

Amtsblatt der Europäischen Union

C 388



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen 21. November 2015

58. Jahrgang

Inhalt

II Mitteilungen

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2015/C 388/01	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache M.7736 — Magna/Stadco) ⁽¹⁾ 1
---------------	--

IV Informationen

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2015/C 388/02	Euro-Wechselkurs 2
2015/C 388/03	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus der Sitzung vom 12. Juli 2012 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache M.6410 — UTC/Goodrich — Berichterstatter: Ungarn 3
2015/C 388/04	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — UTC/Goodrich (Sache M.6410) 6
2015/C 388/05	Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 26. Juli 2012 zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen (Sache M.6410 — UTC/Goodrich) (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 5161) ⁽¹⁾ 7

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

2015/C 388/06	Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien	15
---------------	--	----

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

Europäische Kommission

2015/C 388/07	Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen	16
---------------	---	----

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2015/C 388/08	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.7856 — Thoma Bravo/Silver Lake Group/SolarWinds) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	17
2015/C 388/09	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.7839 — Outokumpu/Hernandez Edelstahl) ⁽¹⁾	18
2015/C 388/10	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.7847 — EQT Services/Top-Toy) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall ⁽¹⁾	19

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache M.7736 — Magna/Stadco)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2015/C 388/01)

Am 18. November 2015 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates⁽¹⁾ entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=de>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32015M7736 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾**20. November 2015**

(2015/C 388/02)

1 Euro =

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,0688	CAD	Kanadischer Dollar	1,4229
JPY	Japanischer Yen	131,28	HKD	Hongkong-Dollar	8,2833
DKK	Dänische Krone	7,4602	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,6296
GBP	Pfund Sterling	0,70100	SGD	Singapur-Dollar	1,5093
SEK	Schwedische Krone	9,2796	KRW	Südkoreanischer Won	1 234,46
CHF	Schweizer Franken	1,0844	ZAR	Südafrikanischer Rand	14,8862
ISK	Isländische Krone		CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	6,8239
NOK	Norwegische Krone	9,2035	HRK	Kroatische Kuna	7,6278
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	14 529,52
CZK	Tschechische Krone	27,031	MYR	Malaysischer Ringgit	4,5803
HUF	Ungarischer Forint	309,96	PHP	Philippinischer Peso	50,231
PLN	Polnischer Zloty	4,2411	RUB	Russischer Rubel	69,3309
RON	Rumänischer Leu	4,4438	THB	Thailändischer Baht	38,199
TRY	Türkische Lira	3,0165	BRL	Brasilianischer Real	3,9660
AUD	Australischer Dollar	1,4825	MXN	Mexikanischer Peso	17,7282
			INR	Indische Rupie	70,7492

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

**Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen
aus der Sitzung vom 12. Juli 2012 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache M.6410 —
UTC/Goodrich**

Berichterstatter: Ungarn

(2015/C 388/03)

1. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ handelt.
2. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass für die Würdigung dieses Vorhabens die sachlich relevanten Märkte wie folgt zu definieren sind:
 - a) die Märkte für Systeme zur Erzeugung von Wechselstrom innerhalb der Märkte für elektrische Systeme:
 - i) Die Systeme zur Erzeugung von Wechselstrom können weiter in Systeme mit konstanter und Systeme mit variabler Frequenz unterteilt werden, auch wenn die Bedeutung einer solchen weiteren Unterteilung des Marktes in diesem Fall offenbleiben kann.
 - ii) Die Frage, ob die Märkte für Generatoren für Flugzeugplattformen verschiedener Größe als sachlich relevante Produktmärkte angesehen werden sollten, kann im vorliegenden Fall ebenfalls offenbleiben.
 - iii) Die Frage einer weiteren Unterteilung des Marktes für die Erzeugung von Strom nach zivilen und militärischen Anwendungen kann im vorliegenden Fall ebenfalls offenbleiben.
 - b) die jeweiligen Märkte für primäre bzw. sekundäre Energieverteilungssysteme innerhalb der Märkte für die Verteilung von Wechselstrom sowie für die Verteilung von Niedrig- und Hochspannungs-Gleichstrom;
 - c) der Markt für Flugzeugmotoren, auch wenn die Frage, ob der Markt eng auf der Grundlage der jeweiligen Einsatzprofile definiert oder ob er als ein einheitlicher Markt angesehen werden sollte, der sowohl Zweistromstrahltriebwerks- als auch Turboprop-Motoren umfasst, im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - d) die jeweiligen Märkte für Hilfstriebwerke für große kommerzielle Flugzeuge bzw. regionale Düsenflugzeuge, auch wenn die Bedeutung einer weiteren Unterteilung nach der Menge des erzeugten Stroms oder Leistungskriterien im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - e) die jeweiligen Märkte für elektronische Motorsteuerungen (EECs), Hauptkraftstoffpumpen und Kraftstoffmengenregler (FMUs) (gemeinsam als „Motorsteuerungen“ bezeichnet), auch wenn die Bedeutung einer weiteren Unterteilung nach der Größe des Motors und des Verwendungszwecks des Flugzeugs im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - f) die Märkte für Kraftstoffeinspritzdüsen, auch wenn die Frage, ob der Markt weiter nach der Größe des Motors und/oder dem Motorentyp unterteilt werden sollte, im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - g) die Märkte für Systeme zur Flugsteuerung, auch wenn die Frage, ob der Markt weiter in primäre Flugsteuerungen, sekundäre Flugsteuerungen, Steuerungen für trimmbare Horizontal-Stabilisatoren, Flugsteuerungen für rotorgetriebene Luftfahrzeuge und Flugsteuerungen für Raketen unterteilt werden sollte, im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - h) der Markt für mechanische Untereinheiten, die speziell für trimmbare Horizontal-Stabilisatoren gebaut werden, auch wenn die Frage, ob dieser Markt die Lieferung separater Kugelgewindespindeln für trimmbare Horizontal-Stabilisatoren umfasst, im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - i) der Markt für Systeme für Triebwerksgondeln, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - j) der Markt für Eisdetektionssysteme, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

- k) der Markt für Druckumwandler, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - l) der Markt für Beleuchtungen, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - m) der Markt für Helikopter, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes (unterschiedliche sachlich relevante Märkte für militärische und für zivile Helikopter) im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - n) der Markt für Rettungswinden für Helikopter, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - o) der Markt für Luftdaten-Messgeräte, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - p) die Märkte für Unterhaltungs-, Reparatur- und Wartungsdienste für Komponenten, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann;
 - q) die Märkte für Ersatzteile und Vorleistungen in Bezug auf die Erbringung von Unterhaltungs-, Reparatur- und Wartungsdiensten, auch wenn die genaue Definition des sachlich relevanten Marktes im vorliegenden Fall offenbleiben kann.
3. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass für die Würdigung dieses Vorhabens die räumlich relevanten Märkte wie folgt zu definieren sind:
- a) Die Märkte für Energieerzeugungs- und Verteilungssysteme für kommerzielle Flugzeuge sind weltweit, wohingegen die genaue räumliche Definition des Marktes für Systeme zur Erzeugung von Wechselstrom für militärisch genutzte Flugzeuge im vorliegenden Fall offenbleiben kann.
 - b) Die Märkte für Flugzeugmotoren und Hilfstriebwerke sind weltweit.
 - c) Die Märkte für die Lieferung von Motorsteuerungen für zivile Anwendungen sind weltweit, wohingegen die genaue räumliche Definition des Marktes für Motorsteuerungen für militärische Anwendungen im vorliegenden Fall offenbleiben kann.
 - d) Die Märkte für die Lieferung von Kraftstoffeinspritzdüsen für zivile Anwendungen sind weltweit, wohingegen die genaue räumliche Definition des Marktes für Kraftstoffeinspritzdüsen für militärische Anwendungen im vorliegenden Fall offenbleiben kann.
 - e) Die Märkte für Systeme für Flugsteuerungen für zivile/kommerzielle Anwendungen sind weltweit, wohingegen die genaue räumliche Definition des Marktes für Flugsteuerungen für Raketen und die militärische Verwendung anderer Flugsteuerungssysteme im vorliegenden Fall offenbleiben kann.
 - f) Die räumliche Definition des Marktes für mechanische Untereinheiten für trimmbare Horizontal-Stabilisatoren kann im vorliegenden Fall offenbleiben.
 - g) Der Markt für Triebwerksgondelsysteme ist weltweit.
 - h) Der Markt für Systeme zur Eiserfassung ist weltweit.
 - i) Der Markt für Druckumwandler ist weltweit.
 - j) Der Markt für Beleuchtungen ist weltweit.
 - k) Der Markt für Helikopter ist weltweit.
 - l) Der Markt für Rettungswinden für Helikopter ist weltweit.
 - m) Der Markt für Luftdaten-Messgeräte ist weltweit.
 - n) Die räumliche Definition der Märkte für die Wartung von Komponenten und für Ersatzteile kann im vorliegenden Fall offenbleiben.
4. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss in Bezug auf folgende Elemente Anlass zu erheblichen Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem gesamten Binnenmarkt oder einem wesentlichen Teil desselben gibt:
- a) der Markt für Wechselstromgeneratoren (und seine möglichen Untersegmente);
 - b) die vertikale Beziehung zwischen elektronischen Motorsteuerungen, Hauptkraftstoffpumpen und Kraftstoffmengenreglern einerseits und kleinen Flugzeugmotoren andererseits;
 - c) die vertikale Beziehung zwischen Kraftstoffeinspritzdüsen und Flugzeugmotoren.

5. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der angemeldete Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb in Bezug auf folgende Elemente nicht erheblich beeinträchtigen würde:
 - a) die horizontal betroffene Märkte für elektronische Motorsteuerungen, Hauptkraftstoffpumpen und Kraftstoffmengengerät;
 - b) die vertikale Beziehung zwischen Kraftstoffeinspritzdüsen und Hilfstriebwerken;
 - c) Triebwerksgondelsysteme und Motoren;
 - d) die vertikale Beziehung zwischen Systemen zur Erzeugung und zur Verteilung von Wechselstrom einerseits und Helikoptern andererseits,
 - e) die Märkte für Helikopterwinden und Helikopter;
 - f) die vertikale Beziehung zwischen Luftdaten-Messgeräten und Helikoptern;
 - g) vertikale Beziehung zwischen Eisdetektionssystemen und Helikoptern;
 - h) die vertikale Beziehung zwischen elektronischen Motorsteuerungen und Druckumwandlern;
 - i) die horizontal betroffenen Märkte für Flugsteuerungen für die Luft- und Raumfahrt;
 - j) die vertikale Beziehung zwischen trimmbaren Horizontal-Stabilisatoren und mechanischen Untereinheiten, die speziell für trimmbare Horizontal-Stabilisatoren hergestellt werden;
 - k) Flugzeugbeleuchtungen;
 - l) Unterhaltungs-, Reparatur- und Wartungsdienste sowie Ersatzteile und andere Vorleistungen für Unterhaltungs-, Reparatur- und Wartungsdienste.
 6. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die angebotenen Verpflichtungen ausreichend sind, um die Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des vorgeschlagenen Zusammenschlusses mit dem gesamten Binnenmarkt oder einem wesentlichen Teil desselben in Bezug auf folgende Elemente auszuräumen:
 - a) den Markt für Wechselstromgeneratoren (und seine möglichen Untersegmente);
 - b) die vertikale Beziehung zwischen elektronischen Motorsteuerungen, Hauptkraftstoffpumpen und Kraftstoffmengengeräten einerseits und kleinen Flugzeugmotoren andererseits;
 - c) die vertikale Beziehung zwischen Kraftstoffeinspritzdüsen und Flugzeugmotoren.
 7. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss bei vollständiger Einhaltung der Verpflichtungsangebote der Parteien und unter Berücksichtigung aller Verpflichtungsangebote insgesamt den wirksamen Wettbewerb weder im gesamten Binnenmarkt noch in einem wesentlichen Teil desselben erheblich beeinträchtigen würde.
 8. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der angemeldete Zusammenschluss nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen vereinbar erklärt werden sollte.
 9. Der Beratende Ausschuss ersucht die Kommission, allen übrigen in der Sitzung angesprochenen Punkten Rechnung zu tragen.
-

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten ⁽¹⁾**UTC/Goodrich****(Sache M.6410)**

(2015/C 388/04)

Am 20. Februar 2012 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“) bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen United Technologies Corporation („UTC“) erwirbt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über die Gesamtheit der Goodrich Corporation („Goodrich“).

Nach Prüfung der Anmeldung kam die Kommission zu dem Schluss, dass das angemeldete Vorhaben unter die Fusionskontrollverordnung fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum Anlass zu ernststen Bedenken gibt. Am 26. März 2012 leitete die Kommission daher nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung das Verfahren ein.

Wie in dem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c genannt, bezogen sich die ernststen Bedenken auf folgende Produkte: AC-Generatoren für Luftfahrzeuge, Triebwerksregelungen und Kraftstoffdüsen. Im Rahmen der Marktuntersuchung im Hauptprüfverfahren wurden die bestehenden ernsthaften Zweifel bestätigt und im Zusammenhang mit Kraftstoffdüsen kamen neue vertikale Bedenken hinzu. Im Rahmen von Treffen zum Verfahrensstand am 18. April 2012 und 10. Mai 2012 wurden die beteiligten Unternehmen über die vorläufigen Ergebnisse der Generaldirektion Wettbewerb aus der noch laufenden Marktuntersuchung informiert. Den Parteien wurde auch die Gelegenheit gegeben, zu den wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Generaldirektion Wettbewerb Stellung zu nehmen, was sie auch taten. Die Parteien übermittelten auch weitere Unterlagen und Nachweise, um die Bedenken auszuräumen.

Um die Versendung einer Mitteilung der Beschwerdepunkte zu vermeiden, legten die Parteien am 29. Mai 2012 den Entwurf für ein Verpflichtungsangebot vor. Da das Verpflichtungsangebot nicht auf den Markt für Kraftstoffdüsen einging, teilte die Generaldirektion Wettbewerb den Parteien mit, dass die bisherigen Bedenken in Bezug auf diesen Markt noch nicht ausgeräumt sind und dass zusätzliche vertikale Bedenken in Bezug auf die Zusammenarbeit von Goodrich hinsichtlich Kraftstoffdüsen mit einem weiteren Triebwerkshersteller entstanden sind.

Daraufhin übermittelte UTC Verpflichtungszusagen, mit denen der angemeldete Zusammenschluss so geändert wurde, dass der Wettbewerb auf dem Weltmarkt für AC-Generatoren für Luftfahrzeuge, dem Weltmarkt für Triebwerksregelungen für kleine Motoren und dem Weltmarkt für Kraftstoffdüsen nicht erheblich beeinträchtigt werden würde. Unter Berücksichtigung dieser Verpflichtungszusagen kam die Kommission zu dem Schluss, dass der geplante Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dem Binnenmarkt nicht erheblich beeinträchtigen würde und folglich mit der Fusionskontrollverordnung und dem EWR-Abkommen vereinbar ist. Folglich erging keine Mitteilung der Beschwerdepunkte an UTC.

Der Beschlussentwurf sieht eine Freigabe des geplanten Zusammenschlusses vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen und der Einhaltung der aus den Zusagen von UTC erwachsenden Verpflichtungen vor.

Mir sind keine verfahrensrechtlichen Anträge der Verfahrensbeteiligten zugegangen. Der Beschlussentwurf enthält keine Einwände, zu denen die beteiligten Unternehmen nicht die Möglichkeit zur Stellungnahme gehabt hätten.

Deshalb gelange ich zu dem Schluss, dass die Adressaten des Beschlussentwurfs ihre Verfahrensrechte in dieser Sache wirksam ausüben konnten und ihr Recht auf Anhörung gewahrt wurde.

