

Ccent. 45/2004 – GALP*ESSO

**Decisão de Proibição
da Autoridade da Concorrência**

[alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho]

14/12/2005

DECISÃO DE PROIBIÇÃO
DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA*

Ccent n.º 45/2004 – GALP* ESSO

I – INTRODUÇÃO

1. Em 17 de Dezembro de 2004¹, a Autoridade da Concorrência recebeu uma notificação relativa a um projecto de concentração, por meio do qual a empresa *Petróleos de Portugal – Petrogal*, S.A. (*Galp*), pretende adquirir, à Esso Portuguesa (*Esso*), por meio de trespasse, os seus estabelecimentos comerciais nos portos de Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa, Portimão e Olhão, relativos aos postos de abastecimento às embarcações de pesca costeira, de gasóleo marítimo, comumente designado “gasóleo corado”².
2. A operação de concentração configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho e na definição de controlo dada pela alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo e foi notificada pelo facto de se encontrarem preenchidas as alíneas a) e b) do artigo 9.º do mesmo diploma.
3. Em 29 de Abril de 2005, a Autoridade da Concorrência, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, decidiu no sentido da presente operação de concentração passar a Investigação Aprofundada.

II – AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

4. A *Galp* está integrada na “holding” *Galp Energia* e encontra-se activa na exploração/captação, importação e refinação de petróleo bruto e na distribuição e comercialização de produtos petrolíferos transformados, a grosso e a retalho, sendo considerada a principal empresa

¹ A qual só produziu efeitos em 23 de Dezembro de 2004.

nacional a operar nestes mercados, responsável por mais de 90% do abastecimento ao mercado nacional de combustíveis e vendas de 44% dos hidrocarbonetos (petróleo e gás natural).

5. Dedicar-se, também, à importação e comercialização de gás natural na forma alta pressão e baixa pressão, através, respectivamente, da *Transgás – Sociedade Portuguesa de Gás Natural, S.A.*, e distribuidoras regionais de gás natural.
6. Os volumes de negócios realizados pelo grupo *Galp Energia*, nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, em Portugal, no EEE, e a nível Mundial são os seguintes:

Tabela 1: Volume de Negócios do Grupo Galp Energia (Unid: milhões €)

	2001	2002	2003
Portugal	[>150]	[>150]	[>150]
EEE	[>150]	[>150]	[>150]
Mundial	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

2.2. Empresa Adquirida

7. A *Esso* é uma sociedade comercial por quotas, maioritariamente detida pela *Exxon Brazil Holdings, B.V.*, que se dedica ao transporte, distribuição e comercialização de petróleo bruto e respectivos derivados, actividades estas enquadradas pela CAE GG 51 520.
8. Os volumes de negócios registados pela *Esso*, em Portugal³, em 2001, 2002 e 2003, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, relativamente aos estabelecimentos comerciais, abastecedores de “gasóleo corado” às embarcações de pesca, nos postos objecto de trespasse para a *Galp* foram os seguintes:

Tabela 2: Volume de Negócios da Esso nos Postos objecto de Trespasse (Unid: mil €)

Postos a Trespasar	2001	2002	2003
Matosinhos	[500-600]	[400-500]	[200-300]
Figueira da Foz	[400-500]	[400-500]	[40-50]
Peniche	[500-600]	[200-300]	[400-500]

² Também conhecido por gasóleo corado e marcado.

³ Não realizam negócios fora de Portugal.

Lisboa	[1000-1100]	[1000-1100]	[1000-1100]
Olhão	[100-200]	[300-400]	[200-300]
Portimão	[900-1000]	[1000-1100]	[900-1000]
Total	[>2000]	[>2000]	[>2000]

Fonte: Notificante.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

9. Pela presente operação de concentração, está em causa a aquisição, pela *Galp*, através de trespasse, de todos os equipamentos, clientela e créditos, determinados contratos conectados aos estabelecimentos, bem como todos os restantes elementos que, por lei, façam parte dos estabelecimentos afectos aos seguintes estabelecimentos comerciais:
- i) *Estação de serviço de Matosinhos, localizada no molhe Sul do Porto de Leixões, no domínio público marítimo;*
 - ii) *Estação de serviço da Figueira da Foz, localizada no Porto de Pesca Costeira, em Cabedelo;*
 - iii) *Estação de serviço de Peniche, localizada no Porto de Pesca de Peniche, no domínio público;*
 - iv) *Estação de serviço de Lisboa, localizada na doca Pesca de Pedrouços;*
 - v) *Estação de serviço de Portimão, localizada no domínio público marítimo;*
 - vi) *Estação de serviço de Olhão, localizada no Porto de Olhão.*
10. Atendendo a que em todos os portos referidos *supra*, para além da *Esso*, também a *Galp* desenvolve actividade na comercialização a retalho de “*gasóleo corado*”, podemos concluir que estamos em presença de uma operação de concentração de *natureza horizontal*.

IV – MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado Geográfico Relevante

11. A notificante sustenta que os mercados geográficos, para efeitos da presente operação de concentração, correspondem à área de jurisdição de cada porto onde se situam os diversos postos de venda a trespassar, considerando pouco verosímil que um utilizador/armador de uma unidade pesqueira, na prossecução da sua actividade, conceba a deslocação a um outro porto alternativo.
12. A Autoridade da Concorrência partilha de igual entendimento, tendo em conta as razões apontadas no ponto anterior e o facto da acostagem a um porto alternativo representar, para o armador, na prossecução da sua actividade, custos acrescidos a suportar com a tripulação, já que a mesma se encontra deslocada.
13. Acresce, que a acostagem a um determinado porto está ainda relacionada com o conhecimento prévio que o armador tem da garantia de escoamento do seu pescado na respectiva lota do porto em causa.
14. Por todas estas razões, a Autoridade da Concorrência considera que, para apreciação dos efeitos desta operação de concentração, os mercados geográficos relevantes devem ser delimitados às seis áreas de jurisdição dos portos onde se situam os diversos postos de venda a trespassar, a saber: Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa, Portimão e Olhão.

4.2. Mercado Relevante do Produto

4.2.1. A posição da Notificante

15. A notificante considera que, atentas as actividades prosseguidas por si e pela *Esso* nos portos referidos, bem como a natureza dos activos objectos de trespassar, o mercado relevante do produto/serviço, para efeitos de análise desta operação de concentração, corresponde ao

mercado da *comercialização a retalho de gasóleo corado*, destinado à actividade piscatória costeira.

4.2.2. A posição da AdC

4.2.2.1. Da segmentação entre gasóleo corado e outros tipos de gasóleo

16. A Autoridade da Concorrência, atenta i) *a existência de sobreposição nesta actividade nos portos referidos*, e ii) *ao facto do produto, “gasóleo corado” pelos fins a que se destina – abastecimento de combustível a embarcações de pesca e abastecimento a outras actividades exercidas em meios marítimos e fluviais tais como dragagem, navegação fluvial e costeira e actividade marítima turística – ser comercializado a preços mais reduzidos, face a outros combustíveis (e.g. gasóleo rodoviário)*, conclui pela não existência de substituíbilidade do lado da procura, entre o gasóleo corado e outros tipos de gasóleo – quer o gasóleo rodoviário, quer o denominado gasóleo tipo *bunkers*, também utilizado na actividade piscatória, mas apenas aquela exercida fora da zona de 12 milhas marítimas (i.e., fora de Águas Territoriais Portuguesas).
17. De facto, apesar de todos os “gasóleos não corados” poderem assegurar o funcionamento dos mecanismos correspondentes aos motores das embarcações de pesca, não podem aqueles constituir uma alternativa ao “gasóleo corado”⁴, uma vez que este beneficia de isenção de IVA e de ISP (Imposto sobre Produtos Petrolíferos) sendo, conseqüentemente, comercializado, a retalho, a um preço significativamente inferior aos restantes tipos de gasóleo⁵.
18. Mais concretamente, o operador que abastece a actividade piscatória⁶ de gasóleo corado paga uma taxa reduzida de IVA de 12%, bem como uma taxa de €77,51/m³ de ISP (em vez da taxa

⁴ Mais concretamente, gasóleo corado e marcado. O termo provém da pigmentação (ou coloração) e marcação que lhe são adicionadas, a fim de evitar a fuga ao pagamento do Imposto Sobre Produtos Petrolíferos (ISP) e IVA.

⁵ O gasóleo tipo *bunkers*, ou “bancas”, por se tratar de um combustível destinado a ser consumido fora de Águas Territoriais Portuguesas, está isento de IVA e de ISP como será referido *infra*. É vendido a um preço, em geral, mais baixo que o gasóleo corado. No entanto, e como referido, o seu uso é restringido geograficamente.

⁶ Existem outras actividades desenvolvidas em meio marítimo e fluvial que se abastecem de gasóleo corado, designadamente a navegação costeira, as dragagens e a actividade marítima turística. Em termos de consumo total de gasóleo corado, e considerando o total destas três actividades mais a actividade piscatória, esta última representou, no ano de 2004, cerca de 71% do total de gasóleo corado consumido em Portugal continental.

de € 314,41/m³ aplicado ao gasóleo rodoviário). No entanto, tanto o ISP como o IVA são, posteriormente, reembolsados ao operador pelo Estado, sendo este prazo de devolução variável.⁷

19. Em sede de investigação aprofundada, e como referido no ponto 16 *supra*, foi possível identificar um outro tipo de gasóleo que pode ser utilizado para abastecimento de embarcações com actividade piscatória – caso dos navios de “pesca do alto mar”, como os bacalhoeiros –, denominado gasóleo tipo *bunkers*, quimicamente idêntico ao gasóleo corado com excepção de que não contém pigmentação/coloração, nem marcação⁸.
20. A comercialização do gasóleo tipo *bunkers* é feita por camião cisterna⁹, e exige autorização alfandegária, ao contrário do que se passa com a comercialização de gasóleo corado, que apenas exige a presença de um agente da Brigada Fiscal. O gasóleo tipo *bunkers* sai do entreposto fiscal¹⁰ já isento de IVA e de ISP, mediante despacho alfandegário, sendo, assim, sujeito a um tratamento fiscal de gasóleo de exportação¹¹.
21. Por outro lado, e ao contrário do gasóleo corado, a produção, ou importação, de gasóleo tipo *bunkers* não exige a constituição obrigatória de reservas estratégicas – *vide* pontos 138 e seguintes.
22. Acresce que este tipo de gasóleo não pode ser vendido nos postos de venda nos portos (“postos de mar”), sendo destinado ao abastecimento de embarcações que exercem actividade piscatória fora da zona de 12 milhas marítimas, i.e., fora da zona de Águas Territoriais Portuguesas. Assim, este tipo de gasóleo é exclusivamente vendido por camião cisterna.
23. Adicionalmente, porque a sua venda não exige a constituição de reservas obrigatórias, nem o seu abastecimento implica o pagamento de ISP e de IVA pelo operador/vendedor, ainda que a

⁷ No caso do abastecimento de gasóleo corado à navegação fluvial (e.g. Transtejo) e costeira, e à actividade de dragagem, o reembolso do ISP é feito junto do cliente e não junto do operador. O abastecimento de gasóleo à navegação particular, de recreio, não está isento nem de IVA nem de ISP.

⁸ Certas embarcações de maiores dimensões abastecem-se de fuel, significativamente mais barato que o gasóleo tipo *bunkers*, mas exigindo uma instalação (motor, etc.) mais complexa. No entanto, embarcações abastecidas a gasóleo são tipicamente mais rápidas e potentes – caso dos bacalhoeiros, que fazem pesca de arrasto – que as abastecidas por fuel, e daí a sua preferência pelo gasóleo *bunkers*.

⁹ No caso referido dos bacalhoeiros, os abastecimentos podem chegar aos 500 a 600 mil litros de gasóleo tipo *bunkers*, envolvendo, assim vários camiões cisterna.

¹⁰ A título de exemplo, a *Repsol* dispõe de um entreposto fiscal apenas em Leixões e na Banática (margem sul do Tejo), e de um terceiro na Madeira.

