



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DDI-1-411/43/587/02/KMB

Warszawa, 2002-10-09

Decyzja Nr DDI - 89 / 2002

Na podstawie art. 17 w związku z art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122, poz. 1319, z późn. zm.), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **wyraża zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez spółkę Johnson Controls Inc. z siedzibą w Milwaukee (Wisconsin, USA) bezpośredniej kontroli - przez nabycie 100 % udziałów - nad spółką Varta Automative GmbH z siedzibą w Hanowerze (Niemcy) oraz jej spółką zależną VB Autobatterien GmbH z siedzibą w Stuttgarcie (Niemcy).

UZASADNIENIE

W dniu 14 sierpnia 2002 r. do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji przedsiębiorców, polegającej na przejęciu przez spółkę Johnson Controls Inc. z siedzibą w Milwaukee (Wisconsin USA) zwaną dalej „JCI”, kontroli nad spółką Varta Automative GmbH z siedzibą w Hanowerze (Niemcy) zwaną dalej „Varta” i jej spółką zależną VB Autobatterien GmbH z siedzibą w Stuttgarcie (Niemcy) zwaną dalej „VB”.

W związku z tym, iż:

- spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające obowiązek zgłoszenia koncentracji, bowiem łączny obrót ww. przedsiębiorców w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekraczał 50 mln euro, tj. wartość określoną w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122, poz. 1319, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą antymonopolową
- przejęcie kontroli nad innym przedsiębiorcą, jest jednym ze sposobów koncentracji, określonym w art. 12 ust. 2 ww. ustawy,
- w przedmiotowej sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek egzoneracyjnych, wymienionych w art. 13 ustawy, powodująca odstępianie od obowiązku zgłoszenia koncentracji,

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwany dalej Prezesem Urzędu, wszczął postępowanie w niniejszej sprawie, o czym powiadomił stronę pismem z dnia 21 sierpnia 2002 r.

Przedmiotowe zgłoszenie zostało wystosowane do Urzędu w dniu 13 sierpnia 2002 r. Z uwagi na fakt, iż umowa sprzedaży udziałów pomiędzy JCI, a Vartą AG z siedzibą w

Hanowerze (Niemcy) została zawarta w dniu 6 sierpnia 2002 r., tym samym został spełniony, określony w art. 94 ust. 4 ww. ustawy, 7-dniowy termin na zgłoszenie zamiaru koncentracji.

W trakcie postępowania Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

Opis transakcji

W 2000 r. Grupa Deutsche Bank (poprzez swój podmiot zależny DB Investor) oraz niezależna spółka DBG Vermögensverwaltunasgesellschaft (DGBV), nabyli wspólną kontrolę nad Vartą Holding, poprzez podmiot specjalnie do tego celu utworzony - Gopla Beteiligungsgesellschaft GmbH¹. Następnie DB Investor został zastąpiony przez DB Investor II, a DGBV przez Mefis Beteiligungsgesellschaft mbH, zwany dalej Mefis. Przedmiotowe nabycie nigdy nie miało mieć trwałego charakteru, dlatego też DB Investor II i Mefis rozpoczęli poszukiwania nabywcy strategicznego, zarówno dla działalności Varty Holding związanej z akumulatorami, jak i okrągłymi bateriami.

Niniejsza transakcja obejmuje przejęcie kontroli przez spółkę JCI nad Vartą oraz jej spółką zależną VB, co oznacza, iż przedmiotem przejęcia będzie wyłącznie dział produkujący akumulatory rozrusznikowe. Dział baterii okrągłych oraz główny dział sprzedaży mikrobaterii jednorazowego użytku zostaną przeniesione na innego kupującego.

Koncentracja odbędzie według następującego harmonogramu. Varta sprzeda najpierw udziały posiadane przez siebie w VB, spółce będącej wspólnym przedsiębiorcą Varty i Robert Bosch GmbH, na rzecz Holdingu Varta. W następnym etapie Holding Varta przeniesie te udziały na rzecz JCI, przez co JCI stanie się posiadaczem 80% udziałów w VB. Robert Bosch zatrzyma 20% udziałów w tej spółce i będzie miał prawo weta przy podejmowaniu najważniejszych decyzji dotyczących działalności VB. Transakcja zostanie zamknięta przez przeniesienie 100% udziałów w Varcie należących do Holdingu Varta na rzecz JCI.

