

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCION

EXPEDIENTE C/0547/13 LEAR / ACTIVOS JCI

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 18 de diciembre de 2013 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), la notificación de la operación de concentración consistente en la adquisición por parte de LEAR EUROPEAN HOLDING, S.L. (LEAR) del control exclusivo de una planta en Almussafes (Valencia) destinada a la fabricación de asientos completos para automóviles de Ford, que actualmente es propiedad de JOHNSON CONTROLS AUTOMOTIVE SPAIN, S.A. (JCI). La notificación dio lugar al expediente C/0547/13.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por el adquirente, LEAR, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por superar los umbrales establecidos el artículo 8.1.b) de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).
- (3) La fecha límite para resolver en la primera fase del procedimiento es el 18 de enero de 2014, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (4) La operación consiste en la adquisición por parte de LEAR EUROPEAN HOLDING, S.L. (LEAR) del control exclusivo de una planta de Almussafes (Valencia) destinada a la fabricación de asientos completos para automóviles de Ford, que actualmente es propiedad de JOHNSON CONTROLS AUTOMOTIVE SPAIN, S.A. (JCI).
- (5) La operación de concentración se instrumenta a través de un contrato de compraventa de 17 de diciembre de 2013.
- (6) La operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.b) de la LDC.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (7) La operación no es de dimensión comunitaria, ya que no alcanza los umbrales establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 1 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (8) La operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.b).

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1. LEAR EUROPEAN HOLDING, S.L. (LEAR)

- (9) LEAR pertenece al grupo empresarial Lear Corporation, cuyas actividades en España se organizan en dos divisiones, una especializada en la fabricación de asientos y otra especializada en sistemas de distribución de eléctrica y de componentes electrónicos para vehículos automóviles.
- (10) LEAR cuenta en la actualidad con dos fábricas en España, una en Epila (Zaragoza) y otra en Valdemoro (Madrid), que suministran asientos completos a otros fabricantes de automóviles en España: [...] ¹
- (11) A nivel mundial el grupo LEAR produce no sólo asientos completos sino también todos los componentes relacionados, desde armazones y mecanismos hasta espuma y tapicerías.
- (12) El grupo LEAR suministra asientos a fabricantes de equipos originales (“OEM”) de acuerdo con las especificaciones para cada modelo de coche en concreto
- (13) De acuerdo con la documentación aportada, el volumen de negocios del grupo LEAR es el siguiente:

Volumen de negocios de LEAR CORPORATION en 2012		
Mundial (millones de euros)	Unión Europea (millones de euros)	España (millones de euros)
[>5.000]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

IV.2 ACTIVOS DE JOHNSON CONTROLS AUTOMATIVE SPAIN, S.A.

- (14) Los activos que se adquieren son propiedad de la filial del grupo Johnson Controls en España, Johnson Controls Automative Spain, S.A., en adelante, JCI.
- (15) La planta de Almussafes está conectada a través de un túnel subterráneo con la planta de producción de Ford. Esta circunstancia la convierte en el emplazamiento ideal para el suministro JIT (“just in time”) de componentes para ensamblaje de vehículos de motor.
- (16) En la actualidad, la planta ensambla asientos completos para dos modelos de Ford: [...]. Como unidad de negocio diferenciada, la planta ha generado ingresos de [>60] millones de euros en 2012 en España.
- (17) Está previsto que Ford traslade el ensamblaje del programa [...] a [...].
- (18) LEAR adquiere la planta junto con todos los activos, derechos y obligaciones afectos al programa [...], incluyendo el equipamiento, maquinaria, el inventario, las licencias y permisos necesarios y los contratos de suministros

¹ Se recogen entre corchetes los datos declarados confidenciales por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

relacionados con la planta. Además, el comprador se subrogará en la posición contractual de JCI en los contratos de trabajo.

- (19) La producción del programa [...] adjudicado por Ford a JCI comenzó en [...]. Desde el inicio hasta final de año se habrán suministrado asientos para un total de [...] vehículos en el marco de este programa, por un valor de [...] millones de euros.
- (20) Ford ha adjudicado a LEAR tres programas de suministro de asientos completos para otros modelos de Ford. Los contratos estaban condicionados a la obtención por LEAR de una planta en el parque de proveedores de Almussafes.

