



Freigabe des Erwerbs von A.T.U durch Carglass

Branche: Reparatur und Austausch von Fahrzeugglas

Aktenzeichen: B4-60/20

Datum der Entscheidung: 17. Dezember 2020

Das Bundeskartellamt hat die Übernahme des Glasgeschäfts der A.T.U Auto-Teile Unger GmbH („ATU“) durch die Belron GmbH („Belron“), der Muttergesellschaft der Carglass GmbH („Carglass“) nach vertiefter Prüfung im Hauptprüfverfahren freigegeben; der Erwerb umfasst insbesondere das Versicherungs- und Großkundengeschäft.

Das Zusammenschlussvorhaben betrifft den Bereich „Reparatur und Austausch von Fahrzeugglas für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge“. Die Beteiligten sind auf dem betroffenen Markt aktuelle Wettbewerber. Carglass ist mit rund 350 eigenen Service Centern mit teils hieran angegliederten mobilen Einheiten der größte Fahrzeugglasspezialist Deutschlands. Zu Carglass gehört seit der Übernahme im Jahr 2015 zudem das United Autoglas Netzwerk, das rund 300 Franchisebetriebe umfasst. Für ATU, welches ebenfalls über ein flächendeckendes Filialnetz mit rund 500 Filialen verfügt, stellt das Glasgeschäft eine von vielen angebotenen Service- und Wartungsdienstleistungen für Kfz dar.

Ziel des Vorhabens zwischen den Beteiligten ist die vollständige Übertragung der Marktposition von ATU auf Carglass. ATU zieht sich nach Vollzug des Zusammenschlusses aus dem Geschäft für die Reparatur und den Austausch von Fahrzeugglas zurück. Zum Glasgeschäft von ATU gehören sowohl sog. gesteuerte Kunden als auch sog. ungesteuerte Kunden. Bei den gesteuerten Kunden handelt es sich zum einen um gewerbliche Großkunden aus dem Leasing-, Flotten- und Mietwagengeschäft („LFR-Kunden“), die mit ATU in der Regel bundesweite bzw. überregionale Rahmenverträge geschlossen haben. Zum anderen handelt es sich um Versicherungsnehmer, die von ihren Kasko-Versicherungen insbesondere im

Rahmen von Werkstattbindungspolicen aktiv zu ATU gelenkt werden. Im Gegensatz zu den gesteuerten Kunden können die ungesteuerten Kunden im Falle eines Glasschadens unabhängig von ihrem Versicherungsstatus den Reparaturbetrieb frei wählen. Für ATU spielt hinsichtlich dieser ungesteuerten Kunden insbesondere das Drive-in-Geschäft, d.h. die regelmäßig wiederkehrenden Kunden für Reifen-, Wartungs- oder Inspektionsleistungen eine besondere Rolle, denn im Rahmen dieser Werkstattbesuche werden bei ATU Glasschäden häufig erst entdeckt.

Das Zusammenschlussvorhaben besteht in einem Kaufvertrag, der den Übergang des gesteuerten Geschäfts durch den Eintritt von Carglass in bestehende Verträge mit LFR-Kunden und Versicherungen regelt. In den Nebenbestimmungen ist u.a. ein dreijähriges Wettbewerbsverbot vorgesehen. Zusätzlich beabsichtigten die Parteien, einen langfristig angelegten Kooperationsvertrag abzuschließen, der die weitere Zusammenarbeit im Hinblick auf das ungesteuerte Geschäft, insbesondere das Drive-in Geschäft, regelt.

Das Gesamtvorhaben der Beteiligten wies daher zum Zeitpunkt der Anmeldung bezüglich des gesteuerten Glasgeschäfts konzentrierte, bezüglich des ungesteuerten Glasgeschäfts allerdings vornehmlich kooperative Bezüge auf und war daher sowohl fusionsrechtlich als auch kartellrechtlich zu prüfen.