Brüssel, den 12. Juli 2012

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Nach den Artikeln 16 und 17 des Beschlusses 2011/695/EU des Präsidenten der Europäischen Kommission vom 13. Oktober 2011 über Funktion und Mandat des Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (ABl. L 275 vom 20.10.2011, S. 29).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1). Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 wurden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft“ durch „Union“ und „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ ersetzt. In diesem Bericht wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission**vom 26. Juli 2012****zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen****(Sache M.6410 — UTC/Goodrich)***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 5161)***(Nur der englische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2015/C 388/05)

Am 26. Juli 2012 hat die Kommission in einem Fusionskontrollverfahren nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽¹⁾, insbesondere Artikel 8 Absatz 2, einen Beschluss erlassen. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses kann in englischer Sprache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

- (1) Das weltweit tätige Unternehmen United Technologies Corporation (im Folgenden „UTC“) produziert eine breite Palette von High-Tech-Produkten und erbringt Support-Dienstleistungen für Unternehmen in den Bereichen Gebäudesysteme sowie Luft- und Raumfahrt. Zur UTC-Gruppe gehören große Unternehmen wie Carrier (Heizungs- und Klimaanlage), Otis (Aufzüge), UTC Fire & Security (Brandmeldeanlagen und Feuerlöscher) sowie UTC Power Fuel Cells (Stromgeneratoren und Brennstoffzellen). Darüber hinaus umfasst die Gruppe drei Unternehmen, die für den geplanten Zusammenschluss von besonderer Bedeutung sind: i) Hamilton Sundstrand (Luft- und Raumfahrtsysteme sowie Industrieprodukte), ii) Pratt & Whitney (Flugzeugtriebwerke) und iii) Sikorsky (Hubschrauber).
- (2) Goodrich Corporation (im Folgenden „Goodrich“) ist weltweit in der Produktion und im Verkauf von Systemen und Dienstleistungen für Luft- und Raumfahrt-, Verteidigungs- und Sicherheitsindustrie tätig. Goodrich Tätigkeiten gliedern sich in drei Hauptgeschäftsbereiche: i) Steuerungs- und Landesysteme; ii) Triebwerksgondeln und Innenausstattung sowie iii) elektronische Systeme.

II. DAS ZUSAMMENSCHLUSSVORHABEN

- (3) Am 20. Februar 2012 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“) bei der Europäischen Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen UTC übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Goodrich. UTC und Goodrich werden im Folgenden als „beteiligte Unternehmen“ bezeichnet. UTC wird auch „Anmelder“ genannt.
- (4) Das Vorhaben hat nach Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung EU-weite Bedeutung.

III. DAS VERFAHREN

- (5) Auf der Grundlage ihrer Untersuchung im Vorprüfverfahren äußerte die Kommission ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Binnenmarkt und erließ am 26. März 2012 einen Beschluss zur Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung.
- (6) Am 4. April 2012 übermittelte der Anmelder seine Stellungnahme zu diesem Beschluss.
- (7) Am 15. Mai 2012 wurde die Frist für den Erlass eines abschließenden Beschlusses in dieser Sache nach Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Fusionskontrollverordnung um weitere 15 Arbeitstage verlängert.
- (8) Am 11. Juni 2012 übermittelte der Anmelder Verpflichtungsangebote nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Angesichts der Ergebnisse des Markttests zu diesen Verpflichtungsangeboten legte der Anmelder am 29. Juni 2012 eine überarbeitete Fassung und am 12. Juli 2012 eine endgültige Fassung der Verpflichtungsangebote (im Folgenden „Verpflichtungsangebote“) vor.
- (9) Der Beratende Ausschuss erörterte den Beschlussentwurf am 12. Juli 2012 und gab eine befürwortende Stellungnahme ab.

IV. BEGRÜNDUNG

- (10) Das geplante Vorhaben hat Bedeutung für eine beträchtliche Anzahl von Märkten für Luftfahrtausrüstung sowie für die nachgelagerten Märkte für Flugzeugtriebwerke und Hubschrauber.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

- (11) Die Kommission ist der Auffassung, dass der geplante Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dem horizontal betroffenen Markt für Wechselstromgeneratoren sowie auf den vertikal betroffenen Märkten für i) Triebwerksregelungen und Triebwerke für kleine Flugzeuge sowie ii) Brennstoffdüsen und Triebwerke für große Verkehrsflugzeuge erheblich beeinträchtigen würde.
- (12) In Bezug auf die anderen betroffenen Märkte hat die Kommission keine Einwände geltend gemacht. Daher sind diese anderen Märkte nicht Gegenstand dieser Zusammenfassung ⁽¹⁾.

A. Die relevanten Märkte

1. Wechselstromgeneratoren

- (13) Ein Stromgenerator wird zur Erzeugung elektrischer Energie für die verschiedenen Flugzeugsysteme und -geräte eingesetzt. Wie es bei Generatoren im Allgemeinen der Fall ist, verwandeln auch Flugzeuggeneratoren mechanische Energie durch elektromagnetische Induktion in elektrische Energie.
- (14) Flugzeuge haben in der Regel zwei Hauptarten von Generatoren: 1) einen Stromgenerator (Triebwerksgenerator) und 2) einen Hilfstriebwerksgenerator (APU-Generator, APU: Auxiliary Power Unit). Die Stromerzeugung der Hauptstromgeneratoren erfolgt über die Triebwerke des Flugzeugs. Bei normalen Flugbedingungen bilden die Hauptstromgeneratoren die Hauptstromquelle des Flugzeugs. APU-Generatoren werden vom Hilfstriebwerk des Flugzeugs betrieben und versorgen die Systeme und Geräte des am Boden befindlichen Flugzeugs mit Strom. Flugzeuge verfügen zudem über eine Notstromversorgung (EPU — Emergency Power Unit), die bei Ausfall der primären Systeme Strom erzeugt.
- (15) Die Kommission hat in der Vergangenheit bereits eine Reihe von Märkten für Luft- und Raumfahrtkomponenten untersucht und allgemein festgestellt, dass jede dieser Komponenten einen eigenen Markt bildet. Die Marktuntersuchung hat in diesem Zusammenhang weitgehend bestätigt, dass Stromgeneratoren, APU und EPU gesonderte Produktmärkte bilden.
- (16) Nach Auffassung des Anmelders sollte bei elektrischen Flugzeugsystemen zwischen der Wechselstrom- und der Gleichstrom- (AC/DC-) Technik unterschieden werden, da die nachfrageseitige Substituierbarkeit aus technischen Gründen begrenzt sei. Jeder einzelnen dieser Techniken werde bei bestimmten Verwendungszwecken der Vorzug gegeben, wobei DC-Systeme üblicherweise bei kleineren Flugzeugen und Geschäftsflugzeugen mit niedrigerem Stromverbrauch eingesetzt würden, während AC-Systeme in der Regel bei größeren Regional- und Verkehrsflugzeugen mit größerem Stromverbrauch zum Einsatz kämen, bei denen der Strom auf längeren Entfernungen verteilt werde, wie etwa bei großen Verkehrsflugzeugen. Die Marktuntersuchung hat weitgehend bestätigt, dass auf der AC- bzw. auf der DC-Technik basierende elektrische Systeme separate Produktmärkte bilden.
- (17) Der Anmelder vertritt die Auffassung, dass Wechselstromgeneratoren einen Produktmarkt bildeten und eine weitere Unterteilung nach der Art des Generators nicht erforderlich sei. Die Marktuntersuchung hat jedoch weitgehend bestätigt, dass Wechselstromerzeugungssysteme, die auf konstanter bzw. auf veränderlicher Frequenz basieren, separate Produktmärkte bilden. Da ein Triebwerk während des Flugs mit variabler Geschwindigkeit dreht, erzeugt der Generator in der Regel auch Strom mit veränderlicher Frequenz. Ist der Generator jedoch mit einem Konstantdrehzahlantrieb ausgestattet, kann er eine konstante Frequenz erzeugen. Wenngleich Konstantfrequenz-Wechselstromgeneratoren heutzutage in den meisten großen Verkehrsflugzeugen zum Einsatz kommen, handelt es sich hierbei um eine ältere Technologie, und praktisch alle neueren Plattformen werden als Wechselstromplattformen mit veränderlicher Frequenz konzipiert und gebaut. Aus nachfrageseitiger Sicht ist die Substituierbarkeit begrenzt, da sich die Generatoren im Hinblick auf Design, Spezifikationen und Leistung erheblich voneinander unterscheiden. Darüber hinaus wird die Spezifikation der Architektur des elektrischen Systems bereits in den Ausschreibungsbedingungen festgelegt. Auf der Angebotsseite unterscheidet sich die jeweilige Zahl der Lieferanten erheblich.
- (18) Die Frage, ob Generatoren für verschiedene Flugzeugplattformgrößen jeweils als separater Produktmarkt abgegrenzt werden sollten, kann für die Zwecke dieses Beschlusses offengelassen werden, da sie sich nicht auf die wettbewerbsrechtliche Würdigung auswirkt.
- (19) Für die Zwecke dieses Beschlusses kann die Relevanz einer weiteren Unterteilung des Marktes für Stromerzeugung nach den Kriterien „kommerzielle“ und „militärische Anwendungen“ offengelassen werden, da sie die Bewertung des Vorhabens nicht spürbar beeinflusst.
- (20) In Bezug auf die räumliche Ausdehnung hat die Kommission in früheren Beschlüssen festgestellt, dass es sich bei Komponenten wie Stromgeneratoren für kommerzielle Anwendungen um einen weltweiten Markt handelt; dies wurde durch die Marktuntersuchung weitgehend bestätigt. Der Anmelder vertritt die Auffassung, dass der räumlich relevante Markt für Komponenten für militärische Anwendungen weltweit sei, wohingegen die Kommission die Frage, ob es sich um nationale oder EWR-weite Märkte handelt, in früheren Beschlüssen offengelassen hat.