CONTRATOS ADJUDICADOS A LEAR PARA ASIENTOS DE VEHICULOS DE LA MARCA FORD			
Modelo	[...]	[...]	[...]
Fecha de inicio	[...]	[...]	[...]
Fecha de terminación	[...]	[...]	[...]
Volumen estimado *	[...]	[...]	[...]
Tipo de asientos	[...]		[...]

(*) Número de vehículos

Fuente: Notificación

- (21) Aunque parte de los activos situados en la planta no están cubiertos por la operación de concentración, pues permanecerán bajo la propiedad de JCI para su traslado a [...], hay que tener en cuenta el hecho de que transitoriamente LEAR mantendrá la gestión de estos activos no vendidos y que inmediatamente después los sustituirá con los nuevos contratos adjudicados por Ford a LEAR, que se condicionan a la obtención de una planta en Almussafes.
- (22) Por ello, se puede concluir que en la práctica tras la operación de concentración se mantendrá o incrementará la capacidad de producción de asientos de la planta, lo que implica que no es necesario introducir ajustes en el volumen de negocios asociado a dicha planta en el año 2012 de cara a verificar la notificabilidad de la operación de concentración

V. MERCADO AFECTADO

V.1 Mercado de producto

- (23) La actividad principal a los efectos del análisis de la operación de concentración notificada es la fabricación de componentes de vehículos de automóviles, y más en concreto, el ensamblaje y suministro de asientos completos para fabricantes de automóviles (OEM).
- (24) La producción de asientos se articula a través de licitaciones y contratos de larga duración, normalmente entre 5 y 6 años. El suministro se realiza siguiendo las especificaciones del OEM y con el sistema JIT ("Just in time").

- (25) Dentro de la fabricación de piezas de automóviles, las autoridades de competencia en Europa y en España distinguen entre la fabricación para los Fabricantes de Equipos Originales (OEM), los repuestos de equipos originales y la fabricación para el mercado independiente (IAM).
- (26) En el caso de los asientos, el mercado independiente es prácticamente irrelevante, ya que la producción se destina en su mayor parte a los vehículos que salen de fábrica.
- (27) Asimismo, dadas las especificidades técnicas que requiere el suministro de asientos completos de automóviles, distintas de la fabricación de otros componentes de automóviles, los asientos de automóviles conforman un mercado diferenciado de otras piezas de automóviles.
- (28) En todo caso, a los efectos del presente expediente, no es necesario pronunciarse sobre si procede diferenciar el suministro de asientos completos de automóviles según su tipología (delantero, trasero, etc.), ni es necesario delimitar de forma exacta los mercados verticalmente relacionados de componentes para asientos, en la medida que la planta adquirida no fabrica estos componentes y estas cuestiones no afectan a las conclusiones del análisis.

V.2 Mercado geográfico

- (29) El ámbito geográfico en el mercado de componentes para automóviles ha sido definido por las autoridades comunitarias y españolas a nivel del Espacio Económico Europeo (EEE), dejando abierta la posibilidad en algunos casos de delimitar mercados más amplios.
- (30) Con carácter general, suele ser muy relevante que el suministrador de asientos completos tenga su fábrica en las proximidades de la planta del OEM al que suministra. En la mayoría de los casos, los OEMs cuentan con parques de proveedores adyacentes a sus plantas de ensamblaje y que están conectados a las mismas debido al sistema de producción y gestión de inventario JIT que está generalizado en el sector de fabricación de vehículos de motor.
- (31) [...].
- (32) Sin embargo, el mercado funciona a través de licitaciones en las que los OEM no tienen en cuenta la localización de la producción de las empresas que participan. Dado que las adjudicaciones se realizan con uno o dos años de antelación al inicio de la producción, existe flexibilidad para ajustar la localización de las líneas de producción. De hecho la mayoría los competidores en este mercado son empresas con presencia internacional y flexibilidad para cambiar de lugar de producción.
- (33) En todo caso, no es necesario pronunciarse sobre la delimitación exacta del ámbito geográfico relevante a los efectos del presente expediente, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis. Todo ello sin perjuicio de que se examine la estructura de la oferta en el EEE y en España.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

- (34) Como se ha señalado anteriormente, los competidores en este mercado suelen ser grandes grupos empresariales con presencia internacional y con capacidad para establecer sus plantas de producción cerca de los lugares de ensamblaje de los OEM.
- (35) La estructura de la oferta del suministro de asientos completos se recoge a continuación:

MERCADO DE SUMINISTRO DE ASIENTOS COMPLETOS EN EL EEE (Número de vehículos completos equipados en 2012)		
EMPRESA	VENTAS (Unidades)	%
JOHNSON CONTROLS	[...]	[30-40]%
LEAR	[...]	[10-20]%
Planta Almussafes	[...]	[0-5]%
FAURECIA	[...]	[10-20]%
VW SITECH	[...]	[5-10]%
MAGMA INTERNATIONAL	[...]	[0-5]%
BMW	[...]	[0-5]%
DAIMLER	[...]	[0-5]%
ISRI	[...]	[0-5]%
GRUPO ANTOLIN	[...]	[0-5]%
OTROS	[...]	[5-10]%
TOTAL	[...]	100%

Fuente: Notificación basado en datos IHS

MERCADO DE SUMINISTRO DE ASIENTOS COMPLETOS EN ESPAÑA (Número de vehículos completos equipados en 2012)		
EMPRESA	VENTAS (Unidades)	%
FAURECIA	[...]	[30-40]%
JOHNSON CONTROLS	[...]	[20-30]%
LEAR	[...]	[10-20]%
Planta Almussafes	[...]	[5-10]%
GRUPO ANTOLIN	[...]	[5-10]%
MAGMA INTERNATIONAL	[...]	[5-10]%
OTROS	[...]	[0-5]%
TOTAL	[...]	100%

Fuente: Notificación basado en datos IHS

- (36) Tras la operación de concentración se produce un refuerzo relativamente limitado de la posición de LEAR como segundo operador en Europa y como tercer operador en España.
- (37) Adicionalmente, hay que tener en cuenta que la estructura de la oferta está condicionada por los mecanismos de licitación de los contratos que convocan periódicamente los fabricantes de automóviles.
- (38) Según la notificante, las licitaciones para la selección de proveedores se realiza mediante licitaciones internacionales y los contratos tienen una duración media entre 5 y 6 años que coincide generalmente con el ciclo de vida del modelo de coche al que se refieren².
- (39) Conforme a los datos de la notificante, en el último año se lanzaron 44 invitaciones para hacer ofertas en relación con el suministro JIT de asientos para vehículos a OEMs en Europa.
- (40) La notificante señala que el proceso de licitación empieza con el lanzamiento de una invitación del OEM a diversos suministradores de asientos para cada nuevo programa de producción. La licitación empieza entre 2 y 4 años antes del inicio previsto de la producción de cada modelo de vehículo que es el plazo necesario para que se completen el diseño, el desarrollo y las pruebas para cada asiento.
- (41) Dada la necesidad de seguir las especificaciones marcadas por cada OEM, las líneas de producción de asientos completos se tienen que adaptar a las necesidades de cada contrato adjudicado.
- (42) La oferta de este mercado está relativamente concentrada, dado que el número de clientes es limitado y que las barreras de entrada son bastante

² Los [...] contratos otorgados por Ford a Lear, que serán desarrollados en la Fábrica, tienen una duración aproximada de [...] años. El programa [...], en cambio, tiene una duración prevista de [...] años porque el modelo [...] tiene un ciclo de vida superior a la media al tratarse de un vehículo comercial.

altas, debido a los requisitos tecnológicos y financieros exigidos por los OEM para participar en las licitaciones.

- (43) Sin embargo, hay que tener en cuenta que éste es un mercado con una demanda que tiene un poder de negociación significativo, pues los fabricantes de automóviles condicionan significativamente a través de las licitaciones para la adjudicación de los contratos las condiciones en las que se produce el suministro de asientos completos.

VII. VALORACIÓN

- (44) Esta Dirección de Competencia considera que la concentración notificada no va a alterar de forma significativa la estructura y la dinámica competitiva del mercado afectado.
- (45) El peso de la planta adquirida por LEAR en Almussafes es relativamente reducido en la oferta de asientos completos para automóviles, no llegando al 1% en el EEE.
- (46) Además, el vendedor, JOHNSON CONTROLS, va a permanecer en el mercado como fabricante de asientos completos para automóviles tanto en España como el EEE, a través de distintas plantas y contratos de los que dispone en estos ámbitos geográficos
- (47) Asimismo, la operación de concentración está inducida por las decisiones de Ford de adjudicación de contratos de suministro de asientos completos. Todo ello en un sector en el que la demanda tiene un poder de negociación significativo, a través de los mecanismos de licitación que se utilizan para la adjudicación de contratos.
- (48) Teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia en el mercado analizado, por lo que es susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

VIII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.