

DECISÃO DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Ccent Nº 4 / 2004 - DAIMLERCHYSLER AG / MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS CORPORATION

I-INTRODUÇÃO

Em 21 de Janeiro de 2004, a Autoridade da Concorrência recebeu uma notificação relativa a um projecto de concentração por meio do qual a empresa DaimlerChrysler AG (Daimler) pretende adquirir à Mitsubishi Motors Corporation (MMC) o controlo da sociedade Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Fuso).

A aquisição do referido controlo será consubstanciada através da aquisição à MMC, pela Daimler, de 22% das acções da Fuso, aumentando desta forma a sua participação de 43% para 65%.

A operação de concentração configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b) do nº 1 do artigo 8º da Lei nº 18/2003, de 11 de Junho e na definição de controlo consagrada na alínea a) do nº 3 do mesmo artigo e foi notificada à Autoridade da Concorrência pelo facto de se encontrar preenchida, em consequência da realização da operação projectada, a condição prevista na alínea b) do nº 1 do artigo 9º do mesmo diploma.

II- NATUREZA DA OPERAÇÃO

Em Janeiro de 2003 a MMC autonomizou a sua divisão de camiões e autocarros, de forma a constituir a Fuso.

Em Março do mesmo ano, a MMC vendeu 58% das suas acções da Fuso, à Daimler e a dez sociedades do Grupo Mitsubishi.

Actualmente, a Daimler detém uma participação minoritária na Fuso (43%), sendo as restantes acções controladas pela MMC (42%) e por várias sociedades do Grupo Mitsubishi.(15%), nenhuma das quais detendo o controlo da empresa.

Nota: Indicam-se entre parênteses rectos [...] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial.

O interesse da concentração para a Daimler encontra-se, claramente, na Ásia. A Daimler pretende, principalmente, fortalecer a sua posição nos mercados asiáticos, onde a Fuso - um parceiro estratégico da Daimler¹ - tradicionalmente detém a sua força comercial.

Enquanto a nível mundial a Fuso exerce a sua actividade de produção e comercialização de veículos comerciais e autocarros, na Europa apenas fabrica e vende o *Canter*, que constitui a sua linha de produtos “*Camiões de Pequeno Porte*”.

Por essa razão a operação de concentração, quer na Europa quer em Portugal, tem natureza *horizontal*, porquanto se verifica sobreposição de actividades entre a Daimler e a Fuso no mercado de “*Camiões de Pequeno Porte*” .

As actividades desenvolvidas pela empresa adquirida integram-se nos sectores 34,50 00 da CAE (Ver.2.1)

A presente operação de concentração será notificada também às seguintes autoridades: Alemanha, Áustria e Irlanda.

III- AS EMPRESAS PARTICIPANTES

3.1- Empresa Adquirente

Na sequência da fusão entre a Daimler-Benz AG e a Chrysler Corporation ocorrida em 1998 a nova empresa passou a adoptar a designação **DaimlerChrysler AG** (Daimler).

A Daimler é uma empresa constituída segundo o direito alemão que, conjuntamente com as suas filiais, tem actividade nas seguintes áreas: produção e comercialização de veículos *i) de passageiros* sob as marcas *Mercedes – Benz, Smart*² , *Jeep, Chrysler, Dodge e Maybach*; *ii) comerciais* sob as marcas *Mercedes-Benz, Sterling, Setra, Freightliner, e Western Star* .

Desenvolve ainda outras actividades como a produção e comercialização de motores a gasóleo e serviços financeiros.

Adicionalmente, a DaimlerChrysler detém uma participação minoritária de controlo na EADS, uma empresa comum activa nos sectores aeronáutico, espacial e de defesa.

¹ A Fuso, a Daimler e a Hunday constituíram-se já há alguns anos como parceiros estratégicos.

² Um utilitário de passageiros compacto.

A evolução do volume de negócios da **DaimlerChrysler**, no período compreendido entre 2000 – 2002, a nível mundial, EEE e Portugal foi a seguinte:

Uni: €Milhões

Ano	Mundial	EEE	Portugal
2002	[>150]	[>150]	[>150]
2001	[>150]	[>150]	[>150]
2000	[>150]	[>150]	[>150]

3.2 Empresa Adquirida

Em Janeiro de 2003 foi constituída a *Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (FUSO)* na sequência da decisão da Mitsubishi Motors Company (MMC) de autonomizar a sua divisão de camiões e autocarros.