Im Ergebnis ist das ungesteuerte Glasgeschäft von ATU, dessen Potential insbesondere an das Kerngeschäft von ATU in den Bereichen Reifen, Wartung und Inspektion gekoppelt ist, im Gegensatz zu dem gesteuerten Glasgeschäft weder als Vermögenswert noch als Teil eines abtrennbaren Geschäftsbereichs übertragbar und somit auch nicht von der Zusammenschlusskontrolle erfasst. Es hängt weder an einem übertragbaren materiellen Vermögenswert noch an einem übertragbaren immateriellen Gut (insbesondere gehen keine Kundendaten an den Erwerber über). ATU bleibt zudem nach dem Vollzug des Zusammenschlusses als aus dem Markt austretender Veräußerer aktiv beim Auffinden von Glasschäden tätig und führt die Kunden dem Erwerber Carglass zu. Es handelt sich hier somit nicht nur um eine strukturelle Veränderung des Marktes, die mit dem Vollzug des Zusammenschlussvorhabens abgeschlossen wäre, sondern vor allem auch um eine Marktveränderung, die auf einer anhaltenden Verhaltenskoordination der Beteiligten beruht - diese ist aber nicht Gegenstand der Zusammenschlusskontrolle.

Im Zuge der Marktermittlungen erhob das Bundeskartellamt umfangreiche Informationen von Wettbewerbern, Kfz-Herstellern, Glasherstellern, Großkunden und sämtlichen Kfz-Versicherern, die Mitglieder des Gesamtverbands der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sind. Die Informationen und Daten zu Glasschadensfällen, Kooperationspartnern und weiteren Marktgegebenheiten wurden für die Analyse der Marktstellung der Beteiligten herangezogen.

In Bezug auf die sachliche Marktabgrenzung geht das Bundeskartellamt von einem Markt für die Reparatur und den Austausch von Fahrzeugglas für Pkw und Fahrzeuge bis 3,5 t aus.

Die Reparatur und der Austausch von Fahrzeugglas stellen hierbei einen einheitlichen Markt dar, da es für den Kunden in der Regel nicht ersichtlich ist, ob ein Glasschaden reparabel ist oder ob der Austausch der Scheibe erforderlich ist. Zudem bieten sämtliche größeren Anbieter sowohl die Reparatur als auch den Austausch einer Fahrzeugscheibe an, weshalb aus Endkundensicht bei der Wahl des Reparaturunternehmens keine Differenzierung zwischen den beiden Bereichen erfolgt (siehe hierzu auch den Fallbericht vom 30.09.2015 zur Übernahme von Junited AUTOGLAS durch Carglass). Für die Reparatur und den Austausch von Fahrzeugglas bei LKW über 3,5 t und Bussen stellen sich die Wettbewerbsverhältnisse jedoch anders dar als bei Fahrzeugen bis 3,5 t. Bei der Glasreparatur von Bussen, aber auch von großen LKW, wird eine zeitkritische Reparatur vor Ort in der Fläche nachgefragt, hier sind einige wenige spezialisierte „freie“ Anbieter als „Nischenanbieter“ mit mobilen Einheiten bundesweit tätig, die ansonsten nicht mit den Beteiligten oder den Hauptwettbewerbern konkurrieren. Zudem verfügen die Hersteller dieser Fahrzeuge, d.h. die markengebundenen Werkstätten der LKW- und Bushersteller, in diesem Markt über einen wesentlich höheren Marktanteil als die wenigen freien Werkstätten. Hinzu kommt, dass das Handling bei Fahrzeugen über 3,5 t deutlich komplizierter ist und daher auch bei dem Abschluss vieler Rahmenvereinbarungen mit Versicherungen zwischen Fahrzeugen bis 3,5 t und über 3,5 t unterschieden wird.