¹¹ Segundo informação prestada pela notificante, o gasóleo tipo *bunkers* tem uma tabela de preços própria.

taxas reduzidas, mas estando sujeito a retenção pelo Estado, por vezes durante meses¹², o seu preço tende a ser mais baixo que o preço do gasóleo corado, quer este seja abastecido no posto, quer seja abastecido através de camião cisterna¹³.

24. Sendo assim, o gasóleo tipo *bunkers* é claramente distinto do gasóleo corado vendido através de postos de venda, já que as suas finalidades de utilização e formas de distribuição (camião cisterna *versus* posto) são distintas, pelo que a sua comercialização constitui um mercado distinto do da comercialização de gasóleo corado.
25. Do exposto, conclui-se que o gasóleo corado, e marcado, constitui um produto relevante diferente quer do gasóleo não corado, quer do gasóleo tipo *bunkers*.
26. Na secção seguinte, analisamos em maior detalhe as duas formas de comercialização de gasóleo corado ao cliente final, nomeadamente a comercialização através de postos de venda (“postos de mar” ou “postos de abastecimento”) nos seis diferentes portos objecto da operação de concentração analisada, feita por cessionários/revendedores e a comercialização feita *directamente* pelo operador ao cliente final, quer através de camião cisterna, quer através do próprio posto de venda propriedade do operador¹⁴.

4.2.2.2. Do modo de comercialização de gasóleo corado

27. Constatou-se, ao longo da instrução da presente operação, que existem duas formas para a comercialização de gasóleo corado: (1) comercialização nos postos de abastecimento no porto, feita por cessionários/revendedores ao cliente final e (2) comercialização *directa* pelo operador ao cliente final – denominado “cliente directo”.

¹² Informação prestada pela *Repsol*, em reunião com a Autoridade da Concorrência, em 20 de Outubro de 2005.

¹³ Em sede de investigação aprofundada, um dos grandes clientes/frotas pesqueiras quer da *Repsol*, quer da *Galp* quer da *Cepsa* [**confidencial**] no abastecimento de gasóleo para a actividade piscatória, afirmou que «(...) pontualmente, e por motivos imputados aos fornecedores, poderá haver a possibilidade de sermos abastecidos de gasóleo corado por camião tanque; no entanto, o volume em causa não será significativo pois os custos deste produto, que em termos médios anual é superior ao do gasóleo tipo bunkers, seriam acrescidos do valor de transporte.»

¹⁴ Ou, em certos casos, por recurso pontual a um reservatório no porto, como referido *supra* no ponto 27 para o caso da *Repsol*.

28. Por sua vez, a comercialização *directa* pelo operador ao cliente directo, pode ser feita ou através do posto de venda, ou por camião cisterna¹⁵.
29. Segundo as informações prestadas pela notificante e por vários outros operadores, cada operador publica uma tabela de preços de venda ao público (PVP) de gasóleo corado e marcado (em regime de pescas), com aplicação para todos os clientes, seja cessionário/revendedor, seja “cliente directo”, em todos os portos de pesca do continente. Sobre esta tabela, podem ser aplicados descontos comerciais, tanto aos cessionários/revendedores como aos clientes directos.
30. Cada cessionário/revendedor receberá, posteriormente, uma “comissão de revenda”, que estará acordada entre ele e o operador proprietário do posto de abastecimento onde aquele exerce a sua actividade comercial.

4.2.2.1. Comercialização por cessionários/revendedores

31. Nesta forma de comercialização, cada operador possui uma rede de revenda, vendendo o gasóleo corado a um terceiro intermediário, em regra um cessionário/revendedor – que explora o posto de abastecimento (posto de venda), propriedade da operadora no porto – e este revende-o ao consumidor final.
32. Cada operador tem, em regra, apenas um cessionário/revendedor em cada porto. Assim, e segundo informações prestadas pela notificante, esta possui apenas um revendedor em todos os seis portos analisados excepto o de Lisboa, onde apenas pratica vendas directas, não possuindo, assim, qualquer cessionário/revendedor¹⁶.
33. A forma como se processa a comercialização pelo cessionário/revendedor junto do cliente final é descrita nos parágrafos seguintes.

¹⁵ Em certos casos pontuais, o abastecimento de gasóleo corado por ser feito recorrendo a um reservatório no porto – *vide* o caso da *Repsol* na zona do porto de Lisboa, como referido no ponto 42 *infra*.

¹⁶ Os cessionários/revendedores da notificante são os seguintes: *Gasopesca* em Matosinhos; *Coop. Prod. Peixe Centro Litoral* na Figueira da Foz; *A.A.P.L.C.L.Z.O.* (comissionista) em Peniche; *José António dos Santos Espadinha* em Portimão; e *José Celestino Lopes Guerreiro* em Olhão.

34. Cada cliente final (consumidor) dispõe de um cartão magnético, afecto à(s) sua(s) embarcação(ões), no qual se encontram registadas as quantidades de gasóleo corado que pretende despende. Cada transacção é fiscalizada por um agente da Brigada Fiscal que se encontra de serviço no porto.
35. O cessionário/revendedor que gere o posto de abastecimento, utiliza um “cartão de supervisor” para activar esse posto no início de cada dia. Posteriormente, para cada abastecimento a efectuar ao longo do dia, a transacção inicia-se com a validação do cartão do agente da Brigada Fiscal que se encontra de serviço no porto, seguido da validação do cartão magnético afecto ao consumidor. Só depois da validação de ambos os cartões se poderá efectuar o abastecimento.
36. No final de cada dia, o cessionário/revendedor efectua o “fecho” do posto utilizando, novamente, o seu “cartão de supervisor”, enviando, via SIBS¹⁷, os dados sobre as suas vendas desse dia ao operador proprietário do posto.
37. Segundo a notificante, nesta forma de comercialização é o cessionário/revendedor que assume toda a responsabilidade da relação comercial com o consumidor final. A responsabilidade da operadora, como a *Galp* ou a *Esso*, fica limitada à relação comercial entre si e o revendedor para compra e venda do produto.
38. A relação comercial estabelece-se, num primeiro momento, entre o operador e o cessionário/revendedor e, num segundo momento, entre este e o consumidor final. O preço cobrado ao consumidor final pelo cessionário/revendedor é, posteriormente, entregue ao operador deduzido da correspondente comissão acordada entre estes dois últimos.
39. Segundo informações prestadas pela notificante e por um concorrente¹⁸, o revendedor pode, eventualmente, e por sua iniciativa, oferecer a um cliente final prazos alargados de pagamento e conceder crédito de acordo com a sua política de gestão. O revendedor poderá, inclusive, aplicar os descontos que a sua margem comercial possa permitir. No entanto, tais facilidades de pagamento são limitadas pela dimensão do próprio cessionário enquanto revendedor, claramente em contraste com a dimensão de operadores como a *Galp* ou a *Esso*.

¹⁷ *Sociedade Interbancária de Serviços, S.A.*, gestora da rede Multibanco.

¹⁸ [Confidencial - identificação de concorrente].

4.2.2.2.2. Comercialização directa ao cliente

40. Como referido *supra*, existe uma outra forma de comercialização de gasóleo corado, nomeadamente a comercialização *directa* feita pelos diferentes operadores aos denominados “clientes directos”, sem a intermediação dos respectivos cessionários/revendedores.
41. Refere a notificante que os clientes directos são empresas que, pelas grandes quantidades de produto que pretendem adquirir, pela dificuldade que os cessionários/revendedores do posto de abastecimento têm em, normalmente, assumir o correspondente risco de crédito, levam a que seja a própria operadora a comercializá-lo e a abastecê-lo directamente e, inclusive, com a oferta de *descontos* e outras condições especiais de pagamento – *vide* pontos 104 e 105 *infra*.
42. Em sede de investigação aprofundada, constatou-se que o abastecimento aos clientes directos pode ser feito ou por camião cisterna¹⁹, ou directamente pelo operador mas através do posto de venda ou, em certos casos, por recurso pontual a um reservatório no porto²⁰.
43. Note-se, no entanto, que a qualificação de *cliente directo* reside na forma de comercialização a que este recorre – directamente pelo operador – e não na sua forma de abastecimento, seja através do posto de venda ou por camião cisterna.
44. Em abastecimentos realizados *directamente* através de recurso ao posto ou através de camião cisterna, será validado tanto, e apenas, o cartão do consumidor de gasóleo corado e o cartão do agente da Brigada Fiscal. Acresce que, no caso de abastecimento por camião cisterna, este agente tem de acompanhar a carga até ao local de venda.
45. No caso do abastecimento de gasóleo corado ser feito directamente pelo operador, mas através do posto de venda, o cessionário/revendedor recebe uma comissão do operador pelo abastecimento efectuado ao cliente directo deste.

¹⁹ Segundo dados da [Confidencial - identificação de operador], um camião cisterna típico transporta cerca de 30 a 32 mil litros de gasóleo corado, embora certos operadores [Confidencial - identificação de operador] disponham de alguns camiões cisterna mais pequenos com uma capacidade de cerca de 20 a 25 mil litros.

²⁰ A [Confidencial - identificação de operador] tende a recorrer a um reservatório no porto de Lisboa para efectuar abastecimentos directos aos clientes neste porto que assim o requeiram. O combustível é descarregado pela operadora directamente no reservatório e, posteriormente, é descarregado, por mangueira, na embarcação do cliente. Exceptuando estas diferenças logísticas, o abastecimento através de reservatório é equivalente ao

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido 11
considerado como confidencial.

4.2.2.3. Da substituíbilidade entre as diferentes formas de abastecimento e comercialização

46. Com o objectivo de delimitar o mercado relevante do produto, afirma-se necessário analisar, em maior detalhe, as diferentes formas de abastecimento e de comercialização.
47. Refere a Comissão Europeia que «*Um mercado de produto relevante compreende todos os produtos e/ou serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor, devido às suas características, preços e utilização pretendida*».²¹
48. Ora, em sede de investigação aprofundada, e como referido *supra* nos pontos 27 e 28, e na secção 4.2.2.2, a Autoridade da Concorrência concluiu que o abastecimento/comercialização de gasóleo corado ao cliente final pode ser efectuado:
- (i) pelo cessionário/revendedor no posto de venda situado no porto, ou
 - (ii) directamente pelo operador, sem intermediação do cessionário/revendedor, podendo este abastecimento/comercialização ser efectuado:
 - (ii.1) através do posto de venda, ou
 - (ii.2) com recurso a camião cisterna.
49. Do ponto de vista das características *físicas* do gasóleo corado e da sua *utilização pretendida*, não existe qualquer diferença entre o produto abastecido no posto de venda, quer seja comercializado pelo cessionário/revendedor quer directamente pelo operador, e o produto comercializado directamente pelos vários operadores por meio de camião cisterna.

(i) versus (ii.2) – cessionário/revendedor versus camião cisterna

50. Em sede de investigação aprofundada concluiu-se que, no caso de embarcações de pesca de menores dimensões, a comercialização directa de gasóleo corado pelo operador, através de

abastecimento por camião cisterna, quer em termos fiscais, quer na forma de encomenda do produto, quer, também, na forma de pagamento pelo cliente final.

²¹ Comunicação relativa à definição do mercado relevante, para efeitos do Direito Comunitário da Concorrência (97/C 372/03, publicada no Jornal Oficial em 9/12/1997).

camião cisterna, não constitui uma alternativa à comercialização de gasóleo corado pelo cessionário/revendedor no posto de venda.

