

***Caso n. COMP/M.1929 -
MAGNETI MARELLI /
SEIMA***

Il testo in lingua italiana è il solo disponibile e facente fede.

**REGOLAMENTO (CEE) n. 4064/89
SULLE CONCENTRAZIONI**

Articolo 6, paragrafo 1, lettera b) NON OPPOSIZIONE
data: 29/05/2000

*Disponibile anche nella base dati CELEX
documento n. 300M1929*



Bruxelles, il 29/05/2000
SG(2000)D/103783

Nella versione pubblicata di questa decisione sono state omesse alcune informazioni ai sensi dell'art. 17(2) del Regolamento del Consiglio (CEE) N. 4064/89 riguardante la non divulgazione di segreti professionali ed altre informazioni riservate. Le omissioni sono dunque così evidenziate [...]. Laddove possibile, l'informazione omessa è stata sostituita dall'indicazione di una scala di valori o da una indicazione generale.

VERSIONE PUBBLICA

REGOLAMENTO CONCENTRAZIONI
DECISIONE EX ART. 6(1)(b)

Alla parte notificante

Oggetto: Caso N. COMP/M.1929 – MAGNETI MARELLI/SEIMA

1. Notifica del 19.04.2000 a norma dell'articolo 4 del Regolamento (CEE) N. 4064/89 del Consiglio.
2. Il 19.04.2000 è pervenuta alla Commissione la notifica, a norma dell'articolo 4 del Regolamento (CEE) n. 4064/89, come da ultimo emendato dal Regolamento (CE) n. 1310/97, di un progetto di concentrazione con cui Magneti Marelli S.p.a. ("MM", Italia), controllata dal gruppo FIAT S.p.a., acquisisce il controllo unico di Seima Italiana S.p.a. ("Seima", Italia).

I. LE PARTI

3. Magneti Marelli opera nel mercato della componentistica e della ricambistica per autoveicoli. In particolare svolge attività di sviluppo produzione e vendita di sistemi per impiego autoveicolistico nel settore della motopropulsione, di sistemi di sicurezza e comfort, di componenti elettronici per l'informativa di bordo ed, infine, svolge in franchising attività di riparazione veloce. Magneti Marelli è controllata dal gruppo FIAT S.p.a. che opera nel campo della produzione e commercializzazione di autoveicoli, autocarri, macchine agricole e macchine movimento terra, propulsori per aeromobili, materiale ferroviario, componenti per veicoli, sistemi di automazione industriale e servizi assicurativi.
4. Seima è attiva nei settori della componentistica per autoveicoli ed, in particolare, nel campo della produzione e vendita di fanaleria posteriore (e, marginalmente, anteriore) e della illuminazione interna per autoveicoli. Seima opera marginalmente nel settore dei proiettori per motocicli e dei circuiti elettronici per l'Information Technology.

II. L'OPERAZIONE

5. L'operazione notificata consiste nell'acquisizione del controllo unico di Seima. In seguito all'acquisizione Seima uscirà dal settore dei componenti autoveicolistici come concorrente indipendente.

III. CONCENTRAZIONE

6. A seguito dell'operazione, Magneti Marelli acquisirà il controllo di Seima ed, in particolare, diverrà titolare del 99.5 % del capitale sociale con diritti di voto, lo 0.05 % rimanendo di proprietà di Friulia S.p.a., società di finanziamento della Regione Friuli Venezia Giulia. Tale acquisizione di controllo costituisce pertanto una concentrazione ai sensi dell'art. 3 (1) (b) del regolamento sul controllo delle concentrazioni.

IV. DIMENSIONE COMUNITARIA

7. Il fatturato totale realizzato nel 1998 dell'insieme delle imprese interessate a livello mondiale è superiore a 5 mrd di EURO (EURO [] milioni per FIAT S.p.a., EURO é [] milioni per Seima). Il fatturato totale realizzato individualmente dalle imprese interessate all'interno della Comunità è superiore a 250 milioni di EURO (EURO [] milioni per FIAT, EURO [] milioni per Seima). In nessuno Stato Membro il Gruppo FIAT S.p.a. o Seima hanno realizzato nel 1998 più di due terzi del proprio fatturato comunitario. L'operazione notificata ha, pertanto, una dimensione comunitaria e non costituisce un caso oggetto di cooperazione nel quadro dell'accordo SEE.

