

Décision n°2002-C/C-15 du 15 février 2002

Affaire CONC-C/C-01/0069 : DaimlerChrysler Belgium Luxembourg sa / I.T.A.P. nv

Vu la notification de l'opération de concentration déposée au secrétariat du Conseil de la concurrence le 21 décembre 2001.

Vu le Rapport du Corps des Rapporteurs du 28 janvier 2002.

Entendu à l'audience du 15 février 2002 :

- le Rapporteur en son rapport;
- Me Peter Wytinck, Avocat à l'ordre néerlandais du barreau de Bruxelles, représentant commun de la partie notificante.

A. Les parties en cause

La partie notificante

DaimlerChrysler Belgium Luxembourg S.A. (ci-après DC Belux), immatriculée au R.C.B. n°423.726 est une société anonyme belge qui a son siège social 68 avenue du péage à 1200 Bruxelles et qui importe et distribue en gros et au détail des voitures et véhicules utilitaires.

La DC Belux est une filiale à 100% de DaimlerChrysler AG, société par action de droit allemand.

Le vendeur

La S.A. Willy Van Doorne International est une société anonyme belge sise à 2970 Schilde, Belvédereef 3, qui détient toutes les actions nominatives représentatives du capital de I.T.A.P. S.A.

La société cible

La société International Trading and Project, en abrégé I.T.A.P. S.A., est un société anonyme de droit belge immatriculée au R.C. Anvers n°228.351 et dont le siège social est établi 3 Belvédereef à 2970 Schilde et qui exerce le commerce sous la dénomination commerciale "Automobielbedrijf Antwerpen", en abrégé "A.B.A." est un concessionnaire exclusif qui appartient au réseau de distribution sélective établi par DC Belux pour les voitures et les véhicules utilitaires de la marque Mercedes-Benz.

La I.T.A.P. S.A. assure la distribution via un concessionnaire voitures ("A.B.A." à Borgherhout), un agent voitures ("A.B.A." à Schilde) et via un concessionnaire véhicules utilitaires ("Truck Center Antwerpen", en abrégé "T.C.A." à Wilrijk) dont les ventes sont incluses dans celles de I.T.A.P. nv.

B. L'opération notifiée

La notification a pour objet un projet d'accord de concentration par laquelle DC Belux souhaite acquérir le contrôle exclusif de I.T.A.P. S.A. par le biais de l'acquisition de l'ensemble des actions de cette dernière.

Il s'agit d'une intégration verticale dont le closing est prévu pour le 31 mars 2002.

La concentration fait suite à la volonté de DC Belux de prendre le contrôle de cette concession et d'investir dans la qualité du service et ainsi dans l'image de marque de Mercedes-Benz.

Les sociétés précitées sont des entreprises au sens de l'article 1er de la loi et l'opération notifiée est une opération de concentration au sens de l'article 9 de la loi.

Sur la base des indications fournies par les parties, les seuils de chiffres d'affaires visés à l'article 11 de la loi sont atteints.

C. Les marchés concernés

Le secteur économique concerné par la concentration est celui du commerce de gros et de détail des véhicules automobiles (code NACE 50.10).

1. Marchés de produits concernés

1.1. Commerce de gros et au détail des voitures passagers

Les parties affirment que l'un des marchés en cause est celui des véhicules passagers en se référant notamment à la décision IV/M1036 Chrysler Distribution de la Commission européenne. Sur ce marché, les parties notifiantes n'atteignent pas 25% de parts de marché.

Dans d'autres affaires, la Commission européenne a segmenté différemment le marché suivant la taille ou les prix des produits concernés. Suivant cette approche, un des marchés de produits en cause serait le commerce de gros et au détail des voitures particulières toutes marques.

Pour ces marchés, il y a lieu de faire une distinction entre le marché de gros sur lequel DC Belux est actif et le marché au détail sur lequel DC Belux et I.T.A.P. sont actifs.

Dans cette hypothèse, le marché de la vente au détail n'est pas affecté, seul le marché de commerce de gros des voitures de classe F (voitures de luxe, principalement la classe S de Mercedes-Benz) serait un marché concerné de plus 25%.

Le Conseil considère qu'il n'importe pas, dans le cadre de la présente concentration, de trancher la question relative à la définition des marchés dès lors qu'il estime que même dans la définition la plus restrictive, l'opération n'entraînera pas la constitution ou le renforcement d'une position dominante dans le chef des parties notifiantes, et que, comme relevé ci-après dans l'appréciation, l'opération d'intégration verticale ne modifiera pas le pouvoir de l'acquéreur sur le marché.

1.2. Commerce de gros et au détail de véhicules utilitaires

Par référence à différentes décisions de la Commission européenne, la classification retenue par la Commission Européenne aboutit à la distinction suivante :

- le marché des véhicules utilitaires de moins de 5/7 tonnes (" light duty ");
- le marché des véhicules utilitaires entre 5/7 et 16 tonnes (" medium duty ");
- et le marché des véhicules utilitaires de plus de 16 tonnes (" heavy duty ").

Selon la décision, il est à noter que la Commission différencie la catégorie " light duty " de la catégorie " medium duty " en utilisant comme point de démarcation parfois 5 tonnes, parfois 6 tonnes ou encore 7 tonnes.