51. De facto, o típico camião cisterna possui uma capacidade máxima de cerca de 30 a 32 mil litros de combustível. Segundo procedimentos internos de segurança, adoptados comumente pelos vários operadores, um camião cisterna desloca-se com, pelo menos, 80% da sua capacidade cheia. Assim, o típico camião cisterna transportará, em cada deslocação para abastecimento, cerca de, pelo menos, 25 mil litros.
52. Ora, o volume de gasóleo transportado por um camião cisterna poderá ser superior ao volume de gasóleo requerido por embarcações de pesca de menores dimensões, o que, por óbvias razões de custo por litro de combustível, conduz a que essas embarcações se abasteçam junto dos postos de venda, como referido no ponto 50 *supra*.
53. Como referido por um grande cliente²² de dois operadores²³, com seis embarcações activas, de diferentes dimensões, «*Navios mais pequenos (...), que têm uma capacidade máxima [do depósito de combustível] de 40 000 litros, por questões de segurança nunca utilizada na totalidade, fazem normalmente reabastecimentos logo que consumidos 10 a 15 mil litros. Por tal motivo a deslocação de um autotanque [i.e., camião cisterna] torna-se oneroso, por se deslocar sem carga completa, obrigando-nos a tentar conciliar o abastecimento de 2 navios em simultâneo – sempre difícil face a incertezas da actividade de pesca – ou a recorrermos ao abastecimento a partir de bombas existentes nas Lotas [i.e., postos de venda ou postos de mar] (gasóleo colorido) sempre mais caro.*»²⁴
54. Já a capacidade do depósito de combustível de uma embarcação de maiores dimensões poderá, facilmente, atingir 60 a 90 mil litros. Tal capacidade abre a possibilidade de um abastecimento regular por camião cisterna a este tipo de embarcações, já que tal abastecimento facilmente esgotaria o volume de combustível transportado por aquele.
55. Como referido pelo mesmo cliente mencionado no ponto 53, «*Os outros (...) navios (...), pese embora as mesmas limitações relacionadas com a segurança, como dispõem de maiores*

²² [Confidencial - identificação de cliente].

²³ [Confidencial – identificação de operadores].

²⁴ À semelhança deste, outro grande cliente de gasóleo corado [Confidencial - identificação de cliente] também refere que as suas embarcações, por razões de estabilidade, se deslocam com os respectivos depósitos “sempre cheios”, com abastecimentos, por embarcação, de cerca de 20 a 30 mil litros em depósitos com capacidade para cerca de 80 mil litros.

capacidades (entre 60 e 90 mil litros) permite-lhes abastecimentos autónomos por autotanque [i.e., camião cisterna], conferindo-nos maiores alternativas na selecção do modo e da entidade abastecedora.»

56. Assim, e tal como referido nos pontos 50 e seguintes, conclui-se que o abastecimento por camião cisterna não constitui uma alternativa viável ao abastecimento no posto de venda para embarcações de menores dimensões²⁵. Já para embarcações de maiores dimensões, afigura-se como possível o abastecimento por camião cisterna.
57. A necessidade de recurso ao abastecimento no posto de venda é especialmente acentuada para pequenas embarcações que, como se referiu, não só não encaram o abastecimento por camião cisterna como uma alternativa viável, como tão pouco têm capacidade para negociar directamente com o operador um abastecimento com sujeição a descontos e outras condições comerciais mais favoráveis.²⁶ *Ou seja (ii.2) não é uma alternativa a (i).*

(ii.1) versus (ii.2) – cliente directo no posto de venda versus camião cisterna

58. Não constituindo o abastecimento por camião cisterna uma alternativa ao abastecimento no posto de venda por parte de embarcações de menores dimensões, a Autoridade da Concorrência, em sede de investigação aprofundada, concluiu que existem, igualmente, clientes directos que abastecem as suas embarcações por recurso ao posto de venda, como referido nos pontos 41 e 48.
59. Ora, na sequência do disposto nos pontos anteriores, relembre-se que o objecto da presente operação de concentração incide sobre o trespassse de postos de venda de gasóleo corado em seis portos de mar, não podendo deixar, assim, de afectar todas embarcações que recorrem a abastecimentos no posto de venda, quer através de comercialização directamente com o operador, quer através de comercialização com o cessionário/revendedor.

²⁵ Excepto nos casos pontuais, tal como referido no ponto 53, em que um armador com várias embarcações de menores dimensões, consegue «*conciliar o abastecimento de 2 navios em simultâneo*», embora, como referido, tal conciliação se possa mostrar difícil face a incertezas da actividade de pesca.

²⁶ Não se exclui a possibilidade de, pontualmente, o cessionário poder conceder determinadas condições mais favoráveis, mas sempre muito menos significativas que aquelas concedidas por um operador a um cliente directo.

60. Neste contexto, coloca-se a questão de saber se as embarcações que recorrem ao posto de venda, mas na sua qualidade de clientes directos – i.e. abastecidos mediante comercialização directa com o operador – encaram como alternativa o abastecimento por meio de camião cisterna.
61. Em sede de investigação aprofundada, a Autoridade da Concorrência procedeu a diligências de averiguação, junto de doze clientes directos, e constantes de listas apresentadas pelos próprios operadores.
62. Os critérios de escolha dos mesmos recaíram sobre: (a) as quantidades de gasóleo corado por eles consumidas, (b) o facto de serem grandes clientes comuns aos vários operadores²⁷, e (c) a sua distribuição geográfica pelos seis portos objecto da presente operação de concentração.
63. Dos resultados obtidos, constata-se que nove em doze (75%) desses grandes clientes, entre 2002 e o final do 1º semestre de 2005, apenas ou quase exclusivamente, se abasteceram no posto de venda. Dois clientes em doze abasteceram-se apenas por camião cisterna. Apenas um cliente repartiu o seu abastecimento ora por camião cisterna ora junto do posto de venda.
64. Acresce que, alguns dos clientes directos contactados²⁸ referiram que o abastecimento de gasóleo corado, por recurso ao camião cisterna, não constitui uma alternativa ao abastecimento no posto de venda, por razões de preço, de procedimentos relacionados com o controlo fiscal da transacção e por razões de optimização do custo de transporte ligados ao volume mínimo transportado pelo camião cisterna, como explicado nos pontos 50 e seguintes.
65. Por outro lado, e relativamente ao total das vendas (em m³) de gasóleo corado no conjunto dos seis portos, independentemente do cliente ser directo ou não, o peso abastecimento de gasóleo corado por camião cisterna foi de [0-5]% em 2002, [10-20]% em 2003 e de [10-20]% em 2004.
66. Em face destes dados, não podemos concluir que o abastecimento de gasóleo corado por camião cisterna possa constituir uma alternativa de significativo peso ao abastecimento do mesmo produto no posto de venda, quando é levado em consideração o conjunto total dos clientes – directos ou não – por forma a que ambas possam integrar um único mercado relevante de produto. Ou seja (ii.2) não é uma alternativa a (ii.1).

²⁷ Refira-se, como exemplo que, dos doze grandes clientes contactados, quatro são clientes de três operadores, e um é cliente de dois operadores.

(i) versus (ii.1) – cessionário/revendedor versus cliente directo no posto de venda

67. Sem prejuízo da realização de condições de comercialização mais ou menos favoráveis, os clientes que dependem, para o seu abastecimento, da infra-estrutura posto de venda e, quer sejam qualificados como clientes do cessionário/revendedor ou clientes directos, encontram-se sujeitos às mesmas condições de abastecimento nessa mesma infra-estrutura.
68. Tal é particularmente acentuado, nomeadamente, quanto ao horário de funcionamento, ao controlo local do abastecimento efectuado pela mesma equipa de agentes da Brigada Fiscal afecta àquele porto, bem como outras condições logísticas idênticas, como seja a proximidade da embarcação ao posto de venda.
69. Acresce que vários dos clientes directos dos diferentes operadores possuem frotas compostas, em maior ou menor proporção, por embarcações de menores dimensões. Ora, pelas razões aduzidas no ponto 52, estas embarcações encontram-se dependentes do posto de venda para o seu abastecimento, ainda que por meio de comercialização *directa*.
70. Assim, as formas de comercialização (i) e (ii1) deverão ser incluídas num único mercado relevante.
71. De tudo o exposto, considera a Autoridade da Concorrência que:
- a) A presente operação de concentração incide, em exclusivo, sobre o trespasse de postos de venda de gasóleo corado integrados em seis portos;
 - b) O gasóleo corado deve ser considerado como um produto distinto de outros tipos de gasóleo, nomeadamente gasóleo tipo *bunkers* e gasóleo rodoviário;
 - c) O gasóleo corado, abastecido por camião cisterna, não se revela como uma alternativa viável ao gasóleo corado abastecido no posto de venda, seja ele comercializado directamente pelo operador, seja ele comercializado pelo cessionário/revendedor, em particular no caso das embarcações que dificilmente têm capacidade para negociar directamente com o operador, mantendo-se, assim, dependentes da comercialização por intermédio do cessionário/revendedor;

²⁸ [Confidencial – identificação de clientes].

- d) Os clientes que recorrem ao abastecimento no posto de venda, quer sejam qualificados clientes directos ou clientes do cessionário/revendedor, integram um mesmo mercado relevante.

72. Nestes termos, conclui a Autoridade da Concorrência que, para efeitos da presente operação de concentração, o mercado relevante do produto corresponde ao mercado da *comercialização de gasóleo corado nos postos de venda*.

4.3. Conclusão sobre o Mercado Relevante

73. Face ao exposto, a Autoridade da Concorrência, considera que o âmbito da presente operação de concentração abrange *os mercados da comercialização de gasóleo corado nos postos de venda nos portos de (i) Matosinhos; (ii) Figueira da Foz; (iii) Peniche; (iv) Lisboa; (v) Portimão e; (vi) Olhão*.

4.4. Mercado Relacionado

74. São considerados “*mercados relacionados*”, aqueles estreitamente relacionados com o(s) mercado(s) relevante(s) afectado(s), quer se situem a montante, a jusante, ou quer sejam vizinhos horizontalmente, mas que não são directamente afectados pela operação de concentração em apreço.

75. De facto, não podendo ser considerada a comercialização por camião cisterna uma alternativa viável à comercialização no posto de venda para uma considerável maioria das embarcações, não deixa de poder constituir uma forma de abastecimento de gasóleo corado, utilizado por algumas das operadoras, embora sujeita a consideráveis limitações logísticas que não surgem no abastecimento no posto de venda.

76. Face ao exposto, e sem prejuízo da definição de mercado relevante do produto apresentada na secção 4.2., considera a Autoridade da Concorrência que a comercialização de gasóleo corado por camião cisterna, em cada um dos seis portos em análise, constitui um mercado relacionado com o mercado do produto definido.

V – AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Da estrutura da procura e da oferta nos mercados relevantes

77. Conforme concluído no Capítulo IV, o mercado relevante, para efeitos da presente operação de concentração corresponde ao mercado da comercialização de gasóleo corado nos postos de venda nos portos de (i) Matosinhos; (ii) Figueira da Foz; (iii) Peniche; (iv) Lisboa; (v) Portimão; e (vi) Olhão.
78. No que respeita às diferentes formas de comercialização de gasóleo corado nos postos de venda, estas já se encontram descritas nos pontos 27 e seguintes *supra*.
79. Segundo a notificante, e no que concerne a evolução da procura a retalho de gasóleo corado, o mercado de comercialização de gasóleo corado nos postos de venda encontra-se em regressão, em resultado do declínio da actividade piscatória costeira nacional.
80. No que concerne o total dos seis postos alvos da presente operação de concentração, verificou-se, de facto, um declínio de gasóleo corado vendido entre 2002-2004, já que, como a Tabela seguinte indica, os seis mercados em conjunto registaram uma taxa de variação média anual de - [5-10]% nesse mesmo período.
81. No entanto, há que fazer uma distinção entre a evolução da procura nos portos de Matosinhos, Figueira da Foz e de Peniche face aos portos de Lisboa, Portimão e Olhão.