In räumlicher Hinsicht hat sich das Bundeskartellamt insbesondere aufgrund der großen Bedeutung bundesweiter Rahmenvereinbarungen, die etwa 90 Prozent des Marktes abdecken, auf die Beurteilung der bundesweiten Marktverhältnisse beschränkt. Die Ermittlungen haben gezeigt, dass die über Kaskoversicherungen abgewickelten Glasschäden etwa 76 Prozent des hier relevanten Marktes abdecken und dass etwa 88 Prozent der Versicherungen (in der Regel bundesweite) Rahmenvereinbarungen mit Anbietern für die Reparatur und den Austausch von Fahrzeugglas treffen. Da der versicherte Endverbraucher nur wenig preissensibel ist, haben viele Versicherungen ein Interesse daran, zur Reduzierung ihrer Schadenssummen, aber auch zur Reduzierung der Schadensabwicklungskosten, mit einem oder mehreren Anbietern von Glasreparaturleistungen Rahmenverträge abzuschließen. In diesen Vereinbarungen werden verschiedene Konditionen (Stundenverrechnungssätze, Ersatzteilpreise, Volumina, Qualitätsvorgaben) sowie Serviceleistungen vorgegeben und zum Teil auch eine direkte Steuerung von Kunden durch die Versicherung vereinbart. Regionale Unterschiede, etwa bei den zu verwendenden Stundenverrechnungssätzen, bestehen nicht. Weitere von den Anmeldern geschätzte ca. 14 Prozent der bundesweiten Schäden fallen bei den LFR-Kunden an, die unabhängig von den Versicherungen in Eigenregie für die Behebung von Glasschäden an ihren Fahrzeugen mit einem oder mehreren Anbietern von Glasreparaturleistungen ebenfalls überregionale oder bundesweite Verträge abschließen. Des Weiteren erscheint auch eine bundesweite Marktabgrenzung vor dem Hintergrund naheliegend, dass im vorliegenden Fall praktisch nur die bundesweit operierenden Wettbewerber von Carglass und ATU in der Lage sein könnten, mögliche Verhaltensspielräume der Beteiligten nach dem Zusammenschluss wirksam zu beschränken.

Die Prüfung der in den Anwendungsbereich der Fusionskontrolle fallende Übertragung des gesteuerten Glasgeschäfts von ATU auf Carglass lässt nicht erwarten, dass durch diesen Zusammenschluss wirksamer Wettbewerb erheblich behindert bzw. eine marktbeherrschende Stellung von Carglass begründet oder verstärkt würde. Mögliche Verhaltensspielräume von Carglass werden hier insbesondere durch den Wettbewerb der Glasspezialisten im Bereich des gesteuerten Geschäfts hinreichend kontrolliert. Mit einem gemeinsamen Marktanteil von [25-30] Prozent erreichen die Beteiligten nicht die Vermutungsschwelle der Einzelmarktbeherrschung des § 18 Abs. 4 GWB, der Marktanteilszuwachs ist im Übrigen nur gering.

Die Parteien haben den Inhalt des Kooperationsvertrages im Hinblick auf die Zusammenarbeit im Rahmen des ungesteuerten Geschäfts im Laufe des Verfahrens und nach Gesprächen mit der Beschlussabteilung sowohl inhaltlich als auch die Laufzeit betreffend erheblich eingeschränkt. Die Dauer der Zusammenarbeit, die ursprünglich für fünf bis zehn Jahre geplant war, wurde insgesamt auf drei Jahre beschränkt. Zudem wurde die zunächst vorgesehene Schulung von ATU-Mitarbeitern durch Carglass, das gegenseitige Empfehlen und „Einbuchen“ von Kunden bei der anderen Partei mittels eines gemeinsamen IT-Interfaces, sowie bundesweite gemeinsame Werbemaßnahmen aus dem Vertragsentwurf gestrichen. Weiterhin wurde die zunächst für [100-150] ATU-Filialen vorgesehene Stationierung von Carglass-Mitarbeitern als mobile Einheiten vor Ort oder mit einem Arbeitsplatz direkt in der Filiale auf maximal [30] Filialen beschränkt.

Die Prüfung der im Kooperationsvertrag nunmehr nur noch für drei Jahre vereinbarten Zusammenarbeit von Carglass und ATU zur Überleitung der ungesteuerten Glaskunden nach Art. 101 Abs. 1 AEUV bzw. § 1 GWB konnte letztendlich aufgrund der beschriebenen zeitlichen und inhaltlichen Einschränkungen durch die Parteien eingestellt werden.