und Faurecia (siehe Tabelle 1). Zudem nannten die Teilnehmer der Marktuntersuchung einige tatsächliche und potentielle Markteintritte (siehe Randnummer (33)). Dies deutet darauf hin, dass die Zusammenschlussparteien nicht in der Lage wären, den Marktzugang zu Vordersitzstrukturen für andere Automobilhersteller abzuschotten, da die OEMs diese Einsatzmittel bei anderen Zulieferern kaufen könnten bzw. neue Markteintritte erfolgen könnten.

83 Antwort auf Frage 2 des Auskunftsersuchens Nr. 6 vom 12.Juli 2021.

(56) Fünftens hat die Marktuntersuchung ergeben, dass, obwohl es relativ schwierig ist, OEMs den Zulieferer wechseln können (siehe Randnummer (35)). Die Kommission ist der Auffassung, dass selbst dann, wenn ein Wechsel nur möglich ist, wenn die OEMs ein neues Fahrzeugmodell einführen, die Parteien durch eine Abschottungsstrategie künftige Verträge riskieren würden.

(57) Sechstens haben Zulieferer genügend Kapazitätsreserven, um ihr Angebot erhöhen zu können (siehe Randnummer (34)). Dies deutet darauf hin, dass Wettbewerber der Zusammenschlussparteien in der Lage sind, die Nachfrage zu decken, selbst in dem unwahrscheinlichen Fall, dass Brose Sitech andere OEMs als VW nicht mehr belieferte.

(58) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Zusammenschlussparteien nach dem Zusammenschluss nicht in der Lage sein werden, eine Abschottung (Verhinderung des Zugangs zu oder Erhöhung der Preise/anderweitige Verschlechterung der Lieferbedingungen) von Sitzstrukturen oder -mechanismen vorzunehmen.

(B) Anreiz

(59) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Zusammenschlussparteien aus folgenden Gründen keinen Anreiz haben, eine Abschottung von den Einsatzmitteln in Bezug auf Sitzstrukturen und -mechanismen vorzunehmen. Brose Sitech wird zwar anfänglich ausschließlich VW beliefern, allerdings wird Brose weiterhin andere OEMs beliefern und hat keinen Anreiz, dies zu unterlassen.

(60) Erstens hatte VW in den letzten 5 Jahren nur einen Anteil von […]% am Umsatz von Brose mit Vordersitzstrukturen im EWR und […]% weltweit. Sollte Brose nur noch VW Vordersitzstrukturen zur Verfügung stellen, wäre Brose nicht in der Lage, seine Gewinne zu maximieren, indem es sich an den Angeboten für diese Produkte anderer OEMs beteiligte, welche in den letzten 5 Jahren einen Anteil an Broses Geschäft von […]% im EWR und […]% weltweit ausmachten. Laut Broses Businessplan wird VW auch den nächsten 5 Jahren nur […]% des Umsatzes aus Vordersitzstrukturen von Brose im EWR (und […]% weltweit) ausmachen[84]. Da Brose auf dem vorgelagerten Markt über starke Wettbewerber verfügt, würden diese die Aufträge und damit Marktanteile von Brose gewinnen.

(61) Wie in Randnummer (33)ff dargelegt, gibt es eine Reihe von Wettbewerbern, die Sitzstrukturen und –mechanismen produzieren und ausreichend Kapazitätsreserven haben, zu denen die OEMs wechseln könnten. Somit hätten die Zusammenschlussparteien keinen Anreiz, den Zugang zu Sitzstrukturen und –mechanismen zu verwehren, da die Kunden mittel- bis langfristig für diese und andere Kfz-Komponenten zu anderen Anbietern wechseln würden.

(62) Angesichts der Tatsache, dass die Gefahr besteht, dass Brose Verträge mit einem großen Teil seiner Kunden von Vordersitzstrukturen an seine Wettbewerber verlieren würde und keine Anzeichen vorliegen, dass die Kunden durch einen solchen Wechsel benachteiligt würden, ist die Kommission der Auffassung, dass Brose keinen Anreiz haben wird, den Zugang zu Vordersitzstrukturen nach dem Zusammenschluss zu versperren.

84 Antwort auf Frage 1 des Auskunftsersuchens Nr. 5 vom 5.Juli 2021.

(C) Schlussfolgerung

(63) Angesichts i) der geringen Marktanteile der Zusammenschlussparteien auf den Märkten für Sitzstrukturen und –mechanismen nach jeder plausiblen Marktabgrenzung, (ii) der Aktivität starker Wettbewerber auf dem vorgelagerten Markt, und iii) der Ergebnisse der Marktuntersuchung, der zufolge es selbst auf dem Markt für die Herstellung von Vordersitzstrukturen Kapazitätsreserven gibt, folgert die Kommission, dass Brose nicht in der Lage wäre oder einen Anreiz hätte, eine Abschottung von den Einsatzmitteln in Bezug auf Sitzstrukturen und –mechanismen im EWR vorzunehmen.

5.2.2.2. Keine Abschottung von Kunden

(A) Fähigkeit

(64) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Zusammenschlussparteien aus folgenden Gründen nicht in der Lage sind, eine Kundenabschottung für Sitzstrukturen und –mechanismen vorzunehmen.

(65) Erstens gibt es viele starke Wettbewerber auf dem nachgelagerten Markt für die Nachfrage für Komplettsitze und Vordersitzstrukturen (siehe Tabelle 2), auf die Anbieter von Automobilsitzen zurückgreifen könnten. Zwar ist VW Marktführer, jedoch blieb sein Marktanteil im EWR mit [20-30]% im Jahr 2020 unter 30%. Die Zulieferer könnten die Wettbewerber VWs mit Vordersitzstrukturen beliefern, so dass die Zusammenschlussparteien nicht in der Lage wären, den Zugang zu Kunden für Vordersitzstrukturen, für Wettbewerber, die mit Brose/Brose Sitech konkurrieren, abzuschotten.