Tabela 3: Evolução da procura (m^3) nos mercados relevantes em análise, entre 2002 e 2004

<i>Portos</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Variação média anual</i>
<i>Matosinhos</i>	[...]	[...]	[...]	- [0-5]%
<i>Figueira da Foz</i>	[...]	[...]	[...]	+ [10-20]%
<i>Peniche</i>	[...]	[...]	[...]	+ [5-10]%
<i>Lisboa</i>	[...]	[...]	[...]	- [20-30]%
<i>Portimão</i>	[...]	[...]	[...]	- [20-30]%
<i>Olhão</i>	[...]	[...]	[...]	- [0-5]%
Total dos 6 Portos	[...]	[...]	[...]	- [5-10] %

Fonte: Cálculos da AdC com base nos vários pedidos de elementos realizados à notificante e a concorrentes.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 18

82. Assim, a procura, em volume, de gasóleo corado tem evoluído de uma forma geograficamente díspar quando se comparam os seis portos em análise. Nos portos da Figueira da Foz e Peniche, as vendas de gasóleo corado cresceram significativamente entre 2002 e 2004, com taxas de crescimento média anual na ordem dos [10-20]% e [5-10]%, respectivamente.
83. Em contraste, nos portos de Matosinhos, Lisboa, Portimão e Olhão, o crescimento do volume de vendas foi negativo, com Lisboa a sofrer o maior decréscimo, com uma taxa de crescimento médio anual negativo de [20-30]%.
84. Por outro lado, resultou de informações obtidas durante a instrução do processo, que mais que uma operadora concorrente da *Galp*, manifesta interesse em instalar-se num dos portos considerados como relevantes, por ser, em sua opinião, um mercado em crescimento, sendo que as restantes petrolíferas justificam o seu desinteresse em face do declínio generalizado das actividades das pescas, com uma consequente diminuição de consumos de combustíveis.
85. Acresce que, em reuniões realizadas na sede da AdC, em 13 e 14 de Julho passado, duas empresas petrolíferas concorrentes²⁹ comunicaram que, do ponto de vista estratégico, revela-se de toda a importância um operador estar presente num porto com um posto de abastecimento de gasóleo corado, já que consideram que, desta forma, podem criar uma “imagem de marca” da empresa junto dos armadores de pesca, possibilitando uma angariação de uma maior e mais diversificada carteira de clientes, quer de posto quer directos³⁰.
86. No que respeita à estrutura da oferta, como indicado pela Tabela *infra*, nem todos os operadores de gasóleo corado detêm postos de vendas nos diferentes seis mercados geográficos relevantes:

²⁹ [Confidencial – identificação de empresas petrolíferas concorrentes].

³⁰ No entanto, esta conclusão deverá ter em conta que uma dessas operadoras [Confidencial – identificação de operadora] registou um crescimento acentuado no segmento da comercialização de gasóleo corado a clientes directos nos portos onde não dispõe de posto de abastecimento.

Tabela 4: Disponibilidade, por operadora, de postos de venda nos diferentes portos em 2004.

Operadores	Portos					
	Matosinhos	Fig. da Foz	Peniche	Lisboa	Portimão	Olhão
<i>Esso</i>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<i>Galp</i>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<i>BP</i>	Não	Não	Sim *	Não	Não	Não
<i>Cepsa</i>	Não	Não	Não	Não	Não	Sim
<i>Repsol</i>	Sim	Sim	Sim	Sim **	Sim	Sim
<i>Total</i>	Não	Não	Sim	Não	Não	Não

Fonte: Notificante.

(*): Segundo dados da *BP*, este operador cessou a sua actividade de comercialização de gasóleo corado no seu posto no porto de Peniche em Março de 2005.

(**): As instalações da *Repsol* são adjacentes ao porto de Lisboa, estando situadas na margem sul na Banática. Estas instalações foram consideradas pela AdC, e de acordo com a interpretação da própria *Repsol* manifestada em reunião com a AdC a 20 de Outubro de 2005, equivalentes a um posto de venda, mas operado directamente pela empresa. As instalações da Banática funcionam também como um entreposto fiscal da *Repsol*, onde é vendido gasóleo tipo *bunkers*. De notar igualmente que os dados referentes à *Repsol*, referem-se de facto à *Repsol Combustíveis*, que entrou no negócio do gasóleo corado apenas em Agosto de 2004, através da aquisição da *Shell Portuguesa* pela *Repsol* (analisado pela Comissão Europeia – COMP/M.3516 – *Repsol YPF/Shell Portugal*, de 13 de Setembro de 2004).

87. De notar que só a *Galp*, a *Esso* e a *Repsol* detêm postos de venda de gasóleo em todos os seis portos objecto da presente operação de concentração. Acresce que a *Cepsa* e *Total* só detêm, cada uma, um posto num único porto – Olhão no caso da *Cepsa* e Peniche no caso da *Total*. Por outro lado, a *BP*, desde Março de 2005 que não detém nenhum posto de abastecimento de gasóleo corado em nenhum dos seis portos, após ter encerrado o seu posto localizado no porto de Peniche.
88. Torna-se, assim, claro que, num cenário pós-operação, apenas a *Repsol* se encontrará em condições de oferecer uma rede de postos equivalente à da *Galp* e de exercer alguma pressão concorrencial sobre a notificante.
89. Apresenta-se na Tabela seguinte a evolução das quotas, em termos de volume total de vendas (m³) dos vários operadores nos vários mercados relevantes:

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 20

Tabela 5: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, nos postos a trespassar, em termos de volume total de vendas.

<i>Operadores por porto</i>	<i>Quotas de mercado</i>			<i>Quota Conjunta (pós- concentração)</i>
	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	
Matosinhos				
<i>Esso</i>	[20-30] %	[10-20] %	[20-30] %	[80-90] %
<i>Galp</i>	[60-70] %	[70-80] %	[60-70] %	
<i>Repsol</i>	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	
Figueira da Foz				
<i>Esso*</i>	[10-20] %	[0-5] %	0,0%	[70-80] %
<i>Galp**</i>	[40-50] %	[70-80] %	[70-80] %	
<i>Repsol</i>	[30-40] %	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %
Peniche				
<i>Esso</i>	[10-20] %	[20-30] %	[30-40] %	[40-50] %
<i>Galp</i>	[30-40] %	[20-30] %	[10-20] %	
<i>BP***</i>	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %
<i>Total</i>	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %
<i>Repsol</i>	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %
Lisboa				
<i>Esso</i>	[70-80] %	[70-80] %	[30-40] %	[50-60] %
<i>Galp</i>	[10-20] %	[5-10] %	[20-30] %	
<i>Repsol****</i>	[5-10] %	[10-20] %	[40-50] %	[40-50] %
Portimão				
<i>Esso</i>	[20-30] %	[30-40] %	[20-30] %	[40-50] %
<i>Galp</i>	[30-40] %	[20-30] %	[10-20] %	
<i>Repsol</i>	[40-50] %	[40-50] %	[50-60] %	[50-60] %
Olhão				
<i>Esso</i>	[20-30] %	[10-20] %	[20-30] %	[60-70] %
<i>Galp</i>	[30-40] %	[40-50] %	[30-40] %	
<i>Cepsa</i>	[5-10] %	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %
<i>Repsol</i>	[30-40] %	[30-40] %	[30-40] %	[30-40] %

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores e da Notificante (estes últimos enviados a 3 e 8 de Novembro, 2005).

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 21

- (*) A Esso não realizou quaisquer vendas no seu posto da Figueira da Foz, em 2004, em resultado do encerramento do seu posto.
- (**) No ano de 2001 o posto da *Galp* no porto da Figueira da Foz esteve encerrado.
- (***) Segundo dados da *BP*, este operador cessou a sua actividade de comercialização de gasóleo corado no seu posto no porto de Peniche em Março de 2005.
- (****) As instalações da *Repsol* em Lisboa são adjacentes ao porto. Assim, as vendas da *Repsol* no porto de Lisboa foram consideradas por este operador como vendas a clientes directos.

90. Como pode ser verificado, em momento anterior à concentração, a *Galp* ocupa uma posição de destaque nos mercados dos portos de Matosinhos, Figueira da Foz e Olhão, posicionando-se os restantes concorrentes a uma considerável distância no caso dos dois primeiros³¹.
91. Da mesma forma, na sequência da Tabela anterior e como se verá adiante, em resultado da presente operação de concentração, a *Galp* encontrar-se-á numa posição de liderança em termos de quotas de mercado, susceptível de lhe conferir uma posição dominante em todos os seis mercados relevantes, com excepção do mercado do porto de Portimão³².
92. Outra conclusão que se pode retirar da análise da Tabela anterior é a de que as quotas de mercado dos operadores *Galp* e *Esso* têm vindo a evoluir, em todos os mercados com a possível excepção dos mercados dos portos de Lisboa (entre 2002 e 2003) e Portimão (entre 2003 e 2004), em sentidos diferentes, o que indicia a transferência de clientes de um para o outro, indicando que estes dois operadores se encontram em concorrência directa, situação que deixará de existir em resultado da presente operação de concentração.

³¹ De acordo com os dados enviados pela notificante no início da instrução, as suas quotas nos diferentes mercados relevantes, para o período de 2002 a 2004, também calculadas a partir de vendas em volume (m³), seriam inferiores às indicadas na Tabela 5 *supra*, excepto em Peniche para 2004. Os dados de volumes de vendas em Lisboa não sofreram alteração. Em sede de investigação aprofundada, a notificante enviou novos dados sobre volume e valor de vendas em 3 e 8 de Novembro, e em 14 de Novembro, respectivamente. No entanto, a análise jusconcorrencial efectuada com os dados inicialmente enviados, e suas conclusões, não sofreram alteração significativa com a inclusão dos novos dados.

³² Esta Autoridade estimou as quotas dos diversos operadores nos seis mercados relevantes, com a inclusão de abastecimentos de gasóleo corado por camião cisterna, no total das vendas deste produto, para os anos de 2002-2004. Concluiu a AdC que, mesmo neste cenário hipotético, a análise jusconcorrencial, e respectivas conclusões, seriam, na sua essência, idênticas às apresentadas na presente decisão.

5.2. Da evolução dos preços de gasóleo corado

93. Até Janeiro de 2004, os preços de comercialização de gasóleo corado eram fixados por Portaria do Governo, sendo alterados, em média, todos os meses, e em alguns casos revistos semanalmente, em função da evolução do preço de referência “*Brent*”.
94. Esses preços de comercialização constituíam “*Preços Máximos de Venda ao Público*” (PMVP), não podendo os diferentes operadores ultrapassar este “*plafond*”. A taxa do IVA aplicada ao gasóleo corado incidia sobre o PMVP.
95. A partir de 1 de Janeiro de 2004, com a liberalização dos preços dos combustíveis em geral, e do gasóleo corado em particular, a base de incidência do IVA (à taxa de 12% no caso do gasóleo corado) passou a ser o preço efectivamente praticado pelos diversos operadores.
96. Desde essa data, cada operador publica uma tabela de preços, actualizada regularmente – tipicamente de semana a semana – que servirá de referencial ao preço final de venda de gasóleo corado, quer pelo operador aos clientes directos, quer pelo cessionário/revendedor, nos vários portos, sem prejuízo de diferentes condições de pagamento que cada comercializador possa oferecer ao seu cliente – directo ou não directo³³.
97. Em sede de investigação aprofundada, procedeu-se a uma análise comparativa da evolução dos “preços de tabela” de gasóleo corado dos diversos operadores a partir da data da sua liberalização.
98. Atendendo à evolução da média *mensal* dos “preços de tabela” dos diversos operadores, ao longo do período compreendido entre 1 Janeiro de 2004 e 30 de Junho de 2005 – *vide* Tabela 6 *infra*³⁴ –, podemos confirmar que os “preços de tabela” da *Galp* se têm situado, na generalidade, e em média, acima dos “preços de tabela” dos vários outros operadores concorrentes – com a possível excepção da [*Cepsa*] – e, em particular, acima dos “preços de tabela” praticados pela [*Repsol*], a qual, num cenário pós-operação, se afigura como o único operador que acompanha a *Galp*, em termos de presença nos seis mercados relevantes.

³³ Segundo informações da notificante, esta tabela de preços do gasóleo corado inclui os custos de (constituição de) reservas obrigatórias e os custos de aditivação, i.e., de coloração e marcação.

³⁴ Uma vez que os diferentes operadores, frequentemente, actualizam as respectivas tabelas de preços em momentos diferentes umas das outras, a AdC optou por apresentar nesta Tabela a evolução do preço médio mensal por razões de comparabilidade de dados e uniformidade de análise.

99. Esta conclusão pode ser retirada sem prejuízo do facto de todos os operadores terem vindo a apresentar “preços de tabela” ascendentes, em boa parte como resultado do aumento continuado dos preços do petróleo nos mercados internacionais.
100. Por outro lado, dever-se-á notar que a *Esso*, empresa cujos postos serão adquiridos pela *Galp*, é, por um lado, o único outro operador (com excepção da *Repsol*) com presença em todos os seis mercados relevantes e, por outro, tem também praticado “preços de tabela” que, em média, se têm situado abaixo dos “preços de tabela” da *Galp*.
101. Ou seja, a presente operação de concentração implica a aquisição, pela *Galp*, dos postos pertencentes a um efectivo concorrente desta empresa.