Spółka Robert Bosch pomimo posiadania 20 % udziałów w VB, będzie sprawowała wraz z Vartą wspólną kontrolę nad tą spółką na mocy porozumień umownych. Wielkość udziałów posiadanych w VB pozwoli spółce Robert Bosch na zablokowanie decyzji podejmowanych większością 9/10 kapitału zakładowego. Veto dotyczyć będzie między innymi decyzji o powołaniu i odwołaniu członków rady nadzorczej wybieranych przez udziałowców, zmiany umowy spółki i sprzedaż udziałów osobom trzecim, a także uchwał wspólników, na podstawie których określone działania i czynności prawne wykonywane przez zarząd są uzależnione od zgody wspólników. Zarówno Varta, jak VB będą mieć prawo pierwokupu, tak więc żadne udziały nie będą mogły zostać sprzedane na rzecz strony trzeciej bez zgody jednego z tych przedsiębiorców.

W wyniku transakcji JCI przejmie kontrolę nad aktywami, maszynami, sprzętem, zapasami i kontraktami Varty oraz VB.

Przyczyny transakcji

Z punktu widzenia Varty Holding, wyzbycie się kontroli nad Vartą i VB oraz nad spółkami z działu przenośnych baterii powszechnego użytku, spowodowane jest przede wszystkim zamiarem skoncentrowania się na działalności w zakresie mikrobaterii. Dzięki przejęciu kontroli przez JCB działalność Varty i VB ma stać się bardziej efektywna i prowadzić w perspektywie czasu do obniżenia cen produktów.

¹ Komisja Europejska wydała decyzję M.2200 z dnia 6 listopada 2000 r. o braku zastrzeżeń co do powyższej transakcji.

Dla JCI, które jest znanym producentem sprzętu wyposażenia samochodowego, działającym do tej pory w niewielkim zakresie na terenie Europy, głównym celem zamierzonej transakcji jest możliwość rozszerzenia działalności spółki na tym rynku. Dotychczas JCI obecne było na rynku europejskim, poprzez swoją spółkę zależną Johnson Controls Batterien GmbH & Co. KG (do czerwca 2001 r. pod nazwą Hoppecke Automotive GmbH & Co. KG) w Niemczech, oraz przez Optima Batteries AB, spółkę zależną w Szwecji. Ponieważ główni klienci rozwinęli w sposób znaczący swoją działalność produkcyjną na świecie i spodziewają się, że dostawy również sprostają tym wymaganiom, zwiększenie obecności na rynku europejskim w sektorze produkcji akumulatorów jest istotne dla JCI w aspekcie globalnym. Zamierzona transakcja wiąże się także, z ograniczonym dostępem Varty do rynku w Stanach Zjednoczonych. Poszerzenie udziału w światowym przemyśle związanym z akumulatorami ma, podobnie jak w przypadku JCI, kluczowe znaczenie dla tego przedsiębiorcy wobec oczekiwań klientów odnośnie możliwości otrzymywania dostaw na całym świecie.

W wyniku koncentracji powstać ma sprawnie działający dostawca akumulatorów, prowadzący przynoszącą zyski działalność zarówno w USA jak i w Europie i wychodzący naprzeciw zapotrzebowaniu klientów działających na światowych rynkach. Przejęcie produkujących akumulatory spółek z grupy Varta przez JCI spowodować ma poprawę warunków prowadzenia działalności w skali globalnej.

Ponadto należy zauważyć, że przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji łączyły długotrwałe stosunki handlowe, częściowo w związku z utworzeniem spółek joint ventures w Ameryce Płd. W wyniku połączenia relacje te staną się częścią połączonej działalności.

W związku z tym, iż nabycie kontroli nad Varta Holding przez grupę kapitałową Deutsche Bank oraz spółkę Mefis nie miało mieć charakteru trwałego, stąd brak odrębnych, poza finansowymi, przyczyn i celów gospodarczych przedmiotowej transakcji, z punktu widzenia tych przedsiębiorców.