V. COMPATIBILITA' CON IL MERCATO COMUNE

8. I settori interessati dalla presente operazione sono i settori della fanaleria per autoveicoli ed, in particolare, quello della fanaleria posteriore e del terzo stop. Le parti non sono presenti sul mercato della fanaleria posteriore per automezzi pesanti. Infatti, mentre Seima non produce fanali per camion, MM produce un unico modello di fanali posteriori per camion che fornisce alla società Iveco, facente parte del gruppo Fiat: trattasi pertanto di fornitura interna ("captive").

Mercati del prodotto rilevanti

9. L'inchiesta di mercato ha rivelato che è opportuno distinguere tra prodotti di fanaleria posteriore per automezzi pesanti (principalmente autocarri pesanti, autobus e pullman, macchine agricole) e prodotti di fanaleria posteriore per automezzi leggeri (principalmente autoveicoli e autocarri leggeri). Nonostante da un punto di vista puramente tecnologico e di "know-how" le due categorie non presentino diversità di rilievo, tuttavia è stato evidenziato che le lampadine destinate agli automezzi leggeri sono più piccole e prodotte in quantità enormemente maggiori, costituendo a livello di fornitura due distinte segmentazioni del più vasto mercato della fanaleria posteriore. Tuttavia, dal momento che le parti non sono presenti sul mercato della fanaleria posteriore per automezzi pesanti, l'esatta definizione del mercato può essere lasciata aperta.
10. Conformemente a quanto deciso in passato dalla Commissione, si rende poi necessario operare una distinzione tra prodotti di fanaleria posteriore destinati ai produttori di veicoli e di pezzi di ricambio originali (Original Equipment Manufacturers "OEM"/ Original Equipment Spare Parts' businesses "OES") e prodotti destinati ai rivenditori indipendenti quali officine di riparazione e supermarkets (Independent After Market "IAM").
11. Le parti hanno individuato come mercati interessati dall'operazione il mercato della fanaleria posteriore per autoveicoli OEM/OES, il mercato dei terzi stop OEM/OES ed il mercato della fanaleria posteriore per autoveicoli IAM. L'inchiesta condotta dalla Commissione ha confermato tale posizione.

Fanaleria posteriore OEM/OES

Tale settore comprende i prodotti di fanaleria posteriore venduti ai costruttori di autoveicoli o di componenti per autoveicoli. In particolare il fanale posteriore è consegnato ai costruttori direttamente nei loro siti di produzione normalmente in combinato con luci di posizione, luci di arresto, indicatore di direzione, luce di retromarcia e retronebbia. Talvolta anche la luce targa ed il catadiottro vengono integrati nel fanale.

Terzo Stop OEM/OES

Il terzo stop rappresenta un mercato di prodotto distinto da quello del fanale posteriore in quanto non viene necessariamente fornito o acquistato unitamente a quest'ultimo, nonostante sia i produttori che gli acquirenti di tale componente sono i medesimi¹.

¹ Con la Direttiva CE 97/28 è stata introdotta l'obbligatorietà del terzo stop per tutti gli autoveicoli omologati a partire dal 1 Ottobre 1998 e per tutti gli autoveicoli immatricolati successivamente al 1 Gennaio 2000.

Fanaleria posteriore IAM

I prodotti di fanaleria posteriore IAM non differiscono da quelli OEM/OES, ma sono venduti a clienti differenti quali officine di riparazione e supermercati, attraverso catene di distribuzione che variano a seconda delle imprese produttrici e che operano a livello rispettivamente europeo, nazionale e regionale.

Terzo stop IAM

Il mercato di ricambio IAM per il terzo stop è notoriamente insignificante sia in termini di volume che di valore. Questo prodotto, infatti, vista la sua collocazione in posizione protetta dietro al lunotto posteriore non genera ricambio in caso di sinistro (la quota di sostituzione per il 1998 è stata dello 0,0135% sul totale del parco circolante).