Tabela 6: Análise comparativa de preços de tabela (média mensal) de gasóleo corado (diferença percentual em relação à média mensal do preço de tabela da Galp)

Mês/Ano	Repsol	Cepsa	Total	Esso	BP
Jan-04	+ [0-5] %	[10-20] %	+ [0-5] %	+ [0-5] %	- [10-20] %
Fev-04	- [0-5] %	+ [5-10] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Mar-04	- [0-5] %	+ 0,0%	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Abr-04	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Mai-04	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Jun-04	- [0-5] %	+ [0-5] %	+ [0-5] %	+ [0-5] %	- [10-20] %
Jul-04	- [0-5] %	+ [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Ago-04	- [0-5] %	+ [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Set-04	- [0-5] %	+ [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Out-04	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Nov-04	- [5-10] %	+ [0-5] %	- [0-5] %	+ [0-5] %	- [10-20] %
Dez-04	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %
Jan-05	- [0-5] %	+ [5-10] %	+ [0-5] %	- [10-20] %	- [10-20] %
Fev-05	- [0-5] %	+ [10-20] %	+ [0-5] %	- [10-20] %	- [10-20] %
Mar-05	- [0-5] %	0%	- [0-5] %	- [10-20] %	- [10-20] %
Abr-05	- [0-5] %	- [5-10] %	- [0-5] %	- [10-20] %	---
Mai-05	- [0-5] %	- [0-5] %	- [0-5] %	- [10-20] %	---
Jun-05	- [0-5] %	- [5-10] %	- [0-5] %	- [10-20] %	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores. O preço médio mensal para cada operador foi calculado como a média dos preços praticados dentro de cada mês, ponderado pelo número de dias, dentro desse mês, que cada um dos diferentes preços esteve em vigor.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 24

102. O gráfico seguinte ilustra, em maior detalhe, a evolução comparativa dos “preços de tabela” de gasóleo corado praticados pela *Galp* e pelo seu mais directo concorrente pós-operação, designadamente a *Repsol*, entre 1 Janeiro de 2004 e 30 de Junho de 2005³⁵, i.e., no período pós-liberalização. Resulta claro que os “preços de tabela” praticados pela *Galp*, e actualizados regularmente, se têm situado acima dos preços praticados pela *Repsol*.

Gráfico 1: Evolução dos preços de tabela de gasóleo corado da Galp e da Repsol, Janeiro 2004 a Junho de 2005.

[CONFIDENCIAL – Evolução de Preços]

103. Face ao exposto, a Autoridade da Concorrência, e sem prejuízo de uma análise mais detalhada para cada um dos seis mercados relevantes – *vide* secção 5.4 *infra* – dos preços médios praticados pelos vários operadores neles activos³⁶ – calculados com base no rácio entre valor e volume de vendas – conclui que a *Galp* tem praticado, usualmente, “preços de tabela” mais altos que os seus mais directos concorrentes, *Repsol* e *Esso*.

104. Mais, e conforme se pode concluir da Tabela 7 *infra*, a *Galp* tem conseguido oferecer prazos de pagamento aos seus clientes directos, consideravelmente acima dos concedidos pelos seus concorrentes.

105. De facto, e segundo dados fornecidos pelas três operadoras para 2003 e 2004, a *Galp* concedia uma média de cerca de [Confidencial – duração do prazo de pagamento] dias como prazo de pagamento, contra [Confidencial – indicação de prazo de pagamento] dias da *Repsol* e [Confidencial – indicação de prazo de pagamento] dias da *Cepsa*, o que pode explicar uma [Confidencial – segredo comercial] por parte destes, podendo justificar, assim, o [Confidencial – segredo comercial] das quotas de mercado desta operadora em alguns portos, como visto a secção 5.4. *supra*.

³⁵ De acordo com tabelas de preços enviadas pelos diversos operadores, incluindo a notificante.

³⁶ Quer se trate de venda ao cliente directo pelo operador, quer se trate de venda ao cliente final através do cessionário/revendedor.

Tabela 7: Prazos médios de pagamento concedidos a clientes directos, por operador.

Operadores	Prazos médios de pagamento (n.º médio de dias de concessão de crédito a clientes directos) em 2003 e 2004
[Esso]	[Confidencial]
[Galp]	[Confidencial]
[BP]	[Confidencial]
[Cepsa]	[Confidencial]
[Repsol]	[Confidencial]
[Total]	[Confidencial]

Fonte: Notificante e os vários outros operadores.

(*) Média simples dos diferentes prazos concedidos aos diferentes clientes da Galp.

106. Tal capacidade de concessão de prazos mais alargados de pagamento é também indicativa de poder de mercado por parte da Galp, indiciando uma “capacidade de actuação significativamente independente dos seus concorrentes”.

5.3. Barreiras à Entrada

5.3.1. Procedimento de Entrada no Mercado

107. A entrada dos operadores petrolíferos a operar nos diversos portos nacionais e o correspondente uso privativo do domínio público hídrico está, nos termos do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro, dependente da atribuição de licença, ou de concessão, pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

108. Nos termos daquele normativo, a atribuição de licença para o uso privativo do domínio público, pressupõe a abertura prévia de concurso público limitado, por convite, ou através do procedimento administrativo de negociação particular.

109. Com o intuito de averiguar da existência de eventuais barreiras à entrada nestes mercados, a Autoridade da Concorrência questionou as diversas empresas petrolíferas que operam nos portos em apreço sobre o interesse que estas teriam em aceder à exploração de um outro porto onde não estivessem presentes.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 26

110. Quanto ao prazo de instalação de um novo operador, os operadores contactados referem que o mesmo se encontra dependente do período de obtenção da licença junto da IPTM, das condições de conservação do equipamento existente e dos requisitos de segurança e de operação exigidos, estimando os vários operadores que o mesmo não irá além de dois meses se o alvará de licença for obtido em 45 dias, para infra-estruturas já existentes ou de quatro meses para casos de instalação de raiz, variando o montante do investimento envolvido em entre € 100 mil e €250 mil.
111. Importa referir que nenhum dos operadores referiu ser moroso o procedimento de obtenção das necessárias autorizações para operar, pelo que se pode concluir pela não existência de barreiras administrativas.

5.3.2. Relações Verticais

112. Conforme será demonstrado nas secções 5.4 e 5.5 *infra*, no âmbito da presente operação de concentração, a posição de destaque da *Galp*, conjugada com outros factores, suscitam preocupações de natureza jus-concorrencial.
113. Da investigação conduzida pela Autoridade da Concorrência resultou que a posição de hegemonia que a *Galp* ocupa a montante da cadeia de produção, nomeadamente ao nível dos “estágios” de (i) refinação de combustíveis; (ii) importação de combustíveis e; (iii) armazenagem de combustíveis, é susceptível de dar azo a preocupações jus-concorrenciais de natureza vertical.

(i) Refinação de Combustíveis

114. No mercado nacional, a notificante é uma única empresa refinadora de petróleo bruto, dispondo de duas refinarias sedeadas em Sines e em Matosinhos, o que obriga os restantes operadores ou a adquirir os produtos refinados – gasolina ou gasóleo – à *Galp*, com sujeição aos termos que esta impuser, ou a importá-los já refinados.
115. Conforme se verá *infra*, esta segunda hipótese não se afigura como a mais viável.

(ii) *Importação de Combustíveis*

116. Como referido no ponto 4 *supra*, a *Galp*, empresa integrada verticalmente, fornece mais de 90% dos combustíveis consumidos no mercado nacional. Segundo dados disponibilizados pela Direcção Geral de Geologia e Energia (DGGE), a importação de produtos refinados (gasolina e gasóleo) tem um peso pouco significativo, cerca de 10%, no total do consumo destes combustíveis no território nacional, representando, o gasóleo, cerca de 90% do total dessa importação.

117. A importação de produtos refinados – gasolina e gasóleo – é efectuada, quer pela *Galp*, quer por outras empresas. A Tabela 8 *infra* apresenta dados dos vários operadores, excepto *Galp*, sobre os volumes de gasóleo importados, para os anos de 2002 a 2004.

118. Note-se que o produto “gasóleo corado” não é importado. Este produto é obtido através da adição, à saída da armazenagem, de um pigmento ao gasóleo importado ou refinado domesticamente.

119. Em sede de investigação aprofundada, foram recolhidos dados sobre volumes importados de gasóleo pelos diversos operadores, bem como aquisições de gasóleo à *Galp*, e volumes de vendas no mercado nacional, para o período de 2002 a 2004. Estes dados são apresentados na Tabela 8 *infra*.

Tabela 8: Volumes de importações, vendas no mercado nacional, e aquisições à *Galp*, de gasóleo, no período de 2002 a 2004 (em m³)

	Ano	Operadores				
		[operador]	[operador]	[operador]	[operador]	[operador]
<i>Aquisições de Gasóleo à Galp*</i> [1]	2002	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2003	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Importações de Gasóleo**</i> [2] (milhares de m ³)	2002	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2003	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Vendas Totais de Gasóleo**</i> [3] (milhares de m ³)	2002	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2003	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 28

(*) Dados da Notificante. Os dados referentes às aquisições de gasóleo à *Galp* pela *Repsol*, dizem apenas respeito à *Repsol Combustíveis*, que corresponde à antiga *Shell Portuguesa* (até Agosto de 2004, quando esta empresa foi adquirida pela *Repsol*). Assim, estes dados não incluem as aquisições de gasóleo à *Galp* pela *Repsol* pré-concentração. Existem algumas discrepâncias, ainda que pouco significativas, entre os dados sobre aquisições de gasóleo à *Galp* fornecidos por esta e os fornecidos pelos vários operadores. No entanto, no caso da *Esso*, e para os anos de 2003 e 2004, essas discrepâncias são bastante significativas. Também neste caso se optou pela inclusão dos dados da notificante.

(**) Dados dos vários operadores.

120. Estes dados permitem aferir do “grau de dependência”³⁷ de cada operador relativamente a fornecimentos de gasóleo³⁸ pela *Galp*, bem como do peso que representam as importações, de gasóleo, por cada operador – vide Tabela 9 *infra* e respectivo gráfico (para o ano de 2004).

Tabela 9: Grau de dependência dos operadores face à Galp e peso das importações, no período de 2002 a 2004, no que respeita ao produto “gasóleo”.

	Ano	Operadores				
		[operador]	[operador]	[operador]	[operador]	[operador]
<i>Grau de Dependência face à Galp = [1]/[3]</i>	2002	[30-40] %	[80-90] %	[70-80] %	[50-60] %	[80-90] %
	2003	[40-50] %	[80-90] %	[80-90] %	[70-80] %	[80-90] %
	2004	[40-50] %	[80-90] %	[70-80] %	[60-70] %	[70-80] %
<i>Peso das Importações nas Vendas = [2]/[3]</i>	2002	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	0,0%	[10-20] %
	2003	[10-20] %	[10-20] %	[0-5] %	[10-20] %	[30-40] %
	2004	[<5%]	[10-20] %	0%	[20-30] %	[20-30] %

Fonte: Cálculos da AdC com base nos dados da Tabela 8. Note-se que a soma [1]/[3] + [2]/[3] não iguala necessariamente 100% porque, entre outros factores, um operador pode-se abastecer de gasóleo junto de outro operador que não a *Galp*. No entanto, e que o valor do rácio [1]/[3] demonstra, a *Galp* é o principal fornecedor de gasóleo aos outros operadores..

Gráfico 2: Grau de dependência face à Galp e face às importações, no ano de 2004 (dados da Tabela 9)

[CONFIDENCIAL – Grau de Dependência e Peso das importações nas vendas por Operador de Mercado]

³⁷ Que pode ser definido como o rácio entre o volume de gasóleo, incluindo gasóleo corado, adquirido à *Galp* e o volume de gasóleo, incluindo gasóleo corado, vendido no mercado.