Uczestnicy koncentracji

Johnson Controls Inc. z siedzibą w Milwaukee (Wisconsin, USA)

JCI jest spółką akcyjną zarejestrowaną zgodnie z prawem stanu Wisconsin. Przedsiębiorca prowadzi działalność w sektorze urządzeń sterowniczych systemów samochodowych tj. produkcji akumulatorów, ogniw i baterii galwanicznych 31.40 Z PKD i w sektorze budowlanych urządzeń sterowniczych (31.6 PKD). Przedmiotowa transakcja dotyczy jednak wyłącznie działalności JCI związanej z produkcją w sektorze systemów samochodowych, która stanowi samodzielny dział w ramach JCI, znany pod nazwą Johnson Controls Battery Group (JCBG).

W skład grupy JCI wchodzi kilkaset spółek zależnych z siedzibami w wielu krajach świata. Obrót grupy w roku 2001 wyniósł (obróć na terenie Polski w tym samym okresie przekroczył

Działalność grupy JCI dotyczyła przede wszystkim rynku amerykańskiego. W 2000 r. JCI wszedł na europejski rynek akumulatorów rozrusznikowych, poprzez nabycie szwedzkiej spółki produkującej akumulatory Gylling Optima Batteries AB (obecnie Optima Batteries AB), przy czym jedyny zakład produkcyjny Optimy znajdował się w Stanach Zjednoczonych. JCI po raz pierwszy uzyskało zdolność produkcyjną w zakresie akumulatorów samochodowych w Europie w drodze nabycia niemieckiego producenta akumulatorów Hoppecke, znanego obecnie jako Johnson Controls Batterien GmbH & Co KG.

Grupa posiada w Polsce dwie spółki zależne : Johnson Controls International sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (spółka w 100 % bezpośrednio zależna od JCI BV (Holandia) oraz

MC Elektromechanika sp. z o.o. z siedzibą w Józefowie. 51 % procent udziałów w MC Elektronika sp. z o.o., należy do MC International S.A. Francja, która z kolei jest spółką w 100% zależną od EFS S.A., Francja (Européene de Froid et Service).

Obie spółki działają w sektorze urządzeń sterowniczych. MC Elektromechanika produkuje również urządzenia chłodnicze i wentylacyjne. Żadna ze spółek nie prowadzi działalności na rynku akumulatorów rozrusznikowych.

Varta Automative GmbH z siedzibą w Hanowerze (Niemcy) oraz jej spółka zależna VB Autobatterien GmbH z siedzibą w Stuttgarcie (Niemcy)

Spółka Varta Automative GmbH z siedzibą w Hanowerze - pasywny uczestnik niniejszej koncentracji – jest spółką z o.o. w 100 % zależną od spółki holdingowej Varta AG z siedzibą w Hanowerze (Niemcy), spółki akcyjnej notowanej na giełdzie papierów wartościowych we Frankfurcie zwanej dalej „Varta Holding”.

Spółka VB Autobatterien GmbH z siedzibą w Stuttgarcie (Niemcy), mająca formę prawną spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jest wspólnym przedsiębiorcą, w którym udziały posiada Varta (80 %) oraz Robert Bosch (20 %).

W roku 2001 holding osiągnął na świecie obrót wartości (w tym ponad przez Vartę, w tym VB), natomiast obrót na terenie Polski przekroczył (obróty Varty na terenie Polski

W roku 2000 Holding Varta stał się przedmiotem transakcji, w wyniku której stał się własnością spółek Deutsche Bank AG i DBG Vermögensverwaltungsgesellschaft. Holding jest kontrolowany bezpośrednio przez Gopla Beteiligungsgesellschaft GmbH, nad którym łączną kontrolę sprawują DB Investor II (należący do grupy kapitałowej Deutsche Bank AG) i przez Mefis Beteiligungsgesellschaft mbH. Żaden z tych przedsiębiorców nie posiada spółek zależnych, poza spółkami zależnymi od Varty Holding, działających na rynku właściwym.

Varta Holding produkuje szeroki asortyment baterii, takich jak akumulatory, baterie okrągłe oraz mikrobaterie (PKD 31.40 Z). Jej działalność dzieli się na dwa główne działy : Dział Przenośnych Baterii Powszechnego Użytku i Dział Akumulatorów obejmujący przedsiębiorstwa Varta oraz VB, produkujące akumulatory samochodowe dla Pierwotnych Producentów Urządzeń (OEM), Pierwotnych Serwisantów Urządzeń (OES) oraz na Dalszy Rynek Niezależny (IAM).