⁽¹⁾ Siehe Abschnitt 6 dieses Beschlusses.

- (21) Für die Zwecke dieses Beschlusses kann die genaue räumliche Abgrenzung des Marktes für Wechselstromgeneratoren für Militärflugzeuge offengelassen werden, da sie die Würdigung des geplanten Zusammenschlusses nicht spürbar beeinflusst.

2. Flugzeugtriebwerke

- (22) Flugzeugtriebwerke dienen der Stromversorgung und dem Antrieb von Luftfahrzeugen. Düsenflugzeuge werden durch Strahltriebwerke angetrieben. Innerhalb der weitgefassten Kategorie der Strahltriebwerke kann unterschieden werden zwischen Turbofan-Triebwerken, Turboprop-Triebwerken und Turboshaft-Triebwerken. Bei Turbofan-Triebwerken führt ein von einer Turbine angetriebener Fan der Brennkammer zusätzliche Luft zu und gibt zusätzlichen Schub. Bei Turboprop-Triebwerken stammt der Schub von einem externen Propeller und nicht von einem internen Fan. Turboprop-Triebwerke bieten den Vorteil einer hohen Schubleistung und eines geringen Brennstoffverbrauchs; sie kommen bei Kurzstreckenflugzeugen zum Einsatz. Turboshaft-Triebwerke erzeugen Wellenleistung und keinen Strahlschub. Sie werden hauptsächlich bei Hubschraubern eingesetzt.
- (23) Bislang hat die Kommission den Markt für Turbofan-Strahltriebwerke für Flugzeuge nach dem „Verwendungsprofil“ des Flugzeugs, bei dem das Triebwerk zum Einsatz kommt (das heißt auf der Grundlage des Zwecks, für den das Flugzeug erworben wird, unter Bezugnahme auf Sitzplatzkapazität, Reichweite, Preis und Betriebskosten des Flugzeugs) unterschieden: i) Strahltriebwerke für große Verkehrsflugzeuge (> 100 Passagiere, Reichweite 2 000 bis 8 000 Seemeilen), die Schmalrumpfflugzeuge (mit einem Mittelgang) und Großraumflugzeuge (mit zwei Gängen) (im Folgenden „große Verkehrsflugzeuge“) umfassen; ii) Strahltriebwerke für große Regionalflugzeuge (> 70 Passagiere, Reichweite bis 2 000 Seemeilen) (im Folgenden „große Regionalflugzeuge“); iii) Strahltriebwerke für kleine Regionalflugzeuge (30-50 Passagiere, Reichweite bis 2 000 Seemeilen), (im Folgenden „kleine Regionalflugzeuge“); und iv) Strahltriebwerke für Geschäftsflugzeuge. Turboprop- und Turboshaft-Triebwerke waren bislang noch nicht Gegenstand von Kommissionsbeschlüssen.
- (24) Die Marktuntersuchung erbrachte keine abschließende Antwort auf die Frage, ob es Schwellenwerte gibt, durch die der Triebwerkmarkt segmentiert wird.
- (25) Für die Zwecke dieses Beschlusses kann die Frage, ob der Markt auf der Grundlage der Verwendungsprofile eng abgegrenzt werden oder ob er als ein einziger Markt betrachtet werden sollte, der sowohl Turbofan- als auch Turboprop-Triebwerke umfasst, offengelassen werden, da die Würdigung der vertikalen Effekte des Zusammenschlusses in Bezug auf Triebwerke nicht von der genauen Abgrenzung des Triebwerkmarktes abhängt.

3. Triebwerksregelungen

- (26) Die Hauptfunktion von Triebwerksregelungen ist die Umsetzung der Befehle des Piloten in Änderungen der Brennstoffmenge, die in das Flugzeugtriebwerk eingespeist wird; so wird die von den Triebwerken erzeugte Schubleistung und letztlich die Geschwindigkeit des Flugzeugs kontrolliert. Die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen überschneiden sich im Bereich der Bereitstellung von elektronischen Triebwerksregelungen (electronic engine controls — EEC), Hauptbrennstoffpumpen und Brennstoffdosiereinheiten (fuel metering units — FMU). Diese drei Komponenten werden hauptsächlich an Triebwerkshersteller verkauft.
- (27) Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass jede der genannten Komponenten einen eigenständigen Markt bildet. Das Potenzial für eine nachfrageseitige Substitution ist bei diesen Komponenten sehr begrenzt, da jede von ihnen in Bezug auf das Funktionieren der Flugzeugtypen, bei denen sie zum Einsatz kommen, eine wesentliche und spezifische Rolle spielt. Der Anmelder hat die inexistente Nachfragesubstituierbarkeit nicht in Frage gestellt.
- (28) Nach Ansicht des Anmelders ist eine Segmentierung nach Flugzeug- oder Triebwerksgröße angesichts der hohen Angebotssubstituierbarkeit nicht gerechtfertigt. Der Anmelder macht ferner geltend, dass es aus folgenden Gründen nicht erforderlich sei, eine Unterscheidung zwischen den Produktmärkten für Triebwerksregelungen für zivile bzw. für militärische Anwendungen (d. h. nach Zweckbestimmung) zu treffen: Beide hätten dieselben grundlegenden Funktionen, in vielen Fällen werde für beide Anwendungen im Wesentlichen das gleiche Triebwerk (einschließlich der Triebwerksregelungen) verwendet, und es gebe bei beiden Marktabgrenzungen eine vergleichbare Zahl von Anbietern.
- (29) Die Untersuchung der Kommission hat ergeben, dass sich die Wettbewerbsbedingungen für Triebwerksregelungen bei den nach Triebwerksgröße und Flugzeugzweck bestimmten Segmenten in Bezug auf Produktanforderungen und Leistung unterscheiden. Sie hat bestätigt, dass Triebwerksregelungen für die verschiedenen Flugzeugplattformsegmente getrennte Märkte bilden; dies ist vor allem auf das offenkundige Fehlen einer Substituierbarkeit auf der Nachfrageseite zurückzuführen. Obwohl der Substituierbarkeit auf der Angebotsseite eine gewisse Bedeutung zukommt, bestehen vor allem erhebliche Markteintrittsschranken für den Übergang zu angrenzenden Plattformen; Gründe sind die Komplexität der Triebwerksregelungen, hohe einschlägige FuE-Anforderungen, die Kosten für die Erlangung der Produktzertifizierung und die Notwendigkeit eines hohen technologischen Leistungspotenzials und eines weltweiten Kundendienstnetzes. Zudem stehen jedem potenziellen Markteintritt eines neuen Anbieters von Triebwerksregelungen hohe Kosten entgegen, die für die Kunden mit einem Anbieterwechsel verbunden sind. Zusammenfassend ist festzustellen, dass jede der obengenannten Triebwerksregelungen für jede Flugzeugplattform, für die sie verwendet wird, einen eigenen Markt bildet.

