

## DECISÃO DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

### Processo AC-I- Ccent. 35/2003 – AUTO SUECO/CIVIPARTES

Em 13 de Agosto de 2003, a Auto-Sueco Investimentos, SGPS, S.A (Auto-Sueco) em cumprimento do disposto no artigo 9º da Lei nº 18/2003, de 11 de Junho, notificou previamente a operação de concentração que se traduz na aquisição, por parte da Auto-Sueco das acções representativas da totalidade do capital social da sociedade Civipartes, SGPS, S.A (Civipartes).

A aquisição notificada constitui uma concentração de empresas nos termos da alínea b) do artigo 8º da Lei nº 18/2003, de 11 de Junho, e da alínea a) do nº 3 do mesmo artigo, resultando a obrigatoriedade da notificação, nos termos da alínea b) do nº 1 do artigo 9º da Lei nº 18/2003, do facto de as empresas participantes terem realizado no último exercício um volume de negócios agregado no mercado nacional superior a € 150 milhões, sem que o volume de negócios de qualquer uma delas fosse inferior a € 2 milhões.

#### 1- IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A concentração objecto da presente notificação consiste na aquisição de controlo exclusivo da Civipartes pela Auto-Sueco nos termos do contrato referente à compra e venda de acções representativas da totalidade do capital social da Civipartes, contrato esse assinado a 1 de Agosto de 2003 entre a Auto-Sueco e os accionistas da Civipartes.

A concentração projectada, é do tipo *horizontal* porquanto, tanto o grupo de empresas em que se integra a Auto-Sueco como a Civipartes estão presentes no mercado relevante da distribuição de peças e componentes/acessórios para veículos automóveis pesados, sendo esta a principal actividade da Civipartes.

A concretização da aquisição pela Auto-Sueco do controlo sobre a Civipartes, ficou expressamente condicionada à obtenção de uma decisão de não oposição por parte da Autoridade da Concorrência

## 2- AS EMPRESAS PARTICIPANTES

### 2.1 A empresa adquirente

A **Auto-Sueco** é uma holding integrada num grupo de empresas que têm por actividade principal a importação e distribuição, no mercado nacional, de veículos automóveis da marca Volvo.

A Auto-Sueco é uma holding cujo capital social é detido pelos seguintes sócios na proporção que a seguir se indica: Norbase, SGPS, S.A 47%, Cadema, SGPS, Lda 29%, Jelge, SGPS, S.A 16,2%, sendo que o remanescente do capital correspondente a 7,8% se encontra disperso por vários sócios individuais.

A Auto-Sueco controla um conjunto de subsidiárias em cujo capital social detém uma participação largamente maioritária, integrando-se num grupo de empresas de estrutura bipartida em que, paralelamente à notificante, se encontra a Auto-Sueco, Lda, sociedade detentora da maioria do capital social nas quais se concentra o “*core business*” da actividade operacional do respectivo grupo, a importação e distribuição grossista e retalhista de veículos automóveis.

O grupo Auto-Sueco, com a operação de concentração notificada, visa potenciar as oportunidades de negócio no mercado nacional de peças e acessórios, permitindo-lhe incrementar a sua posição neste sector de actividade complementar da sua actividade principal, numa etapa próxima em que é previsível alguma redução do nível do negócio principal em consequência da liberalização que ocorrerá com a entrada em vigor da nova regulamentação comunitária<sup>1</sup>, estando, também, prevista a extinção das barreiras que até agora impediam a venda de peças a oficinas de reparação independentes por distribuidores membros de uma cadeia de distribuição selectiva, bem como a introdução do conceito de “peças de qualidade equivalente” às peças originais o que mais fomentará a concorrência quer no fabrico quer na distribuição de peças de substituição.

Todas as empresas da Auto-Sueco, com excepção das gestoras de participações sociais e da Ocidentalcar e a Maznova- que se dedicam exclusivamente à distribuição retalhista de automóveis sob as marcas Land Rover e Mazda- se dedicam à distribuição automóvel e à venda de peças.

Em 2002, o volume de negócios, em Portugal, da Auto-Sueco incluindo as demais empresas integradas no respectivo grupo, designadamente as participadas da Auto-Sueco, Lda, relativamente à venda de bens e serviços líquidos de impostos directamente relacionados com o volume de negócios, ascendeu, a

---

<sup>1</sup> O novo Regulamento comunitário de isenção por categoria para a distribuição automóvel (Regulamento (CE) 1400/2002, entrou em vigor a 1 de Outubro de 2002, embora certos aspectos só se tornem completamente efectivos em 1 de Outubro de 2003.