W skład holdingu wchodzi 64 spółki, w tym 24 spółki w dziale akumulatorów. Ponadto, za pośrednictwem VB, Varta posiada 50 % udziałów w AVB Switzerland i AVB Batterie AG, Szwajcaria. Spółki działają na rynku akumulatorów rozrusznikowych, czyli rynku, którego dotyczy przedmiotowa transakcja.

Na terenie Polski Varta Holding posiada dwa podmioty zależne : Varta Akumulatory sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie oraz Varta Batterie sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Varta Akumulatory Sp. z o.o., jest podmiotem w 100% zależnym od spółki VB. Wyłącznym przedmiotem działalności spółki jest dystrybucja na terenie Polski akumulatorów wyprodukowanych poza granicami kraju.

Natomiast Varta Batterie sp. z o.o. należy do Varta Holding za pośrednictwem spółki Varta Geräte Batterie GmbH. Spółka prowadzi jedynie działalność, polegającą na dystrybucji baterii powszechnego użytku, tzn. baterii okrągłych oraz mikrobaterii na rynku polskim.

Rynek właściwy w sprawie

W myśl art. 4 pkt 8 ustawy antymonopolowej, przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość,

są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. A zatem rynek ten wyznaczają zasadniczo dwa elementy: towar (*rynek produktowy*) i terytorium (*rynek geograficzny*).

Biorąc pod uwagę określone wyżej kryteria ustawowe stwierdzić należy, że w niniejszej koncentracji właściwymi rynkami są rynki produkcji / sprzedaży hurtowej samochodowych akumulatorów rozrusznikowych.

Rynek produktu można należy podzielić na:

1. rynek OEM / OES (co oznacza Pierwotnych Producentów Urządzeń (OEM) / Pierwotnych Serwisantów Urządzeń (OES) oraz
2. rynek IAM (Dalszy Rynek Niezależny).

Za takim określeniem rynków produktowych przemawia przede wszystkim wzgląd na różne grupy odbiorców na każdym z rynków. Odbiorcami na rynku OEM są bowiem producenci przede wszystkim samochodów, którzy montują akumulatory w nowych pojazdach (OEM) oraz serwisanci tych pojazdów (OES). Konieczność łącznego potraktowania tych podmiotów wynika z jednolitej grupy przedsiębiorców działających na rynkach właściwych, jako odbiorcy produktu.

Odrębność Dalszego Rynku Niezależnego (IAM) wiąże się z całkowicie inną grupą klientów, jakimi są sieci handlowe (w szczególności supermarkety) i sieci zakładów obsługi samochodów, które oferują produkty dalszym klientom indywidualnym.

Określając obszar geograficzny rynków właściwych należy stwierdzić, że działalność związana z samochodowymi akumulatorami rozrusznikowymi prowadzona jest przynajmniej w skali europejskiej, jeżeli nie światowej. Konkurenci spółek bezpośrednio uczestniczących w koncentracji działają bowiem nie tylko na rynku obejmującym obszar Unii Europejskiej, ale obsługują również nabywców z krajów Europy Wschodniej. Większość producentów prowadzi działalność na skalę światową. Dodatkowo rynek akumulatorów rozrusznikowych cechuje się znacznym udziałem importu produktów. Przedsiębiorca nie musi posiadać fabryk w danym kraju, aby mieć silną pozycję konkurencyjną na rynku tego kraju, ponieważ wydajność produkcji w znacznym stopniu przeważa koszty transportu i akumulatory samochodowe mogą zostać wysłane do różnych miejsc na świecie. Zjawisku temu sprzyja również konsolidacja mocy produkcyjnych. Koncentracja produkcji w ramach mniejszej ilości zakładów stanowi część planu produkcji i dostaw o charakterze ogólnoeuropejskim.

Na obszarze Unii Europejskiej i w Polsce istnieją 24 fabryki akumulatorów rozrusznikowych (dziesięć lat temu było ich 50). W Polsce wszystkie fabryki są własnością podmiotów konkurencyjnych wobec stron koncentracji.

Należy także zauważyć, że opisanej wyżej sytuacji towarzyszy konsolidacja odbiorców produktów zarówno na rynku ES/OEM, jak i na IAM, co powoduje że główni odbiorcy prowadzą działalność w skali międzynarodowej.