Mercati geografici rilevanti

12. Conformemente ai precedenti stabiliti dalla Commissione, i mercati OEM e OES sono almeno di dimensione europea. Ciò è stato confermato dall'inchiesta di mercato anche nel presente caso.
13. Per quanto concerne il mercato IAM, le parti sono dell'avviso che si tratti di un mercato europeo dal momento che (a) si vendono gli stessi prodotti nei vari Stati Membri e non esistono barriere agli acquisti transnazionali (b) nonostante i produttori di componenti per il settore illuminazione si avvalgono di catene di distribuzione nazionali, il prezzo dei prodotti non differisce tra paese e paese (c) si registra una forte tendenza agli acquisti centralizzati ed, in particolare, la presenza di grossisti di grandi dimensioni che acquistano in modo centralizzato per rivendere nei vari Stati Membri.
14. Nei casi precedenti, in cui erano emerse indicazioni nel senso di una delimitazione del mercato IAM a livello nazionale, l'esatta definizione geografica del mercato è stata lasciata aperta. L'inchiesta di mercato condotta dalla Commissione fa questa volta propendere per una definizione del mercato IAM a livello europeo, confermando peraltro la posizione delle parti. Nonostante questa tendenza, l'esatta dimensione geografica dei mercati può, tuttavia, essere lasciata aperta dal momento che in ogni caso l'operazione non presenta problemi concorrenziali.

VI. ANALISI E VALUTAZIONE

15. Sulla base delle informazioni fornite dalle parti l'operazione da origine a sovrapposizioni orizzontali nei mercati della fanaleria posteriore OEM/OES, del terzo stop OEM/OES e della fanaleria posteriore IAM.

Fanaleria posteriore OEM/OES

16. A seguito dell'operazione Magneti Marelli verrà a detenere una quota tra il 30 ed il 40% nel mercato europeo della fanaleria posteriore (Magneti Marelli inferiore al 10%, Seima tra il 20 ed il 30%). I risultati dell'inchiesta di mercato condotta dalla

Commissione hanno tuttavia evidenziato che nel contesto del mercato interessato tale quota non è indice del rafforzamento o della creazione di una posizione dominante.

17. Il mercato europeo della fanaleria posteriore OEM/OES è infatti caratterizzato dalla presenza di una concorrenza molto elevata in cui operano diversi soggetti di dimensioni paragonabili a Magneti Marelli, così come quest'ultima risulterà dopo l'acquisizione di Seima. Tali concorrenti sono Valeo (30,74%), Hella (14,47%) ed Altri (16,96%). La forza della domanda costituisce un fattore di condizionamento determinante in tale mercato, e largamente in grado di imporre riduzioni continue di prezzo. Nel settore automobilistico la concorrenza è infatti in continuo aumento ed i costruttori di auto impongono ai produttori di componenti il raggiungimento di standards sempre più competitivi. È emerso inoltre durante l'inchiesta che i costruttori di automobili hanno la prassi di avvalersi per svariate ragioni di almeno due fornitori principali indipendenti: come conseguenza di ciò la parte di fornitura assegnata alla nuova entità potrebbe diminuire.
18. Nonostante i concorrenti più importanti sul mercato europeo abbiano una quota complessiva del 83,04%, vi sono poi indicazioni tali da poter escludere che tali compagnie siano in grado di controllare il mercato in modo significativo instaurando una situazione di dominanza collettiva nel settore della fanaleria posteriore OEM/OES. Come si è già evidenziato, il potere di acquisto dei produttori di autoveicoli è molto forte e questi ultimi hanno decisamente interesse ad escludere ogni tipo di collusione anticompetitiva tra i loro fornitori. In secondo luogo non c'è molta trasparenza nel mercato dal momento che i prodotti sono elaborati attraverso un sistema di offerte con le quali vengono progettati prodotti specifici per ogni modello di autoveicolo. In tal modo si crea una situazione dove ogni prodotto differisce dagli altri e dove i prezzi (non pubblici) a loro volta differiscono.

Terzo Stop OEM/OES

19. Nel mercato europeo del terzo stop l'incremento risultante dalla concentrazione OEM/OES è decisamente minimo [inferiore al 5%]. Secondo le informazioni fornite dalle parti Magneti Marelli deterrà, a seguito dell'operazione, tra il 30 ed il 40% (Magneti Marelli []%, Seima []%). In relazione a tale mercato, ove non è prevista dagli operatori nessuna crescita nel prossimo futuro, l'inchiesta condotta dalla Commissione ha portato a conclusioni analoghe a quelle svolte in tema di fanaleria posteriore OEM/OES. Non si ravvisa, pertanto, nemmeno in questo settore alcun problema concorrenziale come conseguenza della concentrazione.