- (30) Der Anmelder vertritt die Auffassung, dass für Triebwerksregelungen ein weltweiter Markt besteht. In früheren Beschlüssen hat die Kommission für Triebwerksregelungen für zivile Luft- und Raumfahrtanwendungen ebenfalls als weltweiten Markt abgegrenzt. Diese Einschätzung wird durch die Marktuntersuchung gestützt. Die Märkte für militärische Anwendungen und Verteidigung werden als nationale Märkte betrachtet, wenn es einen nationalen Anbieter gibt; andernfalls handelt es sich um EWR-weite oder Weltmärkte.
- (31) Für die Zwecke dieses Beschlusses wird bei der Würdigung ein weltweiter Markt zugrunde gelegt. Eine Untersuchung potenziell enger abgegrenzter räumlicher Märkte für militärische Anwendungen ist nicht erforderlich, da aus der Analyse der vertikalen Beziehung zwischen Goodrich und Pratt & Whitney hervorgeht, dass der geplante Zusammenschluss in der angemeldeten Form den wirksamen Wettbewerb im Bereich der zivilen Anwendungen erheblich beeinträchtigen würde, und da die gesamte horizontale Überschneidung zwischen Goodrich und UTC im Bereich der Triebwerksregelungen durch die angebotene Veräußerung in Verbindung mit der Übernahme der UTC-Beteiligung am Gemeinschaftsunternehmen Aero Engine Controls (AEC) durch Rolls-Royce beseitigt wird.

4. Brennstoffdüsen

- (32) Brennstoffdüsen sind Komponenten von Turbomaschinen für in der Luft- und Raumfahrt eingesetzte Triebwerke. Ihre Aufgabe besteht darin, Brennstoff in die Brennkammern des Triebwerks einzuspritzen. Brennstoffdüsen bestehen aus verschiedenen Werkstücken (Spritzdüse, Brennstoffittings und Filter), die an einem geschmiedeten oder gegossenen Grundträger angebracht sind. Sie werden entweder direkt an Triebwerkhersteller oder aber als Ersatzteil auf dem Anschlussmarkt an Endanwender verkauft. Der Markt für Brennstoffdüsen zeichnet sich durch umfangreiche, aber weniger häufige Auftragsvergaben aus.
- (33) Die Kommission hat in früheren Beschlüssen bereits festgestellt, dass Werkstücke, die in Flugzeugtriebwerken zum Einsatz kommen, einen getrennten Markt bilden. Die Frage, ob jeder Werkstücktyp als getrennter Produktmarkt betrachtet werden und/oder ob eine Unterscheidung nach dem Flugzeug-/Triebwerktyp getroffen werden sollte, wurde dabei offengelassen.
- (34) Für die Zwecke dieses Beschlusses kann die genaue Abgrenzung des Produktmarktes offengelassen werden, da die Beurteilung der vertikalen Effekte des geplanten Zusammenschlusses in Bezug auf Triebwerke nicht von der exakten Abgrenzung des vorgelagerten Düsenmarktes abhängt.
- (35) Nach Auffassung des Anmelders ist der Produktmarkt für Brennstoffdüsen ein weltweiter Markt. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass die meisten Brennstoffdüsenanbieter ihre Kunden unabhängig von deren Standort beliefern; ebenso wählen die Kunden ihre Lieferanten unabhängig von deren Standort aus. Nach Auffassung der Kommission ist der räumlich relevante Markt für das Angebot von Brennstoffdüsen für zivile Anwendungen daher ein weltweiter Markt.

B. Wettbewerbsrechtliche Würdigung

1. Horizontale Effekte

1.1. Wechselstromgeneratoren

- (36) UTC ist über seine Tochtergesellschaft Hamilton Sundstrand derzeit Marktführer im Bereich der Wechselstromgeneratoren für Flugzeuge. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass diese Führungsposition durch den geplanten Zusammenschluss gestärkt würde. Bei Wechselstromgeneratoren insgesamt lag der gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen im Jahr 2010 bei [80-90] % (Goodrichs Zuwachs betrug [10-20] %). Auch wenn der Markt für Wechselstromgeneratoren nach militärischen und kommerziellen Anwendungen oder nach der Flugzeuggröße weiter unterteilt werden würde, führte der geplante Zusammenschluss zu sehr hohen gemeinsamen Marktanteilen.
- (37) Die Marktuntersuchung hat drei Haupttrends gezeigt, die die derzeitige Entwicklung elektrischer Flugzeugsysteme beeinflussen: i) die Umstellung von elektrischen Systemen, die auf konstante Frequenz ausgelegt sind, auf Systeme, die auf veränderliche Frequenz ausgelegt sind; ii) der Branchentrend hin zu einem verstärkt elektrischen Flugzeug (more electric aircraft) und iii) die zunehmende Nachfrage nach Systemintegrationskapazitäten.
- (38) Der große Anteil von Hamilton Sundstrand am Markt für Wechselstromgeneratoren ist in erster Linie durch Plattformen begründet, bei denen Konstantfrequenz-Wechselstromgeneratorsysteme zum Einsatz kommen. Nachdem Hamilton Sundstrand jedoch nicht den Zuschlag für Wechselstromgeneratoren mit veränderlicher Frequenz für den Airbus A380 im Jahr 2001 erhalten hatte, hat das Unternehmen eine starke Position bei Wechselstromgeneratoren mit variabler Frequenz für große Verkehrsflugzeuge aufgebaut.
- (39) Was die spezifische Präsenz von Goodrich auf dem Markt für Wechselstromgeneratoren betrifft, so konnte das Unternehmen über das Gemeinschaftsunternehmen Aerolec im Jahr 2001 die Ausschreibung für den Airbus A380 und im Jahr 2003 die Ausschreibung für das militärische Turboprop-Transportflugzeug A400M für sich entscheiden. Bei einer Reihe kleinerer Plattformen ist es auch eigenständig im Bereich der Wechselstromgeneratoren mit veränderlicher Frequenz tätig. Wenngleich Goodrich sich vor über 15 Jahren aus dem Neugeschäft mit Konstantfrequenz-Wechselstromgeneratoren zurückgezogen hat, gibt es nach wie vor Goodrich-Konstantfrequenzgeneratoren, die auf verschiedenen Plattformen in Betrieb sind.

- (40) Der eingehenden Untersuchung zufolge besteht bei den Marktteilnehmern der Eindruck, dass UTC bei Wechselstromgeneratoren für große Verkehrsflugzeuge, Regionalflugzeuge und Geschäftsflugzeuge über sehr große Kapazitäten und Goodrich allein bzw. über sein Gemeinschaftsunternehmen Aerolec bei Wechselstromgeneratoren, die insbesondere für Regional- und Geschäftsflugzeuge bestimmt sind, über große Kapazitäten verfügt.
- (41) Eine Analyse einzelner Angebote aus jüngerer Zeit ergab, dass die beteiligten Unternehmen in der Tat enge Wettbewerber sind und Goodrich im Bereich der Wechselstromgeneratoren mit veränderlicher Frequenz einen starken Wettbewerbsdruck auf Hamilton Sundstrand ausübt.
- (42) Keiner der Wettbewerber hat bislang eigenständig einen Wechselstromgenerator mit veränderlicher Frequenz in einem großen Verkehrsflugzeug in Betrieb. Daher verfügt keines der Unternehmen über eine bewährte Technik, die es ihm ermöglichen würde, sich in naher Zukunft zu einem ernstzunehmenden Wettbewerber auf dem Stromgeneratorenmarkt zu entwickeln. Der eingehenden Marktuntersuchung zufolge besteht bei den Marktteilnehmern der Eindruck, dass die Position von Honeywell auf allen Plattformen, mit Ausnahme von Hubschraubern, im Bereich der Wechselstromgeneratoren schwach und im Bereich der großen Verkehrsflugzeuge sehr schwach ist. Die Position von GE wird derzeit in allen Segmenten als schwach wahrgenommen. Die Position von Thales gilt in Bezug auf große Flugzeuge und Regionalflugzeuge als schwach, in Bezug auf Geschäftsflugzeuge und Hubschrauber jedoch als stark.
- (43) Darüber hinaus hat die Marktuntersuchung ergeben, dass der Zusammenschluss von UTC mit Goodrich dazu beitragen wird, die Kapazitäten der beteiligten Unternehmen im Bereich der elektrischen Systemintegration zu stärken.
- (44) Die Schranken für einen Eintritt und eine Neupositionierung auf dem Markt für Stromgeneratoren sind vergleichsweise hoch; dies ist vor allem im Bereich der Wechselstromgeneratoren der Fall, die in den meisten großen Verkehrsflugzeugen zum Einsatz kommen. Die etablierten Anbieter haben gegenüber neuen Marktteilnehmern den Vorteil, dass das Image, die kumulierten Flugstunden und die Betriebsbewährung auf diesem Markt eine wichtige Rolle spielen. Darüber hinaus wirken sich die kumulierten FuE-Ausgaben in dieser technologieorientierten Branche deutlich zugunsten etablierter Betreiber aus.
- (45) Zahlreiche Wettbewerber und Kunden äußerten sich besorgt über die potenziellen negativen Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses auf den Wettbewerb und über etwaige Auswirkungen einer zusammenschlussbedingten Verringerung der Innovationsanreize auf dem Markt für Wechselstromgeneratoren.
- (46) Aus der Marktuntersuchung geht hervor, dass das Know-how und die bewährte Technologie von Goodrich im Bereich der Wechselstromgeneratoren mit veränderlicher Frequenz als wichtig für die Branche erachtet werden. Es wurden Bedenken geäußert, dass es nach dem Zusammenschluss keinen ernstzunehmenden anderen Partner für eine Zusammenarbeit geben würde, der es Wettbewerbern erlauben würde, im Bereich der Wechselstromerzeugung eine Alternative zu Hamilton Sundstrand zu bieten. Die Investitionen, die erforderlich sind, um auf dem Markt für Wechselstromgeneratoren für große Verkehrsflugzeuge eine eigenständige Präsenz zu gewährleisten, werden als so erheblich eingeschätzt, dass die Zusammenarbeit mit einem anderen Partner der Branche im Hinblick auf die Senkung der mit der Entwicklung verbundenen Risiken als wesentlich betrachtet wird.
- (47) Angesichts des Vorstehenden hat die eingehende Untersuchung die ernsthaften Zweifel in Bezug auf die Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt, die in dem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c in Bezug auf den Markt für Wechselstromgeneratoren (bzw. auf seinen eventuellen Teilmärkten) zum Ausdruck gebracht wurden, bestätigt.