Na europejski charakter geograficzny rynków właściwych, wpływa także proces standaryzacji produktów w skali międzynarodowej. Mimo, że akumulatory rozrusznikowe cechują się różnorodnością właściwości w zakresie rozmiarów, mocy, osiągow w zakresie rozruchu itp., jednak ich charakterystyka techniczna została zharmonizowana w krajach europejskich dzięki Normie Europejskiej EN 600095-1. Norma ta określa ogólne wymogi oraz metody testowania. System numeryczny o zasięgu ogólnoeuropejskim ("ETN") stworzony przez EUROBAT pozwala na jednolite stosowanie wszystkich akumulatorów rozrusznikowych w Europie, w tym w krajach ubiegających się o przyjęcie do Unii. W chwili obecnej, niemal wszyscy producenci akumulatorów rozrusznikowych działający na rynku IAM przestrzegają wymogów specyfikacji EN i używają ETN do oznaczania swoich

produktów i/lub odsyłają do specyfikacji EN na swoich opakowaniach. Standaryzacja akumulatorów i wprowadzenie ogólnoeuropejskich systemów znakowania ułatwia także wybór produktu klientowi.

Struktura rynku

Sytuacja konkurencyjna na rynkach OEM/OES i IAM jest stabilna i w pełni ukształtowana, chociaż zwiększająca się konsolidacja klientów spowodowała pewne zmiany w jej obrazie. Skutkiem powyższych zjawisk jest ograniczona liczba odbiorców o dużej sile nabywczej.

Rynek OEM/OES

Producenci samochodowi, dzięki skonsolidowaniu swojej siły nabywczej, powiązali zakupy z działu OES ze swoimi zakupami dla celów OEM, bowiem techniczna specyfikacja produktu dla akumulatorów sprzedawanych w działach OEM i OES jest identyczna. Rynek charakteryzuje się bardzo silną pozycją odbiorców (liczba odbiorców na rynku OEM zmniejszyła się z 18 w roku 1990 do 11 w 2002), natychmiast reagujących na zmiany cen i mogących bez przeszkód zmieniać dostawców.

W segmencie OEM, producenci pojazdów odbierają akumulatory bezpośrednio od ich producentów, eliminując w ten sposób w znacznym stopniu potrzebę działalności dystrybucyjnej w tym sektorze. W związku z tym, całkowite koszty dystrybucji są w działalności OEM niskie (niższe niż 1%). W sektorze OES, producenci akumulatorów zasadniczo dokonują dostaw do magazynu, z którego klient dokonuje szerokiej dystrybucji produktu. Klienci traktują usługi dostawcze w sektorze OES jako dodatkowy element obsługi klienta.

Silna pozycja odbiorców OEM/OES pozwala na narzucenie producentom własnych specyfikacji technicznych akumulatorów. Ze względu na to marka, zróżnicowanie produktów i dostawy pełnego asortymentu produktów odgrywają na tym rynku niewielką rolę. Kiedy klient przekona się o zdolności producenta do wytwarzania wystarczającej ilości akumulatorów zgodnie z jego specyfikacją, czynniki te stają się mniej znaczące.

Rynek IAM

Sprzedaż klientom detalicznym na rynku IAM odbywa się za pośrednictwem niezależnych od producentów akumulatorów, sieci zakładów obsługi samochodów (fast fitters)/centrów samochodowych, sklepów i supermarketów. Zauważalny jest zwłaszcza nowy typ odbiorców na tym rynku, działających na terenie całego rynku europejskiego. Obserwuje się rosnący udział w sprzedaży akumulatorów do supermarketów oraz sieci zakładów obsługi samochodów tzw. Fast-fitters. Udział w sprzedaży akumulatorów do sieci zakładów obsługi samochodów wynosi obecnie, w zależności od kraju, około 20 %. Pojawienie się takich klientów, działających na tych samych zasadach w całej Europie, zwiększyło koncentrację po stronie odbiorców na rynku IAM.

Dystrybucja do odbiorców dokonywana jest z reguły przez przedsiębiorcę produkującego akumulatory, samodzielnie lub poprzez spółki prowadzące działalność logistyczną, specjalizujące się w magazynowaniu, dystrybucji i znakowaniu produktów. Proces dystrybucji do niektórych głównych klientów odbywa się jednak podobnie jak na rynku OEM / OES, na którym dostaw dokonuje się do centralnego magazynu. W innych

przypadkach producenci akumulatorów dostarczają produkt do hurtowników, sieci zakładów naprawczych pojazdów i innych klientów we własnym zakresie.