³⁸ Recorde-se que não se importa gasóleo corado, mas sim gasóleo. É numa fase posterior que parte deste gasóleo será corada e marcada para venda. Daí que se tenham considerado importações, aquisições à *Galp* e vendas totais de gasóleo em geral, e não só de gasóleo corado.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 29

121. Como pode ser verificado, o “grau de dependência” dos vários operadores relativamente à *Galp* é significativamente elevado, atingindo valores entre 60% e 90%, com a eventual excepção da **[Confidencial – identificação de operador]**. Paralelamente, o peso das importações no volume de vendas de gásóleo é reduzido, situando-se em torno dos 10% a 30%.
122. Dos vários factores que contribuem para este elevado “grau de dependência”, realçamos: (1) o acesso aos portos (calado dos barcos³⁹, possibilidade e capacidade de armazenagem nos portos, condições meteorológicas, e.g. posto de Matosinhos, no molhe sul do Porto de Leixões), (2) a obrigatoriedade de constituir reservas estratégicas por quem importa combustível e (3) restrições nas estruturas logísticas de armazenagem em território nacional.
123. No que concerne o acesso aos portos nacionais, e segundo informações enviadas por uma concorrente⁴⁰, todos os portos do continente, com a excepção do porto de Sines, apresentam limitações de calado, e alguns destes portos apresentam também restrições ao comprimento dos navios.
124. Estes factores afectam significativamente o custo de transporte por navio, já que não permite um maior aproveitamento de economias de escala no transporte de combustíveis.
125. De facto, acrescenta um operador⁴¹ que *«Para que sejam competitivas, as importações de gásóleo por navio deverão ser efectuadas em lotes com quantidades entre as 18 mil e as 30 mil toneladas. As limitações de calado dos portos portugueses, com excepção de Sines, apenas permitem importações de cerca de 20 mil toneladas [por lote] o que desde logo condiciona os locais de origem e/ou o preço de transporte.»*
126. Ora, apenas a *Galp* tem presença em Sines, com uma capacidade de armazenagem para gásóleos e gasolinas de cerca de **[Confidencial]** mil m³, o que a coloca, desde logo, numa posição particularmente vantajosa face aos outros operadores.
127. Por seu lado, outro operador **[Confidencial – identificação de operador]** afirma que *«A reduzida capacidade de armazenagem da [sua] instalação (...) [em Matosinhos], permite*

³⁹ O “calado “ de um barco é definido como a profundidade de água necessária para a flutuação desse barco, e é definida como a distância que vai da linha de água até à parte inferior da quilha.

⁴⁰ A **[Confidencial .- identificação de operador]**.

⁴¹ A **[Confidencial – identificação de operador]**.

unicamente a importação [através] de navios pequenos, inferiores a 20 mil toneladas, cujas condições comerciais são menos atractivas que os navios de maior porte.»

128. Face ao exposto, o grau de dependência dos vários operadores relativamente à *Galp* pode ser considerado como significativamente elevado, com a eventual excepção da **[Confidencial – identificação de operador]**, paralelamente ao baixo peso que as importações de gasóleo representam para estes mesmos operadores.

(iii) *Armazenagem de Combustíveis*

129. Finalmente, no que concerne, concretamente, a restrições nas estruturas logísticas de armazenagem, o acesso a estas infra-estruturas constitui um factor central na cadeia de valor dos combustíveis, quer para a actividade produtiva, quer para a actividade de distribuição/comercialização.

130. As características dos produtos em causa, seja da matéria-prima, seja do produto refinado, exigem a criação de capacidade de armazenagem, por um lado junto das refinarias, para apoio à produção e, por outro, junto dos terminais marítimos, para apoio à importação de matérias-primas e produtos acabados.

131. Vários concorrentes da *Galp*⁴² afirmaram que as limitações na sua capacidade de armazenagem (em território nacional), em particular por forma a respeitar o cumprimento de reservas estratégicas obrigatórias (ou de segurança), constituem o principal factor que condiciona as suas possibilidades de importação, com a consequente maior dependência dos fornecimentos pela *Galp* – vide Tabelas 8 e 9 e pontos 121 e seguintes *supra*.

Tabela 10: Capacidade de armazenagem por operador e seu rácio com volume de vendas de gasóleo, ano de 2004*.

	<i>Capacidade de armazenagem de gasóleo no território nacional (m3) de cada operador, e % em relação ao total</i>		<i>Rácio entre capacidade de armazenagem e volume de vendas em 2004.</i>
<i>Esso</i>	[10.000-20.000]	[0-5] %	[10-20] %
<i>Galp</i>	[1.000.000-1.500.000]	[80-90] %	---
<i>BP</i>	[30.000-40.000]	[0-5] %	[20-30] %
<i>Cepsa</i>	[30.000-40.000]	[0-5] %	[5-15%]

⁴² **[Confidencial – identificação de concorrentes].**

<i>Repsol</i>	[150.000-200.000]	[10-20] %	[10-20] %
<i>Total</i>	[20.000-30.000]	[0-5] %	[10-20] %
TOTAL	[1.500.000-2.000.000]	100,0%	---

Fonte: Dados dos vários operadores. Os volumes de vendas de cada operador para o ano de 2004 são os que constam da Tabela 8 *supra*.

(*) Capacidade de armazenagem própria ou arrendada a terceiros.

132. De facto, conforme se constata na Tabela *supra*, a capacidade de armazenagem de gasóleo detida pela *Galp* representa cerca de [80-90]% do total dos seis operadores no mercado nacional, o que corrobora a conclusão sobre a posição privilegiada de que esta beneficia face aos restantes operadores.

133. Por outro lado, o baixo valor do rácio entre a capacidade de armazenagem e o volume de vendas dos vários concorrentes [Confidencial – identificação de operador] demonstra o quão limitado é o seu acesso a armazenagem no território nacional.

134. Em sede de investigação aprofundada, a [Confidencial– identificação de operador] refere que estaria disposta a aumentar a sua capacidade de armazenagem de combustível (incluindo gasóleo) em território nacional, acrescentando que «contudo, as localizações estratégicas para o negócio estão ocupadas por outros operadores petrolíferos, nomeadamente pela [Confidencial – identificação de operador].»

135. Por outro lado, a [Confidencial – identificação de operador] afirmou que «As principais dificuldades [de aumentar a sua capacidade de armazenagem de combustível em Portugal] prendem-se com questões estruturais, como as condições dos portos nacionais e, na sua proximidade, a disponibilidade de terrenos afectos a este tipo de utilização (armazenamento e expedição de produtos combustíveis), a preços de compra ou aluguer competitivos.»

136. Os terminais de armazenagem fora das zonas costeiras (e.g. Aveiras) exigem que os mesmos sejam abastecidos por *pipelines*, dado que o transporte ferroviário destes produtos, por razões económicas e logísticas, não tem sido prática comum em Portugal.⁴³

⁴³ Portugal dispõe de um único terminal terrestre – terminal de Aveiras/CLC (Companhia Logística de Combustíveis) – que está ligado à refinaria de Sines por meio de um *pipeline*, sendo accionistas da CLC a *Galp*, (65%), a *BP* (20%) e a *Repsol* (15%).

137. Em sede de investigação aprofundada, e segundo informações prestadas pela [Confidencial – identificação de operador], as capacidades de armazenagem dos três operadores, no terminal de Aveiras – Galp, BP e Repsol –, está repartida em função das quotas de cada um acima indicadas. Nenhum dos outros operadores (Cepsa, Esso e Total) dispõe de armazenagem em Aveiras.
138. No que concerne a constituição de reservas estratégicas obrigatórias, cada operador/importador, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro⁴⁴, encontra-se legalmente obrigado manter armazenadas *reservas de segurança*, em quantidades que são função dos volumes dos produtos petrolíferos que introduz no mercado nacional (i.e., que importa).
139. Em sede de investigação aprofundada, foi possível obter da *Entidade Gestora de Reservas de Produtos Petrolíferos* (EGREP)⁴⁵, informação sobre a política em vigor de reservas de segurança em Portugal.
140. A EGREP não tem capacidade de armazenagem própria, recorrendo à capacidade existente no mercado. As actuais reservas da EGREP limitam-se ao crude, não incluindo assim produtos refinados como a gasolina ou o gasóleo.
141. Em 5 de Agosto de 2005, a EGREP tinha armazenado um total de 1056 mil m³ de crude, quer em Portugal (em instalações da Petrogal), quer na Alemanha.

⁴⁴ Segundo o n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 339-D/2001, de 28 de Dezembro, «As entidades que introduzam produtos petrolíferos no mercado nacional (...), estão sujeitas à obrigação de constituição e manutenção de reservas nos termos deste diploma.» Mais acrescenta o n.º 2 do mesmo artigo que «Quando a introdução no mercado nacional for efectuada por uma entidade por conta de outra, a obrigação a que respeita o número anterior impende sobre essa segunda entidade, que será considerada, para efeitos deste diploma, como tendo efectuado esta introdução no mercado nacional.» O Art. 3.º dispõe que «(...) a quantidade global mínima de reservas a cuja manutenção são obrigadas cada uma das entidades referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo anterior (...) são as seguintes: a) 90 dias para os produtos das categorias A [que integra a gasolina para automóveis e a gasolina de aviação], B [que integra os gasóleos e os petróleos de iluminação e de motores e carborreactor tipo petróleo] e C [que integra os fuelóleos]; b) 30 dias para os produtos da categoria D [que integra os gases de petróleo liquefeitos]». Quanto ao cálculo do montante das reservas, o n.º 5 do Art.º 2 dispõe que «(...) as quantidades de reservas são expressas em dias da quantidade média diária, em massa, dos produtos sujeitos a reserva que as entidades sujeitas à obrigação tenham introduzido no mercado nacional no ano anterior (...).» O n.º 4 do Art.º 3 estabelece regras para constituição de reservas de entidades que não tenham realizado qualquer introdução no mercado interno nacional dos produtos a que se refere o diploma, no ano precedente ao início da sua actividade.

⁴⁵ A EGREP é uma entidade pública empresarial, que tem por objecto a constituição e manutenção de uma parte das reservas de segurança de produtos petrolíferos com fins estratégicos. Exerce a sua actividade sob a superintendência e tutela dos Ministérios responsáveis pelas áreas das Finanças e da Economia.

142. As reservas da EGREP são constituídas por referência ao mercado global do ano anterior, limitando-se, actualmente, a 1/3 das reservas de segurança obrigatórias por lei, sendo os restantes 2/3 efectuados por diversos operadores.
143. A lei confere aos operadores um direito de opção na aquisição das reservas da EGREP, direito esse proporcional à contribuição de cada um para a manutenção das mesmas.
144. Contudo e em conclusão, esta função de armazenagem da EGREP não é susceptível de colmatar a desvantagem que os concorrentes da *Galp* enfrentam relativamente a este operador, o qual dispõe de consideráveis facilidades de armazenagem no mercado de combustíveis líquidos, em particular de gasóleo, tal como indicado no ponto 132 e Tabela 10.

5.3.3. Da Existência de Outras Barreiras à Entrada

145. Como ficou referido no ponto 4 *supra*, a *Galp* é responsável por mais de 90% do abastecimento ao mercado nacional de combustíveis, encontrando-se activa na exploração, importação, refinação de petróleo bruto e na distribuição e comercialização de produtos petrolíferos transformados, a grosso e a retalho. Trata-se, assim, de uma empresa cujas actividades se encontram verticalmente integradas.
146. Tal significa que a *Galp* é responsável por uma parte significativa do abastecimento de gasóleo corado às restantes empresas que o comercializam e que concorrem com ela nos diversos portos, entre os quais aqueles objecto de trespasse no âmbito da presente operação de concentração.
147. Como tal, a estrutura da cadeia de produção no mercado de gasóleo corado é dominado pela presença da *Galp* em todas as suas fases, contrariamente à dos seus concorrentes que não têm actividade na refinação, e ocupam uma posição muito diminuta na armazenagem.
148. Deste contexto, a integração vertical da *Galp*, assim como o peso detido em cada uma das fases da cadeia produtiva, constitui uma significativa barreira à entrada de natureza estratégica⁴⁶ no mercado da comercialização de gasóleo corado.

⁴⁶ Porque resulta de uma decisão estratégica da empresa e não, necessariamente, da estrutura do mercado.