2. Vertikale Effekte

2.1. Flugzeugtriebwerke

- (48) UTC ist auf dem Markt für Flugzeugtriebwerke über seine Tochtergesellschaft Pratt & Whitney sowie über zwei Gemeinschaftsunternehmen, International Aero Engines („IAE“) und Engine Alliance (ein Gemeinschaftsunternehmen von Pratt & Whitney und GE, an dem beide Unternehmen zu jeweils 50 % beteiligt sind), tätig. Nach Angaben des Anmelders sind GE, Safran/Snecma, CFMI (ein Gemeinschaftsunternehmen von GE und Safran, an dem beide Unternehmen zu jeweils 50 % beteiligt sind), Rolls-Royce, Honeywell und Williams die wichtigsten Wettbewerber auf dem Markt.
- (49) Im Segment der Turbofan-Triebwerke für große Verkehrsflugzeuge hält Engine Alliance einen Anteil von [0-5] % und Pratt & Whitney einen Anteil von [0-5] % am Weltmarkt. UTC hingegen ist nicht im Segment für Turbofan-Triebwerke für große Regionalflugzeuge vertreten, und die beteiligten Unternehmen haben keine Marktanteile für Turbofan-Triebwerke für kleine Regionalflugzeuge angegeben, da ihrer Angabe nach derzeit keine in Produktion seien. Im Segment der Turbofan-Triebwerke für Geschäftsflugzeuge hat Pratt & Whitney einen Marktanteil von [20-30] %, während es im Segment für Turboprop-/Turboshaft-Triebwerke mit einem Marktanteil von [40-50] % Marktführer ist.

2.2. Triebwerksregelungen für kleine Flugzeuge

- (50) Der geplante Zusammenschluss führt zu einer vertikalen Verbindung zwischen dem vorgelagerten Bereich der Lieferung von elektronischen Triebwerksregelungen, Hauptbrennstoffpumpen und Brennstoffdosiereinheiten (im Folgenden zusammen „Triebwerksregelungen“), in dem sowohl Goodrich als auch UTC aktiv sind, und dem nachgelagerten Bereich der Lieferung von Flugzeugtriebwerken, in dem UTC über Pratt & Whitney tätig ist.

- (51) UTC ist über Hamilton Sundstrand in der Herstellung von Triebwerksregelungen tätig. Goodrich ist über AEC und Goodrich Pump & Engine Control Systems (GPECS) im Bereich der Triebwerksregelungen vertreten. GPECS produziert Triebwerksregelungen für alle Triebwerksgrößen mit besonderem Schwerpunkt auf Triebwerken unter 4 000 lbs Schub. Zu den Kunden von GPECS zählen u. a. Honeywell und Williams, einige der wichtigsten Wettbewerber von Pratt & Whitney im Segment der kleinen Triebwerke.
- (52) Auf dem Weltmarkt für elektronische Triebwerksregelungen hätte das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen auf der Grundlage der Zahlen von 2010 einen Marktanteil von [40-50] %. Bei Zugrundelegung enger abgegrenzter Marktsegmente hätten die beteiligten Unternehmen im Segment Geschäftsflugzeuge ihren höchsten gemeinsamen Marktanteil ([70-80] %). Bei Hauptbrennstoffpumpen würde der gemeinsame Anteil der beteiligten Unternehmen am Weltmarkt ([30-40] %) betragen. Bei Zugrundelegung enger abgegrenzter Marktsegmente kämen sie bei militärischen Anwendungen mit [50-60] % auf den höchsten gemeinsamen Weltmarktanteil. Bei Brennstoffdosiereinheiten würde das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen einen Anteil von [20-30] % am Weltmarkt erreichen. Bei einer engeren Segmentierung würde der höchste Anteil am Weltmarkt mit [40-50] % im Bereich der kleineren Triebwerke liegen.
- (53) Im Rahmen der Marktuntersuchung haben sowohl Honeywell als auch Williams Bedenken geäußert, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen in Bezug auf das Angebot von Triebwerksregelungen für Triebwerke von Honeywell und William möglicherweise eine Abschottung auf Vorleistungsebene vornehmen könnte. Nach dem Zusammenschluss würden sich die Anreize für Goodrich in Bezug auf seine Lieferbeziehungen zu Williams und Honeywell ändern, da Goodrich Teil derselben Gruppe wäre wie Pratt & Whitney, das auf dem Triebwerksmarkt im Segment Geschäftsflugzeuge mit Williams und in den Segmenten Geschäftsflugzeuge, Regionalflugzeuge und Hubschrauber mit Honeywell im Wettbewerb steht.
- (54) Wenngleich aus der eingehenden Untersuchung hervorging, dass neben Goodrich auch weiterhin andere Anbieter zur Verfügung stehen würden, wurde auch deutlich, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen die Möglichkeit hätte, die Belieferung von Honeywell und Williams mit Triebwerksregelungen einzustellen, zu beeinträchtigen oder anderweitig zu beschränken. Der Wechsel zu einem anderen Lieferanten wäre mit hohen Kosten verbunden, und die Entwicklung alternativer Triebwerksregelungssysteme würde mindestens drei Jahre in Anspruch nehmen. Dies würde die derzeit bestehenden Lieferbeziehungen zwischen Honeywell, Williams und ihren jeweiligen Neugeschäftsflugzeugkunden beeinträchtigen.
- (55) Ferner ging aus der eingehenden Untersuchung hervor, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen einen Anreiz hätte, die Belieferung von Honeywell und Williams mit Triebwerksregelungen einzustellen, zu beeinträchtigen oder anderweitig zu beschränken. Einerseits hat die Marktuntersuchung gezeigt, dass es keine Flugzeugplattformen gibt, deren Triebwerke sowohl von Williams bzw. Honeywell als auch von Pratt & Whitney bezogen werden, und die Untersuchung ließ nicht den Schluss zu, dass Williams oder Honeywell im Bereich der Auswahl des Triebwerks für neue Verkehrsflugzeugplattformen in nächster Zeit mit Pratt & Whitney konkurrieren würde.
- (56) Andererseits bestätigte die Untersuchung jedoch, dass es eine Reihe von Flugzeugplattformen mit Triebwerken von Pratt & Whitney gibt, die mit Flugzeugen mit Triebwerken von Williams und Honeywell konkurrieren, bei denen Triebwerksregelungen von Goodrich zum Einsatz kommen. Die Kommission hat die Verluste und Gewinne verglichen, die sich für das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen aus einer möglichen Strategie der Abschottung auf Vorleistungsebene ergeben würden. Eine solche Strategie hätte einen erheblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit von Williams, da der potenzielle Schaden nicht auf Absatzeinbußen beschränkt bliebe, sondern sich auch auf potenzielle Schadensersatzzahlungen und einen Imageverlust erstrecken würde. Dieses Szenario würde dem zusammengeschlossenen Unternehmen zugutekommen, da Williams gezwungen wäre, Zeit und Mittel für die Bewältigung dieser Probleme aufzuwenden, anstatt sie in neue Produkte zu investieren.
- (57) In Bezug auf die Auswirkungen auf den wirksamen Wettbewerb ergab die Marktuntersuchung, dass eine Strategie der Abschottung auf Vorleistungsebene negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und damit die Kunden hätte. Honeywell und Williams decken zusammen [20-30] % des Marktes für Turbofan-Triebwerke für Verkehrsflugzeuge ab, während Pratt & Whitney einen Marktanteil von [20-30] % besitzt. Da die einzelnen Triebwerke, die diesen Markt bilden, jedoch unterschiedliche Spezifikationen aufweisen, dürfte sich der Wettbewerb in Bezug auf die einzelnen Triebwerke jedoch auf eine vergleichsweise geringe Zahl spezifischer Triebwerke beschränken.
- (58) Wenn Honeywell und Williams nicht in der Lage sein sollten, Triebwerksaufträge im Rahmen ihrer bestehenden Triebwerkslieferverträge zu erfüllen, sind ihre Kunden (d. h. Flugzeughersteller) möglicherweise nicht in der Lage, Flugzeuge an die Endkunden (z. B. Fluggesellschaften) zu liefern. Folglich besteht die Möglichkeit, dass Endkunden sich für den Erwerb eines konkurrierenden Flugzeugs mit einem Triebwerk von Pratt & Whitney entscheiden. Die für Endkunden bestehende Auswahl an Flugzeugen könnte sich daher erheblich verringern. Sollten Honeywell oder Williams ferner nicht in der Lage sein, an Ausschreibungen für die Lieferung neuer Triebwerke teilzunehmen, könnte die Auswahl der Flugzeughersteller an Triebwerklieferanten für ihre neuen Plattformen erheblich eingeschränkt werden. Diese Einschränkung könnte wiederum zu einem Anstieg der Preise und zu Qualitätseinbußen führen.
- (59) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen und angesichts des Umstands, dass keine Liefervereinbarungen zwischen dem aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmen und seinen Kunden Honeywell und Williams bestehen, zieht die Kommission den Schluss, dass die eingehende Prüfung die schwerwiegenden Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit des Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt, die in dem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c in Bezug auf vertikale Beziehungen zwischen elektronischen Triebwerksregelungen, Hauptbrennstoffpumpen und Brennstoffdosiereinheiten einerseits und kleinen Triebwerken andererseits dargelegt werden, bestätigt.