Koszty transportu na rynku IAM różnią się w zależności od lokalizacji klienta. Nie wpływa to jednak na możliwości przedsiębiorców do dostarczania towarów ważnym klientom w całej Europie, ani na ograniczenie działalności przedsiębiorcy do obszaru węższego niż Europa. Minimalizowanie kosztów transportu następuje poprzez skonsolidowanie zdolności produkcyjnych. Producent nie musi zatem posiadać fabryk w danym państwie, aby być obecnym na rynku krajowym, ponieważ wydajność produkcji w znacznym stopniu przeważa koszty transportu. Wiąże się to także z nasilającymi się tendencjami konsolidacyjnymi w strukturze klientów, zarówno na rynku OEM/OES jak i na IAM, co może spowodować, że koszty dystrybucji ograniczać się będą tylko do dostarczenia produktu do głównego magazynu odbiorcy, w związku z czym, koszty transportu do miejsc sprzedaży detalicznej obciążą hurtowych odbiorców akumulatorów. W opinii wnioskodawcy, sytuacja na rynku IAM w tym zakresie zbliży się do istniejącej na rynkach OEM / OES, co doprowadzi do konsolidacji dystrybucji i obniżenia aktualnych kosztów dystrybucji na tym rynku.

Wejście na rynki OES / OEM i IAM wiąże się z inwestycjami w zakłady produkcyjne i w dystrybucję. Koszty te wynoszą około 20-23 milionów euro za wydajność produkcyjną 1 miliona akumulatorów. Należy jednak podkreślić, że wejście na rynek krajowy przedsiębiorcy posiadającego zakłady produkcyjne w innym państwie wiąże się tylko z kosztami dystrybucji. Nie istnieją również żadne bariery wynikające z konieczności uzyskiwania licencji, nabywania know-how lub trudności w dostępie do źródeł zaopatrzenia w surowce.

Dużą rolę w przemyśle związanym z akumulatorami odgrywają prace badawczo – rozwojowe. Przedsiębiorcy przeznaczają na nie około 3 % procent rocznych obrotów.

Jednym ze skutków konsolidacji odbiorców produktów na rynkach OES / OEM są zawierane przez producentów akumulatorów porozumienia kooperacyjne, na podstawie których przedsiębiorcy współpracują ze sobą, by usprawnić świadczenie usług globalnych.

Innym zauważalnym zjawiskiem rynkowym jest rosnąca rola aukcji internetowych w sprzedaży produktów oferowanych na rynkach. W opinii wnioskodawcy, ww. zjawisko sprzyja zawieraniu transakcji o charakterze światowym i skutkuje pojawianiem się na rynku europejskim przedsiębiorców nie działających dotychczas na tym obszarze.

Uczestnicy koncentracji na rynkach właściwych dla sprawy

Europejski rynek OEM / OES szacuje się na 8.587.558.350,4 PLN w 2001 r., a rynek IAM na 10.275.489.488 PLN. Szacunkowa sprzedaż wyniosła około tysiący jednostek na rynku OEM/OES i tysiący jednostek na rynki IAM. Całkowita zdolność produkcyjna na tych rynkach oszacowana została na około milionów jednostek rocznie. Strony szacują jednak, że wykorzystanie mocy produkcyjnych wynosiło ogółem tylko około 72%.

Udział spółki JCI na europejskim rynku OEM/OES, liczony na podstawie ilości sprzedanego towaru, osiągnął poziom 9 % (udział w rynku na podstawie wartości sprzedanego towaru wynosi 4 %), zaś udział Varty w tym rynku wyniósł 30 %. Udział w rynku IAM wyniósł w roku 2001 dla JCI około 4 %, zaś dla Varty około 28 %.

Największymi konkurentami spółek na rynku Unii Europejskiej są :

1. na rynku OEM/OES
 - Exide około 33 %;
 - Delphi około 10 %
2. na rynku IAM

- Exide około 32 %
- Fiamm – 15 %.

Najwięksi odbiorcy w granicach Europy na rynku OEM/OES to producenci samochodów :

- DaimlerChrysler AG (62 % udział w sprzedaży JCI);
- Ford Werke AG (udział 24 % w sprzedaży JCI i 18,5 % w sprzedaży Varty);
- Peugeot S.A. (udział 9 % w sprzedaży JCI i 13,3 % w sprzedaży Varty).
- Volkswagen AG (udział 24,4 % w sprzedaży Varty).