149. De facto, a *Galp*, (a montante) abastecendo a quase totalidade dos seus concorrentes (a jusante) determina que estes se sujeitem às condições por ela imposta, nomeadamente quanto a preços, quantidades de abastecimento e condições de pagamento.
150. Por outro lado, acresce que as condições comerciais existentes entre a *Galp* e os seus clientes directos revelam uma crescente fidelização por parte destes últimos ao operador⁴⁷.
151. Tal situação é susceptível de, por si só, constituir também uma barreira à entrada de outros operadores, no mercado dos combustíveis líquidos em geral, e nos mercados relevantes em particular, na medida em que estes, dificilmente, conseguirão oferecer as mesmas condições que a *Galp* oferece em termos de prazos de pagamento cada vez mais dilatados – *vide* pontos 104 e 105 *infra*.
152. Uma outra consequência da situação acima descrita poderá ser a falta de incentivo, por parte de outros operadores, em actuar *ex novo* no mercado da comercialização de gasóleo corado, por terem de replicar a estrutura verticalmente integrada da *Galp*.
153. Face ao exposto, e em conclusão, o mercado da comercialização do gasóleo corado apresenta fortes indícios que revelam a existência de significativas barreiras estratégicas à entrada.
154. A estrutura da cadeia de produção – tanto a montante, como a jusante –, dominada pela integração vertical das actividades da *Galp* é, assim susceptível de condicionar a concorrência, constituindo, igualmente, um desincentivo, a novos operadores, de actuar no mercado da comercialização de gasóleo corado.
155. Face ao exposto, o mercado da comercialização de gasóleo corado é caracterizado pela existência de fortes barreiras à entrada, resultantes da posição privilegiada da *Galp* na cadeia vertical da importação, refinação, distribuição e comercialização de combustíveis no mercado nacional, bem como na sua capacidade de armazenagem destes, não replicável por nenhum dos restantes operadores neste mercado.

⁴⁷ *Vide* pontos 104 e 105 *supra*.

5.4 Da análise individual dos mercados relevantes

156. Em virtude de cada um dos seis estabelecimentos a trespassar, situados nos seis portos, constituir um mercado relevante *per se*, a Autoridade da Concorrência analisa, de seguida, cada um destes mercados individualmente, a saber: Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa, Portimão e Olhão.

a) Do mercado relevante de Matosinhos

a.1) Da caracterização do mercado

157. O mercado relevante de Matosinhos é constituído, do lado da oferta, por apenas três empresas activas na comercialização de gasóleo corado através de posto, designadamente as empresas participantes na presente operação e a *Repsol*.

Tabela 11: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, no mercado relevante de Matosinhos, em termos de volume total de vendas.

<i>Operadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Quota Conjunta (pós-concentração)</i>	<i>Número de operadores presentes no mercado pós-concentração</i>
<i>Esso</i>	[20-30] %	[10-20] %	[20-30] %	[80-90] %	2
<i>Galp</i>	[60-70] %	[70-80] %	[60-70] %		
<i>Repsol</i>	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	
Total	100%	100%	100%	100%	

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores. Quotas com base no valor de vendas.

158. Ora, resulta que, não só a *Galp* é o maior operador de mercado, como também a sua posição tem vindo a ser reforçada ao longo dos últimos três anos, com a respectiva quota de mercado a passar de [60-70]% para [60-70]% entre 2002 e 2004.

159. Acresce que os restantes dois operadores apresentam posições bastante inferiores às da *Galp* – quotas de mercado em torno dos [20-30]% e dos [10-20]%, em 2004.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 36

160. O mercado relevante de Matosinhos passará, num cenário pós-concentração, a ser constituído por apenas duas empresas, designadamente, a entidade resultante da operação e a *Repsol*, com quotas de mercado de cerca de [80-90]% e [10-20]%, respectivamente. Por outro lado, a presente operação de concentração, resultará na junção dos actuais dois maiores operadores no porto de Matosinhos (muito embora a *Esso* tenha visto a sua quota diminuir entre 2002 e 2004, o mesmo tendo sucedido com o concorrente *Repsol*, embora de uma forma mais ligeira) e na consequente eliminação de um deles.

161. A Tabela seguinte descreve a evolução do índice de concentração de *Herfindahl-Hirschman* (IHH)⁴⁸ neste mercado, apresentando igualmente o valor de *Delta*⁴⁹:

Tabela 12: Evolução do IHH no mercado relevante de Matosinhos e valor de Delta.

	Evolução do IHH			IHH pós-concentração	Delta
	2002	2003	2004		
<i>Matosinhos</i>	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>150]

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

162. Como pode ser verificado, este é um mercado relevante que exhibe um elevado grau de concentração (IHH [>2000], em 2004), que será consideravelmente agravado em resultado da presente operação de concentração, já que o respectivo *Delta* [>150].

163. Em sede de investigação aprofundada, a Autoridade da Concorrência realizou uma análise comparativa dos preços médios de gasóleo corado (€/m³), praticados pela *Galp* e pelos seus concorrentes nos vários mercados relevantes⁵⁰. A Tabela seguinte ilustra os resultados obtidos para o mercado relevante de Matosinhos.

⁴⁸ O Índice de *Herfindahl-Hirschman*, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar num dado mercado relevante, é comumente usado como medida do grau de concentração nesse mercado, variando o seu valor entre 0 (concentração mínima) e 10 000 (concentração máxima).

⁴⁹ Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

⁵⁰ Estes preços referem-se aos preços médios efectivamente cobrados pelos diversos operadores, quer a clientes directos, quer a clientes finais através do cessionário/revendedor, dado terem resultado do rácio entre o valor total de vendas e o volume total de vendas de cada operador, incorporando, assim, possíveis descontos que possam ter oferecido aos diferentes clientes. Tal conclusão é claramente aplicável tanto ao período pós-liberalização como ao período pré-liberalização de preços. De notar que, e como referido pela notificante, «(...) pode acontecer que determinados postos tenham sazonalidades diferentes o que faz como que o volume de vendas não seja constante ao longo do ano, sendo o preço médio afectado por períodos de pricing diferentes.». No entanto, a sazonalidade de um porto afectará todos os operadores que comercializam nesse

Tabela 13: Diferencial de preço médio relativamente à Galp, e quotas de mercado para os anos de 2002 a 2004, no mercado relevante de Matosinhos.

<i>Operadores</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2002</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2003</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2004</i>
<i>Esso</i>	- [0-5] %	+ [0-5] %	+ [10-20] %
<i>Repsol*</i>	---	---	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Os dados fornecidos pela *Repsol* sobre os seus preços praticados nos diferentes portos poderão não ser compatíveis com os dados fornecidos pelos outros operadores, na medida em que não lhe foi possível diferenciar, por porto, o preço efectivamente praticado, pelo que não foram incluídos nesta análise.

164. Ao contrário do que ocorre nos outros cinco mercados relevantes (à excepção do mercado da Figueira da Foz, por razões conjunturais, como será visto *infra* nos pontos 179 e seguintes), a *Esso* praticou, em 2004, um preço médio superior ao preço médio praticado pela *Galp*.

165. Quanto à *Repsol*, refira-se ter a Autoridade da Concorrência constatado, em sede de investigação aprofundada, que os “preços de tabela” referentes à comercialização de gasóleo corado, no mercado nacional, foram sistematicamente inferiores aos “preços de tabela” da *Galp* para o mesmo produto, como demonstrado nos pontos nos pontos 98 a 103 e no gráfico e tabela que os acompanham.

a.2) Das implicações jusconcorrenciais

166. Dever-se-á referir que a Comissão Europeia considera que «(...) *uma quota de mercado especialmente elevada – 50% ou mais – pode, em si mesma, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.*»⁵¹.

167. Ora, a *Galp* detinha, em 2004, uma quota de [60-70]% no mercado relevante do porto de Matosinhos e, da presente operação, este operador reforçará a sua quota para [80-90]%.

porto, para além de que os preços médios calculados são anuais, implicando uma “suavização” de possíveis sazonalidades.

⁵¹ Vide “Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas”, publicado no Jornal Oficial (2004/C 31/03) de 5 de Fevereiro de 2004, para. 17. Vide também a doutrina do acórdão “Akzo” – Acórdão do Tribunal de Justiça de 3 de Julho de 1991, Akzo/Comissão, C-62/86.

168. Por outro lado, a Comissão Europeia⁵² considera que, nos casos em que o nível de concentração do mercado, medido pelo *IHH* pós-operação, se situa entre 1000 e 2000 e com um delta inferior a 250, ou numa concentração com um *IHH*, após a concentração, superior a 2000 e com um delta inferior a 150, é pouco provável que sejam identificadas preocupações em termos de concorrência de tipo horizontal. Ora, como se viu, nenhuma destas duas situações ocorre neste caso.
169. Tal como referido no ponto 166, uma quota de mercado anterior à concentração, igual ou superior a 50%, é apontado como um factor que poderá introduzir preocupações concorrenciais resultantes de uma operação de concentração, mesmo quando esta satisfaz uma das condições descritas no ponto anterior⁵³.
170. Ora, neste mercado relevante, não só a notificante já detém uma quota superior a 50%, como nenhuma das condições mitigadoras referidas no ponto 168 *supra* é satisfeita.
171. É de salientar, no entanto, que a demonstração de que uma operação de concentração cria ou reforça uma posição dominante de que possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste, deverá basear-se num conjunto de factores adicionais em combinação com os níveis de *IHH* e *Delta*, tais como as características do mercado, a existência de barreiras à entrada, o limitado poder negocial dos clientes, os eventuais ganhos, ou não, de eficiência específicos à operação e a homogeneidade do produto relevante.
172. Ora, a manutenção, no período analisado, de uma quota de mercado significativamente elevada ([60-70]% em 2002 e [60-70]% em 2004) é um indício de que a *Galp* já possui uma posição dominante que lhe permite «*adoptar comportamentos, independentemente dos seus concorrentes, clientes, fornecedores e, em último caso, do consumidor final*»^{54, 55}.

⁵² Vide “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais”, cit. *supra*.

⁵³ *Idem*.

⁵⁴ Vide Caso 85/76 – *Hoffmann – La Roche vs Comissão das Comunidades Europeias* de 13 de Fevereiro de 1979, ECR 461. No Caso 27/76 - *United Brands Co. and United Brands Continental BV v Comissão das Comunidades Europeias* [1978] ECR 207, dispõe-se que «*The dominant position thus referred to [by Article 82] relates to a position of economic strength enjoyed by an undertaking which enables it to prevent effective competition being maintained on the relevant market by affording it the power to behave to an appreciable extent independently of its competitors, customers, and ultimately of its consumers.*»

⁵⁵ O n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 18/2003 de 11 de Junho, dispõe que «*Entende-se que dispõem de posição dominante relativamente ao mercado de determinado bem ou serviço: a) A empresa que actua num mercado*

173. Acresce que, e como referido no ponto 104, a *Galp* tem conseguido oferecer prazos de pagamento aos seus clientes directos, consideravelmente acima dos concedidos pelos seus concorrentes, o que reforça a conclusão de que este operador tem conseguido adoptar comportamentos, independentemente dos seus concorrentes, clientes, fornecedores e, em último caso, do consumidor final.
174. Por outro lado, tendo demonstrado que a significativa maioria das embarcações recorre ao abastecimento de gásóleo corado no posto de venda, um eventual poder negocial que estes clientes pudessem exercer fica consideravelmente reduzido, em virtude da sua excessiva dependência – quota de [80-90]% – da infra-estrutura de abastecimento da *Galp*.
175. Mais, no que concerne as características de mercado, trata-se de um mercado significativamente concentrado, no qual a *Galp* já detém uma posição dominante, e que, num cenário pós-operação, não se apresenta susceptível de ser contestada pelo único outro concorrente remanescente, a *Repsol*, cuja quota, entre 2002 e 2004, além de significativamente inferior à da *Galp*, diminuiu durante o mesmo período.
176. Finalmente, a infra-estrutura a montante da *Galp* confere-lhe uma posição vertical privilegiada, impossível de ser replicada pelos seus concorrentes, nomeadamente no que concerne a capacidade e condições de armazenagem.
177. Assim, e como se viu *supra* na secção 5.3., sendo um mercado com significativas barreiras à entrada, a entrada de novos operadores não se afigura expectável.
178. Nestas condições, considera a Autoridade da Concorrência que, nos termos do artigo 12.º n.º 4 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, resulta, da presente operação, um reforço da posição dominante da *Galp*, no mercado relevante da comercialização de gásóleo corado no posto de venda no porto de Matosinhos, da qual podem resultar entraves significativos à concorrência nesse mercado.

no qual não sofre concorrência significativa ou assume preponderância relativamente aos seus concorrentes; (...)».

b) Do mercado relevante da Figueira da Foz

b.1) Da caracterização do mercado

179. O mercado relevante da Figueira da Foz é constituído por apenas duas empresas que se encontravam, em 2004, activas na comercialização de gasóleo corado através de posto de venda no porto da Figueira da Foz, designadamente a *Galp* e a *Repsol*, sendo a *Galp* o maior desses operadores com uma quota de mercado de cerca de [70-80]%, conforme Tabela 14 *infra*.