A MMC tem como actividade o desenvolvimento, produção e comercialização de automóveis e componentes de automóveis, sendo também responsável pela maior parte da actividade de Investigação e Desenvolvimento.

A Fuso exerce a actividade de fabrico e venda à escala mundial, de veículos comerciais e autocarros.

Na Europa, a Fuso apenas fabrica e vende uma linha de “Camiões de Pequeno Porte”, o *Canter*, não produzindo ou comercializando a restante gama de “Camiões de Médio Porte”, “Camiões Pesados” ou “Autocarros”, nem quaisquer motores industriais.

As actividades desenvolvidas pela Fuso integram-se nos sectores 34 e 50100 da CAE.

O volume de negócios da **FUSO**, em 2003, a nível mundial, EEE e Portugal foi o seguinte:

Uni: €Milhões

Ano	Mundial	EEE	Portugal
2003	[>2]	[>2]	[>2]

Nota: Indicam-se entre parênteses rectos [...] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 3

No ano anterior a área de negócios da MMC, a que hoje corresponde a FUSO, registou os seguintes volumes de negócio em Portugal, EEE e Portugal.

Uni: €milhões

Ano	Mundial	EEE	Portugal
2002	[>2]	[>2]	[>2]

A Fuso controla a sociedade Mitsubishi Trucks Europe- Sociedade Europeia de Automóveis, S.A (M.T.E), constituída em 1996, que, em Portugal, possui uma unidade de produção³ e outra de comercialização, possuindo ainda um departamento de vendas para toda a Europa, localizado na Holanda.

A Fuso comercializa a sua linha de *camiões de pequeno* porte na Europa através da M.T.E.

IV- AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

4.1 - O MERCADO RELEVANTE DO PRODUTO

A presente operação de concentração ocorre no mercado de veículos comerciais integrados no segmento de “Camiões de Pequeno Porte” pois é esta a categoria a que pertence o *Canter*, o veículo comercializado em Portugal pela Fuso, com um peso bruto GVW (Gross Vehicle Weight) entre 3,5 e 7,0 toneladas.

A Comissão Europeia sustentou, em vários casos⁴, que o mercado dos camiões pode ser subdividido em três segmentos de acordo com o peso bruto do veículo (Gross Vehicle Weight): i) *segmento de pequeno porte* (GVW até 6 toneladas), *segmento de médio porte* (entre 6 a 16 toneladas) e *segmento pesado* (GVW superior a 16 toneladas), tendo sobretudo em conta, para além do diferente nível de preços praticados, também a satisfação dos diferentes perfis da procura, considerando assim que cada segmento correspondia a um mercado relevante distinto, fundamentação com a qual concordamos.

³ no Tramagal.

⁴ IV/M 741 – Ford/Mazda, Decisão da Comissão de 24 de Maio de 1996. COMP/M 1672 – Volvo/Scania, Decisão da Comissão de 1 de Setembro de 2000.

Apesar do GVW do modelo *Canter* da Fuso exceder ligeiramente as 6 toneladas, as Partes consideram que este modelo pertence ao mercado de camiões de pequeno porte da Fuso uma vez que é comercializado sob as mesmas especificações técnicas⁵.

Os *camiões de pequeno porte* são utilizados para transporte de cargas leves e são empregues principalmente em pequenas actividades comerciais e de serviços colectivos e governamentais, como, por exemplo, entregas locais a lojas e pequenos comércio, correios e serviços de entrega, oficinas móveis e carrinhas de serviço, incluindo os serviços de bombeiro, polícia e ambulância.

Os *camiões de médio porte* são utilizados para transporte de cargas médias em curtas e médias distâncias, enquanto que os *camiões pesados* são utilizados para transportes de longa distância, transporte de mercadorias pesadas ou de grande dimensão ou para transportes de curta distância de cargas pesadas.