W sektorze IAM udział największych odbiorców nie przekracza 10 %.

Wielkość polskiego rynku OEM/OES szacowana jest na 21.131.000 PLN (599.000 sprzedanych jednostek), zaś rynek IAM – 224.990.000 PLN (2.750.000 sprzedanych jednostek). Wskaźnik wykorzystania całkowitych zdolności produkcyjnych w polskim przemyśle związanym z akumulatorami wyniósł 68 % w 2001 r.

JCI nie sprzedaje żadnych produktów odbiorcom OEM/OES na polskim rynku, zaś spośród spółek grupy Varta działa na tym rynku tylko jedna spółka - Varta Akumulatory sp. z o.o. Przedsiębiorca ten ma jednak znikomy udział w rynku (0,1 %, co odpowiada sprzedaży 600 jednostek

Na rynku IAM udział Varty wyniósł około 6 % (157.000 jednostek o wartości, natomiast JCI działa w Polsce na innym poziomie sieci dostaw niż Varta, sprzedając swoje produkty spółce Hoppecke Baterie Polska sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu. Spółka ta jest podmiotem w 100% zależnym od Accumulatorenwerke Hoppecke Carl Zoellner und Sohn z siedzibą w Niemczech i niezależnym od JCI. Wielkość tej sprzedaży wyniosła w 2001 r. 45.000 jednostek, co odpowiada 1,7% udziału w rynku IAM. Największym odbiorcą Varty na rynku polskim jest spółka Inplus (21,6 % udziału w sprzedaży), inni odbiorcy nie przekraczają 7 %.

Na polskich rynkach właściwych działają następujący przedsiębiorcy posiadający ponad 10 % udział w rynku :

OEM/OES

1. Exide Centra – udział w rynku – 45 % (270.000 sprzedanych jednostek o wartości
2. ZAP – udział w rynku 37 % (221.000 sprzedanych jednostek o wartości
3. Delphi – udział w rynku 10,7 % (64000 jednostek sprzedanych o wartości

IAM

1. Exide Centra – udział w rynku – około 48 % (1.293.000 sprzedanych jednostek o wartości
2. ZAP – udział w rynku 22 % (605.000 sprzedanych jednostek o wartości
3. Jenox – udział w rynku 13 % (385.000 jednostek sprzedanych o wartości

Na podstawie materiału zgromadzonego w sprawie i powyższych ustaleń organ antymonopolowy zważył, co następuje.

Przepis art. 17 ustawy antymonopolowej stanowi, iż Prezes Urzędu wydaje zgodę na dokonanie koncentracji, w wyniku której nie powstanie lub nie umocni się pozycja

dominująca na rynku i wskutek czego konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona. Dla zastosowania tego przepisu niezbędne jest zatem wykazanie, że wskutek koncentracji:

- a) nie powstanie lub nie umocni się pozycja dominująca,
- b) konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona.

Ad a) Definicja pozycji dominującej określona jest w art. 4 pkt 9 ustawy antymonopolowej. Zgodnie z tą definicją, dominująca pozycja rynkowa przedsiębiorcy to pozycja, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym poprzez stworzenie mu możliwości działania w znacznym stopniu niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Ustawa wprowadza domniemanie, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40 %.

Jak wykazało niniejsze postępowanie, rynek akumulatorów samochodowych ma geograficzny wymiar co najmniej europejski. Działający na tym rynku uczestnicy transakcji osiągną około 40 % udziału w rynku OEM / OES. Strony wskazują jednak, że wysokość ich łącznego udziału w tym rynku nie spowoduje uzyskania pozycji dominującej, a w perspektywie czasu udział prawdopodobnie się zmniejszy. Po połączeniu niektórzy producenci samochodowi, będący odbiorcami akumulatorów produkowanych przez obu przedsiębiorców uczestniczących w łączeniu, będą obsługiwani przez jednego dostawcę. Wnioskodawca ocenia, iż producenci samochodów zmienią w związku z tym częściowo swoje źródła dostaw, tak aby zgodnie ze swoją polityką, zachować przynajmniej dwóch dostawców. Biorąc pod uwagę silną pozycję nabywców istniejącą w tym sektorze oraz liczbę konkurentów, proces ten spodziewany jest raczej w krótkiej, niż w średniej perspektywie czasowej. Należy się zatem spodziewać, że klienci wrócą do istniejącego przed połączeniem systemu przynajmniej dwóch dostawców, wykorzystując inne źródła dostaw i redukując w ten sposób wzrost udziału stron transakcjach tych klientów.