Fanaleria posteriore IAM

20. Secondo le informazioni fornite dalle parti, Magneti Marelli verterà a detenere nel settore della fanaleria posteriore IAM una quota tra il 20 ed il 30% (Magneti Marelli []%, Seima []%), tale pertanto da escludere, a livello europeo, una posizione di dominanza per la nuova entità. Le quote di mercato dei concorrenti sono peraltro indicative di un mercato abbastanza equilibrato (Valeo 15,30%, Hella 18,75% e Altri 43,58%).
21. A livello nazionale l'operazione, incrementando in misura minima le quote già detenute da Seima, non sembra comunque alterare significativamente le condizioni attuali del mercato. L'investigazione condotta dalla Commissione ha infatti indicato che le potenziali e pur elevate quote della nuova entità in alcuni paesi come la Spagna (Nuova entità []%; Seima []%; MM []%) e l'Italia (Nuova entità []%;

Seima []%; MM []%) risultano, alla luce delle condizioni effettive del settore, notevolmente ridimensionate e comunque non indicative di un potere di mercato che possa in qualche modo risultare dominante.

22. Seima, infatti, cura in Spagna la commercializzazione per conto di altri produttori (Britax, Swf, Ulo e Arteb). Senza la gamma di fanali posteriori commercializzati per conto terzi la propria quota di mercato in Spagna scende dal []% al []%.
23. In secondo luogo, l'indagine di mercato ha confermato che le sopracitate quote fornite dalla parte notificante sono in larga misura superiori a quelle effettive. Mentre il 55% del mercato è detenuto dai fornitori di ricambi originali, di cui Seima e Magneti Marelli fanno parte, il rimanente 45% può essere attribuito ai fornitori dei ricambi cosiddetti "adattabili" (o pirata). Alla luce di ciò, pur non essendo possibile determinare con esattezza le quote effettive della nuova entità, risulta evidente che, rispetto al mercato della fanaleria posteriore IAM nella sua totalità, le quote fornite dalla parte notificante risultano pressoché dimezzate.
24. Nel settore della fanaleria posteriore IAM l'inchiesta condotta dalla Commissione ha poi evidenziato che vi è una forte concorrenza a tutti i livelli. Non esistono infatti barriere tariffarie all'interno dello SEE e le differenze di prezzo nei vari Stati Membri (in media tra il 5 ed il 10%) sono dovute ai diversi sistemi distribuzione, in particolare i livelli intermediari (importatori, grossisti o rivenditori) coinvolti nella distribuzione, ed alle diverse condizioni competitive collegate alla politica dei marchi adottata dai costruttori. I costi di trasporto all'interno dello SEE sono relativamente bassi (dall'1 al 3% del costo del prodotto) e si registra un trend verso acquisti centralizzati, in particolare grazie alla presenza di grossisti di grandi dimensioni che acquistano in modo centralizzato per rivendere nei vari Stati Membri. Tali fattori indicano che potere di acquisto nel mercato della fanaleria IAM rimane pertanto, anche a livello nazionale, un fattore di condizionamento determinante e tale da controbilanciare il potere dell'offerta. Si deve infine rilevare che, riguardo ad un'ipotetica posizione dominante della nuova entità in Spagna o in Italia, concorrenti e clienti non hanno espresso alcuna preoccupazione riguardo l'operazione.

Legami verticali

- 25 Non si ritiene che l'operazione avrà un impatto sul mercato a valle della produzione automobilistica. Il complesso dei prodotti dell'illuminazione rappresentano infatti solo circa l'1-1,5% del valore totale del veicolo e Fiat Auto detiene una quota non superiore al 10% del mercato europeo dell'auto. A seguito della concentrazione non c'è il rischio che la nuova entità possa limitare o escludere le forniture ai danni degli attuali clienti di Seima.

VII. CONCLUSIONE

Per le ragioni sopra esposte la Commissione ha deciso di non opporsi all'operazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune e l'accordo SEA. La presente decisione e' adottata ai sensi dell'articolo 6(1) (b) del Regolamento del Consiglio (CEE) n. 4064/89.

Per la Commissione,