€[>150] milhões, estimando a notificante que €[<150] milhões de €[<150] milhões correspondam a vendas de peças/acessórios para veículos pesados em 2001 e 2002, respectivamente.

## 2.2 A empresa adquirida

A **Civipartes** é uma empresa cuja actividade principal é a distribuição de peças e acessórios (componentes de substituição) para veículos automóveis pesados, enquanto que a actividade relativa à distribuição de equipamentos de lubrificação e oficinais apresenta vendas reduzidas.

Trata-se de uma sociedade anónima cujo capital se encontra repartido por Leonor Esteves, SGPS, S.A que detém 66,73%, estando o remanescente distribuído por oito indivíduos, não detendo nenhum deles mais de 8%.

O conjunto das empresas controladas pela Civipartes realizou em Portugal, em 2002, um volume de negócios de €[> 2] milhões €, calculado nos termos do nº 1 do artigo 10º da Lei nº 18/2003, de 11 de Junho, dos quais € [...] e [...] correspondem a vendas de peças e acessórios para veículos pesados, em 2001 e 2002, respectivamente.

## III- AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

### 3.1 Mercado Relevante do produto

A notificante considera que o mercado relevante a considerar para efeitos de apreciação dos efeitos da presente operação de concentração, deverá ser o da distribuição de peças e acessórios para veículos automóveis porque é esta a actividade da empresa a adquirir no âmbito desta operação. Entende a notificante que dado o carácter residual, no quadro da actividade da Civipartes da venda de equipamentos de lubrificação e oficinais não se justificará analisar este segmento separadamente.

Contudo e tendo em atenção que o mercado em que a Civipartes actua é o da distribuição grossista/retalhista de peças para veículos automóveis pesados (mais de 90% da sua actividade), decidiu-se por esta delimitação, porquanto, e apesar de existir um grau razoável de substituibilidade do lado da oferta, são diferentes as utilizações pretendidas, para além do respectivo nível de preços praticados.

Em qualquer das delimitações efectuadas se conclui que em consequência da operação de concentração, as quotas de mercado agregadas resultantes da sobreposição de mercados se situam aproximadamente entre os 5-8%, respectivamente, para o mercado da distribuição de peças e

acessórios (componentes de substituição) para veículos automóveis e para o mercado da distribuição de peças e acessórios (componentes de substituição) para veículos automóveis pesados.

### 3.2 Mercado geográfico

A Comissão Europeia tem defendido em casos anteriores (Processo COMP/M.1893 – Butler Capital/CDC/AXA/FINAUTO/Autodistribuidor/Finelist) que, dada a inexistência de barreiras técnicas ou alfandegárias ao comércio intra-comunitário, bem como aos reduzidos custos de transporte, a distribuição de peças de substituição para veículos automóveis constitui um mercado de dimensão geográfica comunitária.

Contudo, outros factores conduzem-nos ao entendimento de que o mercado da distribuição de peças e acessórios para veículos automóveis pesados é nacional, pois a respectiva procura é feita em grande medida no quadro da cadeia de concessionários/revendedores autorizados integrando-se assim na estrutura de distribuição existente a nível nacional.

Outro factor que aponta para o carácter nacional deste mercado é o peso estimado em cerca de 50% do total das vendas de peças e componentes de substituição em Portugal que os distribuidores independentes (IAM) – *independent after market* em conjunto com os fabricantes oficiais de peças e acessórios automóveis (OEM) – *Original Equipment Manufacturer*.

### 3.3 Estrutura da Oferta/Procura

O mercado da distribuição de peças e acessórios para veículos pesados caracteriza-se pela presença dos fabricantes/marcas automóveis, que vendem eles próprios peças e acessórios, dos já referidos fabricantes oficiais (OEM) e dos distribuidores independentes, que, por sua vez, comercializam peças e acessórios quer de origem quer de fabrico independente, sem estarem integrados em qualquer esquema de distribuição selectiva ou de “representação oficial” de marca.

Trata-se de uma estrutura de oferta com centenas de empresas intervenientes, onde nenhum operador deverá deter quotas superiores a 10%.

O apuramento do valor *global* deste mercado debate-se com a suspeita fundada de os dados do INE - únicos elementos oficiais existentes, mas que não estão ainda actualizados para 2002 – se encontrem, segundo a notificante, subavaliados, pois não estão contabilizadas as vendas dos denominados “sucateiros” que neste mercado são significativas.

Também, segundo a mesma fonte, não estão incluídas as vendas de peças/componentes efectuadas pelos distribuidores automóveis das várias marcas, visto que estas são, com toda a probabilidade, integradas nas vendas respeitantes à CAE – principal – 50100 – “*comércio de veículos automóveis*”.