Łączny udział w rynku IAM spółek uczestniczących w koncentracji wyniesie około 32 %. Udział ten nie spowoduje jednak uzyskania pozycji dominującej wobec istnienia na rynku przedsiębiorcy o podobnej sile rynkowej (Exide) i dużej konkurencyjności rynku właściwego.

Łączny udział obu przedsiębiorców w polskim rynku IAM nie przekroczy 8 %, natomiast koncentracja nie będzie miała żadnego wpływu na polski rynek OES / OEM, w związku z tym, iż nie działa na tym rynku spółka JCI, a udział Varty jest znikomy. Udział największego działającego na tych rynkach przedsiębiorcy, spółki Exide, przekracza 45 %. Wielkości te oraz struktura rynku, który na terenie Polski charakteryzuje się dużą konkurencyjnością, wskazują, w opinii Prezesa Urzędu, że po połączeniu JCI nie uzyska pozycji dominującej na żadnym z polskich rynków właściwych.

Ad b) Drugą z przesłanek, którą należy wykazać wyrażając zgodę na dokonanie koncentracji, jest brak istotnego ograniczenia konkurencji.

Planowana koncentracja, nie powodując osiągnięcia przez JCI pozycji dominującej na polskim rynku akumulatorów samochodowych, nie przyczyni się również do istotnego ograniczenia konkurencji na tym rynku. Jak wynika z powyższych informacji, nie istnieje bowiem na terytorium Polski rynek, na który przedmiotowa koncentracja wywrze znaczący wpływ. Łączny udział w polskich rynkach właściwych nie spowoduje zatem widocznych zmian strukturalnych i nie zapewni przedsiębiorcy możliwości indywidualnego wpływania na rynek w drodze działań sprzecznych z prawem, co mogłoby wywołać ujemne skutki w zakresie poziomu konkurencji i interesów konsumentów. Jak wykazano powyżej, przedsiębiorcy uczestniczący w transakcji spotykają się ponadto na rynku polskim z silną konkurencją.

Odnosząc się do sytuacji na rynkach właściwych w wymiarze europejskim, strona podkreśla, iż pomimo wysokiego łącznego udziału w rynku przedsiębiorców, próba podniesienia cen powyżej poziomu konkurencyjności spotkałaby się z natychmiastową

reakcją konkurentów, gotowych do przejęcia klientów, wobec których zastosowano takie ceny. Ponieważ wszyscy więksi producenci produkują pełny asortyment akumulatorów, sytuacja taka stanie się okazją do wykorzystania istniejącej nadwyżki mocy produkcyjnej.

Reasumując należy stwierdzić, iż planowana koncentracja spełnia przesłanki określone w art. 17 ustawy antymonopolowej. Postępowanie w sprawie wykazało, iż przejęcie kontroli nad Varta Automotive GmbH z siedzibą w Hanowerze (Niemcy) oraz jej spółką zależną VB Autobatterien GmbH z siedzibą w Stuttgarcie (Niemcy) przez spółkę Johnson Controls Inc. z siedzibą w Milwaukee (Wisconsin, USA), nie przyczyni się do powstania, a tym bardziej do umocnienia pozycji dominującej na polskich rynkach właściwych, a zatem nie spowoduje również istotnego ograniczenia konkurencji na tych rynkach. W związku z tym, wyrażenie zgody na dokonanie koncentracji jest uzasadnione.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu antymonopolowego za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwóch tygodni od dnia doręczenia decyzji.

*Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów*

D Y R E K T O R
Departamentu Przemysłu i Infrastruktury

Andrzej Grzegorzyszkiński

Otrzymuje:

Johnson Controls Inc.

za pośrednictwem pełnomocnika:

Pani Katarzyna Terlecka

„Janicka – Sosna, Namiotkiewicz i Wspólnicy,
Clifford Chance Pünder” Spółka Komandytowa

Norway House

ul. Lwowska 19

00-660 Warszawa