Por sua vez, a DaimlerChrysler no mercado em causa - *camiões de pequeno porte* - comercializa o *Sprinter*, (com GVW 2,59 – 5,99 toneladas), o *Vito* (GVW 4,77 – 4,94 toneladas) e o *Vario* (5,99 – 7,49), cuja produção irá cessar em 2009.

4.2 - O MERCADO RELEVANTE GEOGRÁFICO

As Partes sustentam que o mercado geográfico relevante tem, pelo menos, a dimensão do EEE, tendo em conta nomeadamente o facto da estrutura do mercado ser uniforme, cada consumidor europeu ter a possibilidade de adquirir o mesmo veículo comercial em qualquer parte do EEE, e a tendência para as compras transfronteiriças aumentar se o consumidor puder adquirir veículos a preços inferiores noutros países.

Por outro lado do ponto de vista da oferta, a produção na indústria automóvel apresenta-se como tendo carácter intercontinental, ou mesmo mundial.

Apesar de considerarmos que estes fundamentos são realistas, verifica-se, contudo, que a realidade em cada país, nomeadamente em matéria fiscal, redes de distribuição e quotas de mercado diferenciadas, preferências dos consumidores e diferenciação ao nível dos preços, praticados, concorrem para sustentarmos a existência de mercados geográficos nacionais.

⁵ Estes intervalos não são rigorosos: No caso COMP/1980 Volvo/Renault, o limite superior do intervalo para os camiões de pequeno porte foi 7 toneladas.

Pelas razões invocadas confinamos o mercado geográfico ao território nacional, tanto mais que é também nos termos da legislação nacional de concorrência que importa apreciar os efeitos, que a nível nacional, a concentração produzirá na estrutura concorrencial do mercado.

3.3 ESTRUTURA DA OFERTA E DA PROCURA

O mercado de *camiões de pequeno porte* registou, em 2002, em Portugal, [10.000-40.000] novos veículos, o que representa face ao ano anterior uma redução de [10-20]%. Este comportamento, mas menos acentuado, foi também verificado ao nível do EEE, que no mesmo período apresentou uma variação negativa de [<5]%.

Entre 2001 e 2003, comercializaram as suas gamas de produtos neste mercado, 13 empresas com as respectivas quotas de mercado⁶:

EMPRESAS	Quotas 2003* (%)	Quotas 2002	Quotas 2001
Daimler	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Fuso	[5-10]	[10-20]	[10-20]
Ford	[10-20]	[10-20]	[10-20]
PSA (Peugeot)	[10-20]	[10-20]	[5-10]
General Motors	[10-20]	[5-10]	[0-5]
Toyota	[5-10]	[10-20]	[10-20]
Renault	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Fiat	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Hyundai	[0-5]	[5-10]	[5-10]
Nissan	[0-5]	[0-5]	[5-10]
VW	[0-5]	[0-5]	[0-5]
ISUZU	[0-5]	[0-5]	[0-5]
KIA	[0-5]	[0-5]	[0-5]
Total	100,0	100,0	100,0
HHI	[<2000]	[<2000]	[<2000]

Fonte: Estimativas internas da notificante, fornecidas por Associações Representativas do Sector 2003 -até Outubro

Pela análise dos índices HHI⁷ relativos aos anos relevantes para apreciação da operação, concluímos que estamos em presença de um mercado que excede ligeiramente o limite considerado como correspondendo a um mercado *pouco concentrado*, situando-se no intervalo correspondente a um mercado *moderadamente concentrado*.

⁶ As quotas foram calculadas com base em dados oficiais fornecidos pelas entidades de registo automóvel em função do número de veículos registados. Não existem estatísticas em valor.

⁷ A Comissão Europeia aplica o índice HHI (Herfindahl-Hirschman) enquanto primeiro indicador da pressão concorrencial existente no mercado.

Nota: Indicam-se entre parênteses rectos [...] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 6

A Comissão Europeia considera⁸ que um HHI até 1000 corresponderá a um mercado *pouco concentrado*; enquanto que, se o HHI se situar entre 1000 e 2000, o mesmo reflectirá um mercado com um grau de concentração *moderado*, sendo considerado *muito concentrado* quando o HHI exceder o limite de 2000.