Dans la mesure où le groupe Daimler Chrysler utilise 6 tonnes comme point de référence, les parties notifiantes proposent de considérer la classification suivante :

- le marché des véhicules utilitaires de moins de 6 tonnes (" light duty ");
- le marché des véhicules utilitaires entre 6 et 16 tonnes (" medium duty ");
- et le marché des véhicules utilitaires de plus de 16 tonnes (" heavy duty ").

Pour ces marchés, il y a lieu de faire une distinction entre le marché de gros sur lequel DC Belux est actif et le marché au détail sur lequel DC Belux et I.T.A.P. sont actifs.

Dans cette hypothèse, le marché de la vente au détail n'est pas concerné. Seul, le marché de commerce de gros des véhicules utilitaires entre 6 et 16 tonnes est un marché concerné de plus de 25%.

2. Marché géographique concerné

Le marché géographique est l'ensemble du territoire belge. Les parties font toutefois remarquer qu'au niveau de la production, le marché est clairement mondial, tandis qu'au niveau de la distribution, il tendrait à acquérir une dimension européenne. Cette tendance est confortée par l'introduction de l'euro qui augmentera la transparence des prix ainsi que la possibilité pour les consommateurs d'acheter hors les frontières nationales.

D. Analyse concurrentielle

1. Structure de l'offre et de la demande

Aucun développement notable n'est intervenu sur le marché de commerce de gros des voitures de classe F et sur celui du commerce de gros des véhicules utilitaires depuis les notifications précédentes effectuées par DC Belux.

2. Réseau de distribution de DC Belux

Le réseau de distribution des véhicules Mercedes-Benz compte 100 points de vente en Belgique.

3. La stratégie commerciale mise en œuvre par DC Belux

La S.A. DC Belux fait part au Service que la tendance vers une intégration verticale est une tendance générale en Europe pour une grande partie des entreprises actives dans la production de voitures y compris Daimler Chrysler AG. La S.A. DC Belux précise que cette tendance a d'ailleurs été reconnue par la Commission dans sa décision du 27/07/2001, affaire Mazda Motor Corporation / MCL n° M.2514.

Cette tendance résulte de la volonté de réduire les coûts de distribution, d'avoir quelques concessions afin de garantir et maintenir l'image de marque, la qualité de la vente ainsi que du service après vente à un niveau élevé.

La S.A. DC Belux précise qu'une concession exploitée par la marque elle-même a des effets positifs sur les investissements et les prestations des concessionnaires indépendants.

4. La réaction du secteur

Les concurrents n'émettent pas d'avis négatif quant à l'opération en cause.

Les marques BMW ainsi que JAGUAR estiment que ces reprises peuvent s'expliquer par la volonté de l'importateur d'assurer une rentabilité saine.

Les concurrents ne voient pas d'effet négatif résultant de ces opérations s'agissant de la concurrence entre marques.

JAGUAR déclare qu'il est possible que DC Belux se prépare à la nouvelle réglementation européenne et qu'il tente de contrôler la gestion de la chaîne de distribution dans sa globalité ou tout au moins les points de vente les plus importants (principalement ceux situés dans les grandes agglomérations).

La FEBIAC est d'avis que ces opérations n'auront pas de conséquence ni pour la concurrence entre marques ni pour la concurrence dans la marque. Elle fait remarquer que cette tendance à l'intégration verticale dans ce secteur est perceptible au niveau européen.

Appréciation

Dans les décisions des 25 septembre et 18 décembre 2001, le Conseil avait déjà relativisé l'importance de la part de marché des parties notifiantes compte tenu du caractère fluctuant et aléatoire du marché. Ainsi, pour l'année 2000, leur part de marché passe de [CONFIDENTIEL]% à près de [CONFIDENTIEL]%. Cela résulte de la combinaison d'une augmentation des immatriculations de véhicules de luxe commercialisés par les parties et d'une légère diminution du volume total des immatriculations dans ce segment.

Outre le fait que, sur ce marché extrêmement étroit, une légère variation des immatriculations peut en effet entraîner une fluctuation sensible des parts de marché, il y lieu de prendre également en considération le fait que s'agissant d'une intégration verticale, l'acquéreur n'augmente pas sa part de marché.

Sur le marché belge des véhicules utilitaires de 6 à 16 tonnes, la part de marché de DC Belux est moindre, de l'ordre de [CONFIDENTIEL]%. De solides concurrents semblent bien implantés sur ce marché avec des parts relativement stables et conséquentes pour les trois dernières années écoulées. Citons en particulier les groupes Volvo, Man, Iveco et Daf.

Le Conseil estime en conséquence que la concentration notifiée n'aura pas pour effet l'acquisition ou le renforcement d'une position dominante qui entrave de manière significative une concurrence effective sur le marché belge concerné ou sur une partie substantielle de celui-ci.

PAR CES MOTIFS

LE CONSEIL DE LA CONCURRENCE

Constate que la concentration tombe dans le champ d'application de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique et est admissible en vertu de l'article 33, §2, 1. a, de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique.

Limite les effets de la décision aux éléments qui lui furent notifiés.

Invite les entreprises concernées à lui transmettre dès leur signature une copie du contrat relatif à la cession de la totalité des actions de la ITAP S.A.

Ainsi décidé le 15 février 2002 par la chambre du Conseil de la concurrence composée de Madame Marie-Claude Grégoire, Président, de Monsieur De Wolf, de Monsieur Robert Sacré et de Monsieur Roger Ramaekers, Membres.