2.3. Brennstoffdüsen für Triebwerke

- (60) Der geplante Zusammenschluss führt zu einer vertikalen Verbindung zwischen dem Bereich der Lieferung von Flugzeugtriebwerken, in dem UTC über seine Tochtergesellschaft Pratt & Whitney tätig ist, und dem Bereich der Herstellung von Brennstoffdüsen, in dem Goodrich aktiv ist. So arbeitet Goodrich im FuE-Bereich mit Rolls-Royce, einem der wichtigsten Hersteller großer Verkehrsflugzeuge, der mit Pratt & Whitney im Wettbewerb steht, zusammen, um eine neue Generation von Brennstoffdüsen zu entwickeln, mit der die Emissionen großer Triebwerke verringert werden können.
- (61) Im Gegensatz zu generischeren Komponenten sind Brennstoffdüsen mit der Triebwerksherstellung untrennbar verbunden, da jede Düse speziell auf die mit einem bestimmten Triebwerk verbundenen Leistungsanforderungen ausgelegt ist. Ein Wechsel des Brennstoffdüsenlieferanten ist nicht ohne Weiteres möglich. Da die mit der Brennstoffdüse verbundenen Rechte des geistigen Eigentums in der Regel vom Lieferanten gehalten werden, muss ein Triebwerkshersteller, der anstelle des etablierten Lieferanten einen neuen Lieferanten einzuführen plant, die Zeit berücksichtigen, die der neue Lieferant benötigt, um die neue Düsenkomponente von Grund auf neu zu konzipieren und zu entwickeln. Darüber hinaus muss bei Austausch einer Brennstoffdüse auf einer bestehenden zertifizierten Triebwerksplattform die neue Komponente — so wie es auch bei anderen Triebwerkskomponenten der Fall ist — in jedem Falle getestet und zertifiziert werden. Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass ein Wechsel mit hohen Kosten und hohem Zeitaufwand verbunden ist.
- (62) Während der eingehenden Prüfung ergaben sich Bedenken hinsichtlich der derzeitigen Zusammenarbeit zwischen Goodrich und Rolls-Royce zur Entwicklung einer neuen Magergemisch-Brennstoffdüsentechologie, mit der die Emissionsleistung von Triebwerken verbessert werden soll und die voraussichtlich eine zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an künftigen Ausschreibungen für große Verkehrsflugzeuge bilden wird. Die Untersuchung ergab, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen die Fähigkeit und einen Anreiz haben wird, in Bezug auf die neuen Magergemisch-Brennstoffdüsen eine Strategie der Abschottung auf Vorleistungsebene zu verfolgen; dies gilt insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Ausschreibung für die Boeing-B777X-Plattform, an der sowohl Rolls-Royce als auch Pratt & Whitney teilnehmen werden.
- (63) Sollte Rolls-Royce nicht in der Lage sein, an der B777X-Ausschreibung teilzunehmen, würde Boeing eine geringere Auswahl haben, da sich weniger Triebwerksanbieter an der Ausschreibung beteiligen würden. Diese geringere Auswahl könnte wiederum zu einem Anstieg der Preise und zu Qualitätseinbußen führen. Darüber hinaus würden die Kunden die zu erwartenden negativen Auswirkungen während der gesamten Lebensdauer der B777X-Plattform spüren. Wenn Rolls-Royce nur eingeschränkt im Bereich dieser neuen Art von emissionsarmen Triebwerken als Wettbewerber auftreten könnte, so würde sich möglicherweise die Auswahl an Triebwerksanbietern für andere Flugzeughersteller in Zukunft erheblich verringern.
- (64) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Zusammenschluss in der angemeldeten Form den wirksamen Wettbewerb in Bezug auf die vertikale Beziehung zwischen Brennstoffdüsen und Triebwerken erheblich beeinträchtigen würde.

C. Verpflichtungsangebote

- (65) Der Anmelder hat Verpflichtungsangebote unterbreitet, um die festgestellten Bedenken auszuräumen.
1. *Wechselstromgeneratoren*
- (66) UTC bot an, die gesamte Goodrich-Sparte für Stromversorgungssysteme zu veräußern (im Folgenden „zu veräußernde Stromversorgungssystemsparte“). Sie umfasst die Bereiche Entwicklung, Produktion und Lieferung von Wechselstrom- und Niederspannungsgleichstrom-Generatorsystemen sowie die Bereiche Entwicklung, Produktion und Lieferung von Stromverteilungssystemen. Darüber hinaus beinhaltet die Sparte auch die Beteiligungen von Goodrich an Aerolec, dem Gemeinschaftsunternehmen von Goodrich und Thales.
- (67) Die Verpflichtungsangebote räumen die Bedenken in Bezug auf Wechselstromgeneratoren aus, da sie die Überschneidung von UTC und Goodrich auf diesem Markt völlig beseitigen.
2. *Triebwerksregelungen für kleine Flugzeuge*
- (68) UTC bot an, i) die in West Hartford (Connecticut, USA) angesiedelte Triebwerksregelungssparte von Goodrich sowie ii) die Vermögenswerte und das geistige Eigentum in Verbindung mit den Triebwerksregelungstätigkeiten in Montreal (Kanada) (im Folgenden Montreal-Vermögenswerte), welche derzeit auf das West Hartford-Werk übertragen werden, zu veräußern (zusammen im Folgenden „zu veräußernde Triebwerksregelungssparte“). Die zu veräußernde Triebwerksregelungssparte umfasst ausschließlich die im Eigentum von GPECS stehenden Vermögenswerte, die für Triebwerksregelungen für kleine Triebwerke relevant sind.
- (69) Die angebotene Veräußerung räumt alle in Bezug auf Triebwerksregelungen festgestellten Bedenken aus. Infolge der Veräußerung können die in Kanada ansässigen Unternehmen, die mit Pratt & Whitney auf dem Markt für die Lieferung kleiner Triebwerke im Wettbewerb stehen, von einem anderen Unternehmen, das von dem aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmen unabhängig ist, mit Triebwerksregelungen beliefert werden.