Tabelle 2: Marktanteil Nachfrage Komplettsitze und Vordersitzstrukturen im EWR[85] im Jahr 2020

Partei	**Marktanteil im EWR[86]**
Volkswagen	[20-30]%
Stellantis	[20-30]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	[10-20]%
Daimler	[5-10]%
Ford	[5-10]%
Hyundai	[5-10]%

Quelle: Antwort auf Frage 3 des Auskunftsersuchens Nr. 5 vom 5.Juli 2021

(66) Zweitens produzieren die Wettbewerber der Zusammenschlussparteien verschiedene Arten von Sitzstrukturen und –mechanismen (je nach Auftrag des OEM) und sind für kein spezielles Produkt auf VW als Käufer angewiesen.

85 Weltweit liegt der Marktanteil von VW unter dem EWR-weiten Marktanteil. (Antwort auf Frage 4 des Auskunftsersuchens Nr. 5 vom 5.Juli 2021).

86 Die Parteien weisen darauf hin, dass es sich insoweit um eine sehr konservative Schätzung handelt, da die Nachfrage auch die rein intern von SITECH hergestellten Komplettsitze und Sitzstrukturen berücksichtigt, die dem Markt nicht zur Verfügung standen.

(67) Schließlich ist festzustellen, dass eine vertikale Beziehung zwischen den Tätigkeiten von VW und SITECH vor dem geplanten Zusammenschluss bestand und es keine Hinweise auf eine Kundenabschottung gibt. In den letzten 5 Jahren bezog VW […]% seines Bedarfs an Komplettsitzen von Dritten (und nur […]% von SITECH) Auch […]% der Vordersitzstrukturen und Hintersitzstrukturen bezog VW von Dritten ([…]% von SITECH und […]% von Brose). Auch die Marktuntersuchung ergab, dass VW als großer Käufer von Komplettsitzen und Sitzstrukturen eine Multisourcing-Strategie betreibt[87]. VW geht für die Zukunft nicht davon aus, […][88].

(B) Anreiz

(68) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Zusammenschlussparteien keinen Anreiz haben, eine Kundenabschottung vorzunehmen.

(69) Erstens gibt es, wie in Randnummer (61) dargelegt, auf dem nachgelagerten Markt für die Nachfrage für Komplettsitze und Vordersitzstrukturen verschiedene Kunden, auf die zusammen mehr als zwei Drittel des Marktes entfallen und an welche die Automobilsitzanbieter Sitzstrukturen und –mechanismen verkaufen könnten, was eine etwaige Kundenabschottungsstrategie unrentabel machen würde.

(70) Zweitens stellt die Kommission fest, dass VW derzeit von einer Vielzahl von Lieferanten kauft (siehe Randnummer (63)), obwohl es SITECH vor dem Zusammenschluss kontrollierte. Da der geplante Zusammenschluss keine Auswirkungen auf die Struktur des nachgelagerten Marktes hat und nur begrenzte Auswirkungen auf die Struktur des vorgelagerten Marktes hat, würde dies die Anreize der Zusammenschlussparteien zur Kundenabschottung nicht verändern.

(71) Drittens nannte ein Sitzzulieferer weitere Gründe, warum VW weiterhin Sitzstrukturen und –mechanismen aus anderen Quellen als von Brose Sitech kaufen würde: „*In der Vergangenheit hat* [Name des Wettbewerbers] *die Erfahrung gemacht, dass Automobilhersteller, die mit Sitzherstellern vertikal integriert sind, Ausschreibungen an alle Sitzhersteller richten, um das bestmögliche auf dem Markt verfügbare Angebot zu bekommen. Deswegen ist es auch im Interesse der Automobilhersteller, dass die mit ihnen verbundenen Sitz-Zulieferer unabhängig auf dem Markt agieren und an Ausschreibungen anderer Automobilhersteller teilnehmen, um wettbewerbsfähig zu bleiben*“[89].

(C) Schlussfolgerung

(72) Da i) eine Reihe von Marktteilnehmern auf dem nachgelagerten Markt für die Nachfrage für Komplettsitze und Vordersitzstrukturen tätig ist, die Vordersitzstrukturen erwerben und VW einen Marktanteil von weniger als 30% hat, ii) begrenzte Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses auf die Marktstruktur bestehen und iii) es Hinweise darauf gibt, dass OEMs es vorziehen, mehrere Bezugsquellen von verschiedenen Lieferanten zu haben, ist die Kommission der Auffassung, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende

87 Fragebogen Wettbewerber, Antworten auf Fragen 12 und 12.1; Fragebogen Kunden, Antworten auf Fragen 12 und 12.1.

88 Antwort auf Frage 4 des Auskunftsersuchens Nr. 5 vom 5.Juli 2021.

89 Telefonkonferenz mit einem Wettbewerber vom 9.Juli 2021, Rn.6.

Unternehmen insgesamt nicht in der Lage wäre oder einen Anreiz hätte, sich an der Marktabschottung von Kunden im EWR zu beteiligen.

6. SCHLUSSFOLGERUNG

(73) Aus diesen Gründen hat die Europäische Kommission beschlossen, keine Einwände 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 und Artikel 57 des EWR-Abkommens.

Für die Kommission

(Unterzeichnet)
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin