

***Cas n° COMP/M.4420 -  
CREDIT AGRICOLE /  
FIAT AUTO / FAFS***

Le texte en langue française est le seul disponible et faisant foi.

**RÈGLEMENT (CE) n° 139/2004  
SUR LES CONCENTRATIONS**

---

Article 6, paragraphe 1, point b) NON-OPPOSITION  
date: 05/12/2006

***En support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le  
numéro de document 32006M4420***



Bruxelles, le 05-XII-2006

SG-Greffe(2006) D/207419

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CE) n° 139/2004 concernant la non-divulgence des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale.

PROCEDURE CONCENTRATIONS  
DECISION ARTICLE 6(1)(b)

Aux parties notifiantes

Messieurs, Mesdames,

**Objet : Affaire n° COMP/M.4420 – Crédit Agricole / Fiat Auto / Fidis Retail Italia  
Votre notification du 27 octobre 2006 conformément à l'article 4 du règlement  
du Conseil n° 139/2004.**

1. Le 27/10/2006, la Commission a reçu notification d'un projet de concentration, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil, par lequel les entreprises Crédit Agricole SA ("Crédit Agricole", France) et Fiat Auto S.p.A. ("Fiat", Italie), appartenant au groupe Fiat, acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement du Conseil, le contrôle en commun de l'entreprise Fidis Retail Italia S.p.A. ("Fidis Retail", Italie) par achat d'actions. Simultanément, certaines filiales de Fiat Groupe seront apportées à l'entreprise commune qui sera renommée Fiat Auto Financial Services S.p.A (« FAFS », Italie).
2. Après examen de la notification, la Commission a conclu que l'opération notifiée relève du champ d'application du règlement (CE) n° 139/2004<sup>1</sup> du Conseil et qu'elle ne soulève pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun et avec l'accord EEE.

---

<sup>1</sup> JO L 24, 29.01.2004, pages 1-22

## I. LES PARTIES

3. Crédit Agricole est une banque généraliste qui offre une large gamme de services bancaires et liés à l'assurance. Ses principales activités sont les suivantes : banque de détail à l'international (principalement en Europe) et en France à travers les Caisses régionales et le réseau LCL (anciennement Crédit Lyonnais) ; banque d'investissement et de financement (Calyon) ; gestion d'actifs, assurances et banque privée. Enfin, Crédit Agricole propose des services financiers spécialisés, notamment en France via Sofinco et Finaref (crédit à la consommation, gestion de parc).
4. Fiat Auto est la société du groupe Fiat qui conçoit, fabrique et commercialise dans le monde les véhicules automobiles des marques Fiat, Lancia et Alfa Romeo. Elle détient également des activités financières, en particulier dans les secteurs du financement des réseaux véhicules particuliers (« VP ») et véhicules utilitaires légers (« VUL ») et de la location longue durée pour les VP, VUL et Véhicules industriels (« VI »). Le groupe Fiat, quant à lui, est actif dans d'autres secteurs et principalement dans la construction de poids lourds, de véhicules spéciaux, d'autobus, de cars et de matériel agricole et de travaux publics.
5. Fidis Retail Italia est une société active dans le domaine du financement automobile pour particuliers en Italie. Elle est actuellement exclusivement contrôlée par une autre société italienne, Synesis Finanziaria, qui détient 51% de son capital (les 49% restants sont détenus par le groupe Fiat qui ne dispose cependant d'aucun contrôle sur Fidis Retail Italia).<sup>2</sup>

## II. L'OPERATION

### *Deux étapes interdépendantes*

6. L'opération se déroule en deux étapes. La première consiste en l'acquisition par le groupe Fiat de 51% du capital de Fidis Retail Italia, cela lui conférant la totalité des parts de cette dernière (il en détient déjà 49%). Il est également prévu que le groupe Fiat transfère certaines de ses activités financières à Fidis Retail Italia qui sera alors rebaptisée Fiat Auto Financial Services (« FAFS »)<sup>3</sup>. La deuxième étape consiste en la revente de 50% de FAFS à Crédit Agricole. A l'issue de ces différentes étapes, FAFS sera détenue conjointement par Crédit Agricole et Groupe Fiat.
7. Ces deux transactions ne constituent qu'une seule et même opération. Aucune d'entre elles ne peut être menée sans l'autre. En effet, l'acquisition de la totalité du capital de Fidis Retail Italia par le groupe Fiat est une condition indispensable à l'exécution du Share Purchase Agreement signé le 14 octobre 2006 par le Crédit Agricole et Fiat Auto SpA. Cet accord prévoit ainsi que le groupe Fiat s'engage à acquérir le capital restant de Fidis Retail Italia et, au même moment, à céder à cette dernière certains actifs financiers. Fidis Retail Italia sera alors rebaptisée FAFS et Fiat en cédera immédiatement 50% au Crédit Agricole.

---

<sup>2</sup> Cf la décision en date du 25 avril 2003 et concernant le cas M.3067 *Intesa/Capitalia/IMI Investimenti/UNicredito/Fidis Retail*. Synesis Finanziaria est une société holding contrôlée par quatre banques italiennes.

<sup>3</sup> Seront notamment cédées les activités dans le secteur de la gestion de parcs automobiles pour véhicules particuliers, véhicules utilitaires et véhicules industriels et dans celui du financement des concessionnaires pour véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers.

8. L'acquisition par le groupe Fiat de la totalité du capital de Fidis Retail Italia est assurée par l'existence d'une promesse de vente pour ces dites parts, consentie par Synesis Finanziaria. Cette dernière ne peut s'opposer à l'exercice de cette promesse de vente. Ces deux transactions constituent donc une seule et même opération de concentration et seule l'acquisition d'un contrôle conjoint sur FAFS sera ainsi analysée par la Commission.

#### *Contrôle conjoint*

9. L'opération de concentration se traduit par l'acquisition, par Crédit Agricole et Groupe Fiat, du contrôle conjoint sur FAFS. En effet, le capital de cette dernière sera détenu à 50/50 par ses deux sociétés mères. Le conseil d'administration sera composé de 6 à 8 membres, chacune des deux sociétés nommant la moitié de ses membres. Ses décisions devront être prises à la majorité de 5 voix s'il est composé de 6 membres, ou de 6 voix s'il est composé de 8 membres. Le Conseil d'administration aura une compétence exclusive pour statuer sur toute décision stratégique concernant le groupe FAFS notamment s'agissant de l'adoption du business plan et des objectifs annuels ainsi que de la nomination de tout responsable ayant un poste clé et de tout dirigeant national.
10. L'ensemble des éléments ci-dessus énumérés permet de conclure à l'acquisition d'un contrôle conjoint de Crédit Agricole et Groupe Fiat sur FAFS. L'opération constitue donc une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du Règlement sur les concentrations.

### **III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE**

11. Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 5 milliards d'euros<sup>4</sup> (Crédit Agricole 89 milliards, Groupe Fiat 46 milliards et Fidis Retail 779 millions)<sup>5</sup>. Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans la Communauté de plus de 250 millions d'euros (Crédit Agricole 84 milliards, Groupe Fiat 30 milliards et Fidis Retail 779 millions) mais seulement une d'entre elles réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans un seul et même Etat membre. L'opération a donc une dimension communautaire, au sens de l'article 1, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil.

---

<sup>4</sup> Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5(1) du règlement relatif au contrôle des opérations de concentrations et à la communication de la Commission sur le calcul du chiffre d'affaire (JO C 66, du 2.3.1999, p. 25).

<sup>5</sup> FAFS sera constituée de Fidis Retail Italia et d'actifs financiers cédés par Fiat. Or, le chiffre d'affaires qui peut être affecté à ces derniers au titre de l'année 2005 est inclus dans celui du groupe Fiat, conformément au point 23 de la communication de la Commission sur la notion d'entreprises concernées au sens du règlement n° 4064/89 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises (98/C 66/03). Le chiffre d'affaires qui doit être pris en compte pour la l'entreprise commune correspond donc à celui de Fidis Retail Italia.

## V. LES MARCHÉS DE PRODUIT ET GEOGRAPHIQUES PERTINENTS

12. Les parties considèrent que les marchés de produits concernés sont ceux du financement automobile au détail, de la gestion de parc automobile, du financement des concessionnaires, de la construction et de la vente en gros de véhicules particuliers (VP) et de véhicules utilitaires légers (VUL), de la construction et de la vente en gros de véhicules industriels (VI) et enfin de la location longue durée pour VI.

### *Le marché du financement automobile au détail*

13. Selon les parties, le marché du financement automobile au détail est celui sur lequel se rencontrent la demande des clients (professionnels ou particuliers) en matière de crédit à la consommation automobile et l'offre de trois catégories d'acteurs : les banques généralistes, les établissements spécialisés (Sofinco, Cofinoga etc) et les sociétés financières captives (créées et contrôlées par les constructeurs automobiles). Aux termes d'une décision récente<sup>6</sup>, la Commission européenne a envisagé l'existence d'un marché du crédit à la consommation affecté aux véhicules automobiles éventuellement segmenté entre le marché du crédit proposé par des sociétés captives et celui du crédit proposé par d'autres offreurs. Elle n'a cependant pas tranché la question. Les réponses au test de marché réalisé en l'espèce semblent indiquer qu'il existe un marché global du financement automobile de détail. La définition exacte du marché du financement automobile au détail peut, en l'espèce, être laissée ouverte dans la mesure où l'opération ne soulève pas de doutes sérieux sur ce marché.
14. Les parties estiment que le marché du financement automobile au détail est de dimension nationale. Elles se fondent principalement sur le champ d'application des contraintes réglementaires en ce domaine et sur le fait que les clients s'adressent en pratique aux établissements installés dans l'Etat membre dans lequel ils résident. Cette prise de position correspond à celle avancée par la Commission aux termes d'une décision dans le même secteur<sup>7</sup> et n'est pas contredite par les réponses au test de marché réalisé en l'espèce.

### *Le marché du financement des concessionnaires*

15. Les parties considèrent qu'il existe un marché du financement des concessionnaires sur lequel se rencontrent la demande des concessionnaires pour leurs achats de véhicules neufs ou d'occasion et l'offre de deux catégories d'offreurs : les banques généralistes et les sociétés financières captives (créées et contrôlées par les constructeurs automobiles). En ce domaine, la Commission a défini un marché plus large, celui du crédit d'exploitation aux petites et moyennes entreprises, sans se prononcer sur d'éventuelles segmentations<sup>8</sup>. Les réponses au test de marché réalisé en l'espèce semblent indiquer qu'il existe un marché séparé pour le financement des concessionnaires.

---

<sup>6</sup> Cf la décision concernant le cas M.3067 précitée.

<sup>7</sup> Cf la décision en date du 22 décembre 1998 et concernant le cas M.1370 *Peugeot/Credipar*.

<sup>8</sup> Cf la décision en date du 23 octobre 2001 et concernant le cas M.2577 *GE Capita Heller Financial*.

16. Au plan géographique, les parties estiment que, les réseaux étant organisés sur une base nationale, le marché est de même dimension. Les retours de test de marché souscrivent à la position défendue par les parties à l'opération.
17. La question de la définition de marché, géographique et de produits, peut cependant, en l'espèce, être laissée ouverte les conclusions de l'analyse demeurant inchangées.

#### ***Le(s) marché(s) de la gestion de parc automobile***

18. En ce qui concerne le marché de la gestion de parc automobile, les parties estiment qu'il s'agit d'un marché global, regroupant la gestion de flotte avec leasing ou location longue durée (« LLD ») opérationnels et la gestion de flotte sans leasing opérationnel. Elles soulignent en effet que les mêmes offreurs proposent ces services avec ou sans leasing. Les réponses au test de marché souscrivent à la position des parties. La Commission européenne, quant à elle, après avoir envisagé de distinguer ces deux catégories de gestion<sup>9</sup>, souligne, aux termes d'une décision récente, que les opérateurs interrogés sont au contraire favorables à une absence de distinction<sup>10</sup>. Elle ne tranche cependant pas la question. Cette dernière peut en l'espèce être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse demeurant inchangées.
19. S'agissant de la dimension géographique du marché de la gestion de parc automobile, les parties considèrent que ce dernier est de taille nationale. Cette prise de position est en accord avec celle de la Commission aux termes d'une décision antérieure<sup>11</sup>. Les réponses au test de marché réalisé en l'espèce sont sur ce point partagées. Certains opérateurs interrogés estiment en effet que la proximité avec les clients et la nécessaire maîtrise de la législation, des coutumes et des réseaux justifient une dimension nationale tandis que d'autres estiment que les tailles des entreprises (clientes comme vendeuses) et de leurs réseaux milite en faveur d'une dimension supranationale. La question de la dimension géographique du marché de gestion de parcs peut cependant être laissée ouverte dans la mesure où l'opération ne soulève pas de doutes sérieux sur ce marché.