3. Brennstoffdüsen für Triebwerke

- (70) UTC unterbreitete das Verpflichtungsangebot, Rolls-Royce die Option zu geben, das Magergemisch-FuE-Projekt im Einklang mit den Bestimmungen des von UTC und Rolls-Royce am 7. Juni 2012 geschlossenen Memorandum of Understanding zu erwerben.
- (71) Darüber hinaus hat UTC angeboten, eine Reihe damit verbundener Verpflichtungen einzugehen, darunter die Verpflichtung, die Zusammenarbeit mit dem Ziel fortzusetzen, das Angebot von Rolls-Royce für das 777x-Programm so lange zu unterstützen, wie es im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Magergemischtriebwerks erforderlich ist.
- (72) Die Verpflichtungsangebote räumen alle in Bezug auf Brennstoffdüsen festgestellten Bedenken aus. Rolls-Royce wird die Möglichkeit haben, das Magergemisch-FuE-Projekt zu erwerben, damit sichergestellt ist, dass es Zugang hat zu dieser für die neuen emissionsarmen Triebwerke kritischen Komponente, die von den Flugzeugherstellern in zunehmendem Maße verlangt werden wird. Die Wahrung der Fähigkeit von Rolls-Royce, ein neues brennstoffsparendes Triebwerk zu entwickeln, wird durch das Bestehen der Kaufoption sichergestellt und hängt nicht von deren Ausübung als solcher ab. Die Verpflichtungsangebote räumen insbesondere die Bedenken aus, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen Rolls-Royce daran hindern könnte, an der Ausschreibung für das B777X-Programm teilzunehmen, denn Goodrich wird die Zusammenarbeit mit Rolls-Royce so lange fortsetzen, wie es im Hinblick auf die Unterstützung der Inbetriebnahme des neuen Triebwerks erforderlich ist.

V. SCHLUSSFOLGERUNG

- (73) Aus den obengenannten Gründen würde der Zusammenschluss daher nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs im Binnenmarkt oder einem wesentlichen Teil desselben führen.

Folglich ist der Zusammenschluss nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung und nach Artikel 57 des EWR-Abkommens mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen für vereinbar zu erklären, sofern die eingegangenen Verpflichtungen eingehalten werden.

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Angaben der Mitgliedstaaten zur Schließung von Fischereien

(2015/C 388/06)

Gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik ⁽¹⁾ wurde beschlossen, die Fischerei wie nachstehend beschrieben zu schließen:

Datum und Uhrzeit der Schließung	19.10.2015
Dauer	19.10.2015-31.12.2015
Mitgliedstaat	Schweden
Bestand oder Bestandsgruppe	POK/04-N.
Art	Seelachs (<i>Pollachius virens</i>)
Gebiet	Norwegische Gewässer südlich von 62° N
Typ des betreffenden Fischereifahrzeugs	—
Laufende Nummer	58/TQ104

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN
HANDELSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen

(2015/C 388/07)

1. Nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern ⁽¹⁾ gibt die Kommission bekannt, dass die unten genannten Antidumpingmaßnahmen zu dem in der Tabelle angegebenen Zeitpunkt außer Kraft treten, sofern keine Überprüfung nach dem folgenden Verfahren eingeleitet wird.

2. Verfahren

Die Unionshersteller können einen schriftlichen Antrag auf Überprüfung stellen. Dieser Antrag muss ausreichende Beweise dafür enthalten, dass das Dumping und die Schädigung im Falle des Außerkrafttretens der Maßnahmen wahrscheinlich anhalten oder erneut auftreten würden.

Sollte die Kommission eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen beschließen, erhalten die Einführer, die Ausführer, die Vertreter des Ausfuhrlands und die Unionshersteller Gelegenheit, die im Überprüfungsantrag dargelegten Sachverhalte zu ergänzen, zu widerlegen oder zu kommentieren.

3. Frist

Unionshersteller können nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung auf der genannten Grundlage einen schriftlichen Antrag auf Überprüfung stellen; dieser muss der Europäischen Kommission (Generaldirektion Handel, Referat H-1, CHAR 4/39, 1049 Brüssel, Belgien ⁽²⁾) spätestens drei Monate vor dem in nachstehender Tabelle angegebenen Zeitpunkt vorliegen.

4. Diese Bekanntmachung wird nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 veröffentlicht.

Ware	Ursprungs- oder Ausfuhrländer	Maßnahmen	Rechtsgrundlage	Ablaufdatum ⁽¹⁾
Bariumcarbonat	Volksrepublik China	Antidumpingzoll	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 831/2011 des Rates vom 16. August 2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Bariumcarbonat mit Ursprung in der Volksrepublik China nach einer Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 214 vom 19.8.2011, S. 1)	20.8.2016

⁽¹⁾ Die Maßnahme tritt an dem in dieser Spalte angeführten Tag um Mitternacht außer Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.

⁽²⁾ TRADE-Defence-complaints@ec.europa.eu.

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache M.7856 — Thoma Bravo/Silver Lake Group/SolarWinds)**

Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2015/C 388/08)

1. Am 17. November 2015 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Die Unternehmen Thoma Bravo, LLC („Thoma Bravo“, USA) und Silver Lake Group, LLC („Silver Lake“, USA) übernehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen SolarWinds, Inc. („SolarWinds“, USA).
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Thoma Bravo: Private-Equity-Gesellschaft mit Schwerpunkt Anwendungs- und Infrastruktursoftware, die Unternehmen Kapital sowie strategische und operative Unterstützung zur Verfügung stellt
 - Silver Lake: Private-Equity-Gesellschaft
 - SolarWinds: Konzeption, Entwicklung und Lieferung von Enterprise-Class-IT-Infrastruktur-Management-Software für IT-Profis (Entwicklung und Betrieb) zur Verwaltung lokaler Umgebungen, hybrider oder öffentlicher Clouds
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ in Frage.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.7856 — Thoma Bravo/Silver Lake Group/SolarWinds per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache M.7839 — Outokumpu/Hernandez Edelstahl)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2015/C 388/09)

1. Am 16. November 2015 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Die Outokumpu Nirosta GmbH, die der Unternehmensgruppe Outokumpu („Outokumpu“, Finnland) angehört, und die Hernandez Beteiligungs GmbH („Hernandez Beteiligungs“, Deutschland) übernehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch den Erwerb von Anteilen die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen Hernandez Edelstahl GmbH („Hernandez Edelstahl“, Deutschland).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Outokumpu: Herstellung, Verkauf und Vertrieb von Edelstahlprodukten;
- Hernandez Edelstahl: Vertrieb von Edelstahlflachprodukten aus Lagerbestand oder Werksvorrat;
- Hernandez Beteiligungs: Beteiligungsgesellschaft.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können bei der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.7839 — Outokumpu/Hernandez Edelstahl per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache M.7847 — EQT Services/Top-Toy)
Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall
(Text von Bedeutung für den EWR)
(2015/C 388/10)

1. Am 16. November 2015 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen EQT Services (UK) Ltd, das von der EQT International Holdings BV kontrolliert wird, übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Top-Toy A/S.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - EQT Services (UK): Investmentfonds;
 - Top-Toy A/S: Spielwareneinzelhändler mit einem Filialnetz in den nordischen Ländern und Deutschland.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ infrage.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.7847 — EQT Services/Top-Toy per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