Desde Dezembro de 2001, os camiões de pequeno porte da Fuso (Canter) são vendidos em cinco países europeus (França, Reino Unido, Itália, Polónia e Suécia), através da rede de vendas da Daimler. Em Portugal a Fuso distribui os seus veículos através da Mitsubishi Motors de Portugal, S.A. - uma subsidiária da M.T.E. controlada pela MMC-, sediada em Vila Franca de Xira, com uma rede de 41 retalhistas/concessionários em todo o País⁹.

A Daimler distribui os seus veículos através de uma rede de vendas independente.

IV- EFEITOS DA CONCENTRAÇÃO NA ESTRUTURA DE MERCADO

A operação de concentração projectada, que se traduz na aquisição do segundo concorrente pelo primeiro, em 2002, - em termos de quotas de mercado, configura em Portugal uma operação de concentração de *natureza horizontal*.

Tendo por base as quotas de mercado daquele ano, - o ano completo mais recente- verificamos que, na sequência desta operação, a Daimler, que já detinha uma quota de mercado de [10-20]%, passaria a deter uma quota agregada de [20-30]%, implicando um acréscimo no HHI de [...].

É de notar que a Comissão considera, que situações em que o HHI após a concentração se situe entre 1000 e 2000 e com delta inferior a 250, não correspondem a situações susceptíveis de constituírem preocupação do ponto de vista concorrencial, pelo que se infere que, se tal acréscimo for excedido, a situação resultante poderá suscitar questões que importa investigar.

Contudo, em 2003, e apesar de só dispormos de dados até Outubro, verifica-se um decréscimo acentuado - de cerca de [...] pontos percentuais (de [20-30]% para [20-30]%) - na respectiva quota de mercado conjunta.

Verifica-se também que o acréscimo de HHI é apenas de [...].

⁸ *Guidelines* relativas à apreciação das concentrações horizontais.

⁹ Aveiro 3; Beja 1; Braga 1; Bragança 1; Castelo Branco 2; Coimbra 2; Évora 1; Faro 1; Guarda 1; Madeira 1; S.Miguel 1; Faial 1; Terceira 1; Leiria 2; Lisboa 7; Portalegre 1; Porto 5; Santarém 3; Setúbal 3; Viana do Castelo 1; Vila Real 1; Viseu 1.

Nota: Indicam-se entre parênteses rectos [...] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 7

Por outro lado, verifica-se que o mercado indicia ser bastante concorrencial, atento o rápido crescimento registado pelas quotas de mercado da General Motors e da PSA Peugeot, que nos dois últimos anos cresceram respectivamente de [0-5]% para [10-20]% e de [5-10]% para [10-20]% (ver quadro).

A instabilidade das quotas de mercado no mesmo período reflecte, também, a existência de um mercado concorrencial.

Verifica-se ainda diminuta relevância de *barreiras estruturais ou legais* à entrada no mercado de *camiões de pequeno porte*, não se observando qualquer restrição relacionada com os direitos de propriedade intelectual, pois a maioria dos produtores vende os seus produtos a nível mundial, verificando-se uma forte tendência no sentido da globalização.

A rápida penetração no mercado da General Motors e da PSA Peugeot são disso bons exemplos. Recorde-se que a General Motors, em apenas dois anos, passou do [...]º lugar em termos de quota de mercado para [...]º .

Por outro lado, a concentração não terá, ao nível da distribuição, qualquer efeito, porquanto se manterão os mesmos canais de distribuição já utilizados quer em Portugal quer na Europa no âmbito da parceria já estabelecida há alguns anos entre as duas empresas.

V- AUDIÊNCIA PRÉVIA

Nos termos do nº 2 do artigo 38º da Lei nº 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação dada a ausência de contra - interessados e a decisão sobre a presente operação de concentração ser de não oposição.

VI - CONCLUSÃO

Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1 do artigo 17.º dos estatutos, aprovados pelo Decreto-lei n.º 10/2003, decidiu, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente 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 *território nacional no mercado da comercialização de camiões de pequeno porte* .

Lisboa, 1 de Março de 2004

O Conselho da Autoridade da Concorrência,