#### ***La fabrication et la vente en gros de véhicules***

20. S'agissant de la fabrication et de la vente en gros de véhicules, la Commission a estimé, aux termes de plusieurs décisions, que différents marchés pouvaient être définis. Il s'agit notamment du marché de la fabrication et de la vente de VP, de celui de VUL et de celui de VI. Ce dernier se divise en trois marchés en fonction du poids des véhicules (de 3,5 à 6 tonnes; de 6 à 15/16 tonnes; au dessus de 15/16 tonnes). Les parties reprennent ces définitions de marché aux termes de leur notification. Les réponses au test de marché réalisé en l'espèce ne remettent pas en cause ces définitions.
21. Les parties considèrent que les marchés de la vente en gros et de la fabrication, qu'il s'agisse des VP, VUL ou VI, sont de dimension européenne voire mondiale. Les opérateurs interrogés tendent à confirmer cette position. Cette question peut

---

<sup>9</sup> Cf la décision en date du 10 février 2003 et concernant le cas M.3029 *Société Générale/AIHL Europe*.

<sup>10</sup> Cf la décision en date du 12 juin 2006 et concernant le cas M.4199 *De Lage Landen Athlon*.

<sup>11</sup> Cf la décision concernant le cas M.4199 précitée.

cependant être laissée ouverte en l'espèce dans la mesure où l'opération ne soulève pas de doutes sérieux sur ces marchés.

### ***La location longue durée de véhicules***

22. Les parties définissent enfin des marchés concernant la location longue durée de véhicules. Ces définitions suivent celles qui sont retenues pour la fabrication et la vente de véhicules. Les parties soulignent que la Commission européenne ne définit qu'un seul marché en ce qui concerne la location longue durée de véhicules industriels en Italie. Il s'agit du marché des VI de 3,5 à 6 tonnes, les VI de poids plus élevé étant interdits à la location dans ce pays<sup>12</sup>.
23. Les parties retiennent, pour ce marché, une dimension nationale, position avancée par la Commission notamment aux termes de deux précédentes décisions<sup>13</sup>.

## **VI. ANALYSE CONCURRENTIELLE**

### ***Relations horizontales***

24. Selon les informations fournies par les parties, seuls quelques marchés seront affectés horizontalement. En effet, sur la plupart des marchés concernés, l'opération n'entraîne que de faibles chevauchements entre les activités des parties.
25. Sur le marché de la gestion de parc automobile, si la dimension nationale est retenue, l'opération n'entraîne de chevauchements qu'en France, le Crédit Agricole n'étant actif que dans ce pays. Le groupe Fiat, quant à lui, est aussi actif en Italie, Espagne, Royaume Uni et Pays-Bas. Toutes ces activités seront transférées à FAFS après l'opération<sup>14</sup>. La part de marché du nouveau groupe n'y dépasse pas [0-10%], quelle que soit la définition de marché de produits retenue (marché global ou distinction de la gestion en fonction de l'existence ou non d'une offre de leasing). Si un marché géographique plus large est retenu, l'opération n'entraîne pas non plus de risque d'atteintes à la concurrence. En effet, le chevauchement entre les activités des parties sur un marché européen est très limité, leurs parts de marché cumulées s'élevant à [0-10%] (dont [0-10] points pour le Crédit Agricole).
26. L'opération n'entraîne aucun chevauchement sur les différents marchés de la fabrication et de la vente de véhicules, seul le groupe Fiat étant actif sur ces marchés. La location longue durée de VI de plus de 3,5 tonnes ne constitue pas non plus un marché horizontalement affecté, le groupe Crédit Agricole n'y étant pas actif. Seul le groupe Fiat y est présent et uniquement en Italie. En ce qui concerne le marché global du financement des concessionnaires, les activités des parties se chevauchent en France, en Pologne, au Portugal, en Grèce et enfin en Italie. Les parts de marchés les plus élevées détenues par les parties se situent dans ce dernier pays et ne dépassent pas [0-10%], selon leurs estimations. Le groupe Fiat transférera ses activités sur ce marché à FAFS (sauf en Grèce où il les conservera).

---

<sup>12</sup> Cf la décision en date du 4 septembre 2001 concernant le cas M.2450 *Fidis/Sei/Jv* et la décision en date du 24 novembre 2005 et concernant le cas M.3987 *Fidis Renting/Leasys*.

<sup>13</sup> Cf les deux décisions précitées (cas M.2540 et M.3987).

<sup>14</sup> Notamment à travers ses filiales Leasys et Savarent.

27. Selon les parties, les seuls marchés affectés horizontalement sont ceux du financement automobile de détail en France et en Grèce où Crédit Agricole et Fidis Retail sont présents. Le groupe Fiat, quant à lui, n'est pas actif sur ces marchés. En effet, bien que des chevauchements soient entraînés dans d'autres pays (Italie, Pologne, Pays-Bas, Portugal, Allemagne), le cumul des parts de marché des parties ne dépasse pas 15%. Ce constat est valable si la définition retenue est celle adoptée par les parties (c'est-à-dire un marché global réunissant tous les établissements proposant des solutions de financement automobile au détail). Si la définition avancée par la Commission (c'est-à-dire la séparation entre d'une part un marché regroupant les établissements financiers (spécialisés et généralistes) et d'autre part un marché des sociétés captives), est retenue, l'opération n'entraîne pas de chevauchement. En effet, ni Crédit Agricole ni Fiat ne détient de société captive. Seule Fidis Retail propose de tels services. Seule l'analyse menée sur la base d'un marché global fait apparaître des marchés affectés.
28. En France, sur un marché global, tous établissements confondus, les parts de marché cumulées des parties s'élèvent, selon leurs estimations, à près de [15-25%]. Il convient cependant de remarquer que l'opération ne modifie pas de manière substantielle l'état des forces sur ce marché. En effet, le chevauchement reste limité, le groupe Crédit Agricole disposant déjà avant l'opération d'une part de marché de près [15-25%]. En outre, les parties resteront confrontées à la concurrence de plusieurs opérateurs de taille significative : BNP Paribas ([10-20%]), Société Générale ([0-10%]), Crédit Mutuel ([0-10%]), RCI-Banque DIAC<sup>15</sup> ([0-10%]), Crédipar<sup>16</sup> ([0-10%]), et Caisses d'épargne ([0-10%]).
29. En Grèce, sur un marché global, l'opération se traduit pour les parties par des parts de marché cumulées d'un peu plus de 15%, le Crédit Agricole y apportant [5-15] points. Celles-ci resteront cependant confrontées à la pression concurrentielle d'opérateurs significatifs : Eurobank (plus de [20-30%]), National Bank of Greece ([10-20%]), Piraeus Multifin (plus de [5-15%]), et Alfa Bank (plus de [5-15%]).

### *Relations verticales*

30. Les seuls marchés de produits sur lesquels les parties détiennent des parts de marché (cumulées ou individuelles) de plus de 25% sont les suivants : les marchés de la fabrication et de la vente en gros de véhicules particuliers et utilitaires légers, le marché de la construction et de la vente en gros de véhicules industriels et le marché de la gestion de parc. Comme cela est développé ci-dessous, les marchés géographiques ne sont pas tous affectés.

### *Marchés de la fabrication et de la vente de véhicules particuliers et utilitaires légers*

31. Le groupe Fiat détient plus de 25% des marchés de la fabrication et de la vente en gros de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers en Italie. Les marchés situés à l'amont et à l'aval (c'est-à-dire la gestion de parc automobile et le financement des concessionnaires<sup>17</sup>) doivent donc être considérés comme affectés. Il convient cependant

---

<sup>15</sup> Diac est la société captive du constructeur Renault.

<sup>16</sup> Crédipar est la société captive du constructeur PSA.