Em face daquelas restrições e tendo em conta que não se encontram desagregadas nas estatísticas oficiais as vendas de peças e acessórios para veículos ligeiros, a notificante considera mais credível, tendo por base estimativas internas da empresa, *que o valor do mercado global de mercado para peças e acessórios para veículos (ligeiros + pesados) corresponderá ao valor do (INE\* 1,5), sendo de €669508 mil<sup>2</sup> o correspondente valor do mercado das peças e acessórios para veículos pesados.*

Neste cenário, são as seguintes as quotas de mercado actuais e a resultante da concretização da operação de concentração:

<b>QUOTAS (%)</b>	
<b>AUTO-SUECO</b>	<b>[0-5]%</b>
<b>CIVIPARTES</b>	<b>[0-5]%</b>
<b>QUOTA AGREGADA</b>	<b>[5-10]%</b>

Por sua vez a procura é satisfeita, no que ao grupo Auto-Sueco diz respeito, através de três canais de distribuição: i) Vendas ao utilizador final “vendas ao balcão” pelas empresas do grupo, ii) distribuição através das oficinas próprias da rede de concessionários integrados no grupo Auto-Sueco, iii) vendas de peças e componentes a concessionários da marca independentes, assumindo, assim, carácter simultaneamente grossista e retalhista, conforme o canal de distribuição em que se integrem.

Quanto ao grupo Civipartes, também a distribuição de peças e componentes assume, simultaneamente, carácter grossista e retalhista.

---

<sup>2</sup> Segundo estimativas internas do grupo Auto-Sueco, a proporção de peças vendidas para ligeiros relativamente às peças vendidas para pesados, pode ser exprimida pelo rácio 1/10. Este rácio denominado “parts-units” resulta da análise do padrão de vendas ao longo de décadas. Por via da aplicação do rácio parts-units à percentagem de veículos pesados vendidos obter-se-ia a percentagem correspondente ao que se estima tenha sido a proporção de peças/componentes vendidos em cada ano, apenas para veículos pesados, sendo que em 2001, corresponderá a 34%.

De modo a anular o efeito multiplicador – a mera aplicação à percentagem de vendas de veículos levaria a uma percentagem superior a 100% - temos de calcular que percentagem em 128,8 e 130,6 representam 32 e 34, respectivamente, sendo que a resposta é 24,8 e 26 %, respectivamente. A aplicação ao valor do (INE\* 1,5)= € 2575031978,00 da taxa de 26% corresponde a € 669508,00 mil.

#### IV- EFEITOS DA CONCENTRAÇÃO NA ESTRUTURA DE MERCADO

A aquisição pela Auto-Sueco da Civipartes, que configura uma concentração do natureza *horizontal*, traduzir-se-á num acréscimo de [0-5]% na quota de mercado da Auto-Sueco, no mercado relevante de *distribuição de peças e acessórios para veículos pesados*, a que corresponderá um aumento do nível de concentração medido através do IHH-Herfindahl Hirschman inferior a [1000].

Apesar de desconhecermos toda a estrutura da oferta em virtude das características *quase* atomísticas da mesma, estima-se que se situe abaixo de um IHH agregado de 1000, indicando-nos que a situação concorrencial no mercado não suscita problemas.

De facto, não se verificam constrangimentos de natureza concorrencial, porquanto se trata de um mercado, que, conforme já foi caracterizado, é bastante concorrencial quer ao nível da oferta quer da procura.

Por outro lado não existem factores susceptíveis de criar barreiras estruturais à entrada para novos concorrentes, porquanto se não verificam:

- 1- direitos ou barreiras não tarifárias;
- 2- limitações à possibilidade de obtenção de factores de produção;
- 3- limitações à criação de redes de distribuição (a partir de Outubro p.f. liberalização total do mercado);
- 4- custos de entrada específicos;
- 5- necessidade de autorizações administrativas.
- 6- Acordos de distribuição ( os “OEM” distribuidores de peças de origem assentam a sua actividade na celebração de acordos de distribuição/representação, pressuposto que não se aplica aos distribuidores independentes “IAM”)

## V- AUDIÊNCIA DOS INTERESSADOS

Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do artigo 17º dos respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei nº 10/2003, de 18 de Janeiro, decide, ao abrigo da alínea b) do nº 1 do artigo 35º da Lei nº 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente operação de concentração, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado da *distribuição de peças e acessórios para veículos pesados no território nacional*.

AdC, 16 Setembro de 2003

O Conselho da Autoridade da Concorrência