<sup>17</sup> Les services de location longue durée ne sont pas proposés par Fiat pour les VP et VUL. Quant au Crédit Agricole, il n'offre pas ces services en Italie.

de remarquer que Fidis Retail n'est pas actif sur ces marchés en Italie, que Crédit Agricole n'est présent que sur le marché du financement des concessionnaires et de manière très limitée ([0-5%]) et, enfin, que le groupe Fiat était déjà présent sur ces deux marchés avant l'opération. Les relations verticales préexistaient donc à l'opération.

32. Le groupe Fiat n'est pas présent sur le marché de la vente de détail de véhicules particuliers et utilitaires légers. Il vend en effet ces véhicules en gros, notamment aux concessionnaires, ces derniers les vendant à leur tour au détail. Les parties estiment donc qu'il n'existe pas de relations verticales entre la vente en gros réalisée par Fiat et le financement automobile au détail proposé par Fidis Retail. Ce sont les concessionnaires qui proposent les solutions de financement aux consommateurs finals. Il convient à cet égard de souligner qu'ils n'ont jamais l'obligation de travailler avec la société captive du groupe automobile auquel ils sont rattachés pour la vente de véhicules neufs et *a fortiori*, qu'aucune obligation d'exclusivité ne leur est imposée lorsqu'ils font ce choix. De fait, les concessionnaires travaillent souvent en même temps pour une captive et d'autres établissements financiers. En tout état de cause, l'opération ne devrait pas impliquer de changement dans les liens entre Fidis Retail et les concessionnaires du groupe Fiat. Cette filiale réalise en effet déjà la quasi-totalité de ses activités avec les concessionnaires du groupe Fiat. Avant 2003, Fidis Retail était d'ailleurs une société captive du groupe Fiat, et avait donc déjà noué des liens avec les concessionnaires du groupe.

#### *Le marché de la construction et de la vente en gros de véhicules industriels*

33. En ce qui concerne le marché de la construction et de la vente de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes, le groupe Fiat détient une part de marché de plus de 25% dans les Etats Membres suivants : Allemagne, Italie, Danemark, Finlande, Suède et Autriche. Les marchés situés en amont ou en aval de ceux-ci (c'est-à-dire la location longue durée et le financement de concessionnaires) doivent donc être considérés comme affectés verticalement. L'opération ne crée cependant pas de risque d'atteintes à la concurrence en raison de ces relations verticales.
34. En effet, en ce qui concerne la location longue durée, le Crédit Agricole n'est pas présent dans ces pays et le groupe Fiat y était actif avant l'opération. Les relations verticales ne sont donc pas créées par cette dernière. S'agissant du financement des concessionnaires, le Crédit Agricole n'est quasiment pas présent en Italie ([0-5%]) et le groupe Fiat y a des activités qu'il détenait déjà avant l'opération et qui seront transférées à FAFS. Fidis Retail n'est pas actif sur ces marchés.

#### *Le marché de la gestion de parc*

35. Le groupe Fiat dispose d'une part de marché de près de [25-35%] sur le marché de la gestion de parc en Italie. Le marché de la fabrication et de la vente en gros de véhicules en Italie, qui est situé en amont, doit être considéré comme affecté verticalement. Il convient cependant de remarquer que l'opération ne modifie en rien la structure de la concurrence sur ces marchés. En effet, d'une part, le groupe Crédit Agricole n'est présent sur aucun de ces deux marchés (marchés de la fabrication et de la vente en gros de véhicules et marché de la gestion de parc). D'autre part, le groupe Fiat y était déjà actif avant l'opération.

### *Coordination du comportement concurrentiel des sociétés mères*

36. Après la concentration, le seul marché sur lequel les deux sociétés mères de l'entreprise commune seront simultanément présentes est celui du financement des concessionnaires en Grèce. Or les activités de ces dernières y sont très limitées. En effet, Fiat Auto n'y a qu'une part de marché de [0-5%] et Crédit Agricole de [0-5%]. Au vu des éléments précédents, la prise de contrôle conjoint de FAFS ne présente donc aucun risque de coordination du comportement concurrentiel de Fiat et de Crédit Agricole.

### **VII. CONCLUSION**

37. Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE. Cette décision est prise sur la base de l'article 6, paragraphe 1, point b, du règlement du Conseil n° 139/2004.

Pour la Commission  
signé  
Neelie KROES  
Membre de la Commission