180. Importa, igualmente, referir que a *Esso* encerrou o seu posto de venda no porto da Figueira da Foz, em virtude da sua política comercial.

Tabela 14: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, no mercado relevante de Figueira da Foz, em termos de valor total de vendas.

<i>Operadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Quota Conjunta (pós-concentração)</i>	<i>Número de operadores presentes no mercado pós-concentração</i>
<i>Esso</i>	[10-20] %	[0-5] %	0,0%	[70-80] %	2
<i>Galp</i>	[40-50] %	[70-80] %	[70-80] %		
<i>Repsol</i>	[30-40] %	[20-30] %	[20-30] %		
Total	100%	100%	100%	100%	

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

181. Ora, não só a *Galp* é, actualmente, o maior operador de mercado, como também a sua posição tem vindo a ser claramente reforçada ao longo dos últimos três anos, com a respectiva quota de mercado a passar de [40-50]% para [70-80]%, simultaneamente com uma descida da quota da sua única efectiva concorrente, a *Repsol* (de [30-40]% para [30-40]%).

182. Num cenário pós-concentração, o mercado relevante da Figueira da Foz continuará a ser constituído por apenas duas empresas, a entidade resultante da operação e a *Repsol*, com quotas de mercado de cerca de [70-80]% e [30-40]%, respectivamente. Por outro lado, se o posto da *Esso* vier a ser reactivado no futuro, sê-lo-ia pela *Galp*, neste cenário pós-concentração.

183. A Tabela seguinte descreve a evolução do índice de concentração de *Herfindahl-Hirschman* (IHH) neste mercado, apresentando igualmente o valor de *Delta*:

Tabela 15: Evolução do IHH no mercado relevante de Figueira da Foz e valor de Delta.

	Evolução do IHH			IHH pós-concentração	Delta
	2002	2003	2004		
<i>Figueira da Foz</i>	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>2000]	0

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

184. Como pode ser verificado, este é, também, um mercado que exhibe um elevado grau de concentração (IHH [>2000] em 2004), à semelhança do mercado relevante de Matosinhos, tendo sofrido um significativo aumento no período em causa.

185. O facto do *Delta* assumir um valor nulo, resulta apenas do encerramento do posto da *Esso* neste mercado relevante, posto este que, como referido *supra*, poderá ser reactivado no futuro pela adquirente *Galp*, passando esta a controlar dois postos de venda contra um da *Repsol*.

186. Em sede de investigação aprofundada, e como referido *supra*, a Autoridade da Concorrência realizou uma análise comparativa dos preços médios de gasóleo corado (€/m³), praticados pela *Galp* e pelos concorrentes nos vários mercados relevantes⁵⁶. A Tabela seguinte ilustra os resultados obtidos para o mercado relevante da Figueira da Foz.

Tabela 16: Diferencial de preço médio relativamente à Galp, e quotas de mercado para os anos de 2002 a 2004, no mercado relevante da Figueira da Foz.

Operadores	Diferencial de preço médio em 2002	Diferencial de preço médio em 2003	Diferencial de preço médio em 2004
<i>Esso</i>	- [5-10] %	+ [0-5] %	(*)
<i>Repsol</i> **	---	---	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Como referido, o posto da *Esso* na Figueira da Foz foi encerrado nos inícios de 2004.

⁵⁶ Estes preços referem-se aos preços médios efectivamente cobrados pelos diversos operadores, dado terem resultado do rácio entre o valor total de vendas e o volume total de vendas de cada operador.

(**) Os dados fornecidos pela *Repsol* sobre os seus preços praticados nos diferentes portos poderão não ser compatíveis com os dados fornecidos pelos outros operadores, pelo que não foram incluídos nesta análise.

187. Da comparação dos preços médios e da evolução das quotas dos três operadores neste mercado relevante, conclui-se que (i) relativamente à *Esso*, a *Galp* praticou um preço médio mais elevado em 2002, e apenas ligeiramente mais baixo em 2003 e (ii) a *Galp* reforçou significativamente a sua quota de mercado, entre 2002 e 2004, tendo os restantes operadores perdido quota de mercado nesse mesmo período.

188. Quanto à *Repsol*, refira-se ter a Autoridade da Concorrência constatado, em sede de investigação aprofundada, que os “preços de tabela” referentes à comercialização de gasóleo corado da *Repsol*, no mercado nacional, foram sistematicamente inferiores aos “preços de tabela” da *Galp*, como foi demonstrado nos pontos nos pontos 98 a 0 e no gráfico e tabela que os acompanham.

b.2) Das implicações jusconcorrenciais

189. A posição destacada que a *Galp* detém neste mercado, demonstrada pela sua muito significativa quota de mercado ([70-80]% em 2004), é um primeiro indício que esta empresa já possui uma posição dominante no mercado relevante do porto de Figueira da Foz.

190. Acresce o facto do substancial crescimento da quota da *Galp* entre 2002 e 2004, em particular entre [40-50]% em 2002 e [70-80]% em 2003, sem que tal crescimento tenha resultado da prática de um preço médio visivelmente abaixo do seu concorrente *Esso*, ou de “preços de tabela”, em 2004, abaixo dos praticados pela *Repsol*.

191. De facto, em mercados caracterizados por produtos homogéneos, o principal critério de escolha do consumidor é, tipicamente, o preço, pelo que o reforço da quota de mercado da *Galp* ao longo dos últimos anos, não acompanhado por uma visível redução do seu preço médio relativo à *Esso*, ou por “preços de tabela” abaixo dos praticados pela *Repsol*, é uma clara evidência do respectivo poder de mercado.

192. Assim, a avaliação jus-concorrencial realizada para o mercado relevante de Matosinhos, é susceptível de ser replicada para o mercado relevante da Figueira da Foz, nomeadamente no que diz respeito ao nível do *IHH*, características do mercado, a existência de barreiras à

entrada, o limitado poder negocial dos clientes, o poder de mercado revelado pela *Galp* e a homogeneidade do produto relevante.⁵⁷

193. Nestas condições, considera a Autoridade da Concorrência que, nos termos do artigo 12.º n.º 4 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, resulta, da presente operação, um reforço da posição dominante da *Galp*, no mercado relevante da comercialização de gasóleo corado no posto de venda no porto da Figueira da Foz, da qual podem resultar entraves significativos à concorrência nesse mercado.

c) Do mercado relevante de Peniche

c.1) Da caracterização do mercado

194. O mercado relevante de Peniche é constituído por cinco empresas activas, em 2004, na comercialização de gasóleo corado através de posto no porto de Peniche, sendo a *Esso* o maior desses operadores com uma quota de mercado de cerca de [30-40]%, conforme Tabela 17 *infra*.

195. Importa referir, no entanto, que a *BP* cessou a sua actividade de comercialização de gasóleo corado no posto de venda no porto de Peniche em Março de 2005⁵⁸, pelo que a actual estrutura de oferta no porto de Peniche deverá apresentar-se mais concentrada do que o resultante da Tabela *infra*.

Tabela 17: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, no mercado relevante de Peniche, em termos de valor total de vendas.

<i>Operadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Quota Conjunta (pós-concentração)</i>	<i>Número de operadores presentes no mercado pós-concentração</i>
<i>Esso</i>	[10-20] %	[20-30] %	[30-40] %	[40-50] %	3*
<i>Galp</i>	[30-40] %	[20-30] %	[10-20] %		
<i>BP</i> *	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	
<i>Total</i>	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %	
<i>Repsol</i>	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	

⁵⁷ Vide pontos 166 e seguintes.

⁵⁸ Informação fornecida pela BP.

Total	100%	100%	100%	100%	
--------------	------	------	------	------	--

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Segundo informações fornecidas pela *BP*, esta empresa cessou a sua actividade de comercialização de gasóleo corado neste porto, em Março de 2005.

196. Conforme se constata, a posição da *Esso* tem vindo a ser reforçada ao longo dos últimos três anos, com a respectiva quota de mercado a passar de [10-20]% para [30-40]% ao longo desse período, sendo o único operador de mercado (com excepção da *Repsol*) que viu a sua quota aumentar durante aquele período. Já no caso da *Repsol*, a respectiva quota de mercado cresceu, no período em causa, mas de uma forma muito ligeira.

197. Já no que concerne a posição da *Galp*, a sua quota de [10-20]% coloca-a, em 2004, como quarto operador neste mercado relevante.

198. No entanto, pela presente operação de concentração, a *Galp* adquirirá o posto de venda de gasóleo corado da maior operadora neste mercado relevante, alcançando uma quota pós-operação de cerca de [40-50]% – ou seja, consideravelmente superior à quota da segunda maior operadora, a *Total*, com cerca de [20-30]%.

199. A Tabela seguinte descreve a evolução do índice de concentração de *Herfindahl-Hirschman* (IHH) neste mercado, apresentando igualmente o valor de *Delta*:

Tabela 18: Evolução do IHH no mercado relevante de Peniche e valor de Delta.

	Evolução do IHH			IHH pós-concentração	Delta
	2002	2003	2004		
<i>Peniche</i>	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>150]

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

200. Como pode ser verificado, este é um mercado relevante que exhibe um elevado grau de concentração (IHH [>2000], em 2004), e que será consideravelmente agravado em resultado da presente operação de concentração, já que o respectivo *Delta* [> 150].

201. Em sede de investigação aprofundada, e como já referido, a Autoridade da Concorrência realizou uma análise comparativa dos preços médios de gasóleo corado (€/m³), praticados pela

Galp e pelos concorrentes nos vários mercados relevantes⁵⁹. A Tabela seguinte ilustra os resultados obtidos para o mercado relevante de Peniche.

Tabela 19: Diferencial de preço médio relativamente à *Galp*, e quotas de mercado para os anos de 2002 a 2004, no mercado relevante de Peniche.

<i>Operadores</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2002</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2003</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2004</i>
<i>Esso</i>	- [5-10] %	- [0-5] %	- [5-10] %
<i>BP</i>	- [10-20] %	+ [5-10] %	- [10-20] %
<i>Total</i>	- [0-5] %	- [0-5] %	- [20-30] %
<i>Repsol*</i>	---	---	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Os dados fornecidos pela *Repsol* sobre os seus preços praticados nos diferentes portos poderão não ser compatíveis com os dados fornecidos pelos outros operadores, pelo que não foram incluídos nesta análise.

202. Da comparação dos preços médios e da evolução das quotas dos três operadores neste mercado relevante, no período em análise, conclui-se que (i) a *Galp* tem praticado preços médios mais elevados do que a *Esso*, (ii) a *Galp* tem praticado preços médios mais elevados do que a *BP* e a *Total*, com excepção da *BP* em 2003.

203. Quanto à *Repsol*, refira-se ter a Autoridade da Concorrência constatado, em sede de investigação aprofundada, que os “preços de tabela” referentes à comercialização de gasóleo corado da *Repsol*, no mercado nacional, foram sistematicamente inferiores aos “preços de tabela” da *Galp*, como foi demonstrado nos pontos nos pontos 98 a 0 e no gráfico e tabela que os acompanham.

c.2) *Das implicações jusconcorrenciais*

204. Dever-se-á referir que a Comissão Europeia concluiu em diversos processos «(...) *que as concentrações que levam a quotas de mercado situadas entre 40% e 50% e, nalguns casos, inferiores a 40%, conduzem à criação ou reforço de uma posição dominante.*»⁶⁰.

⁵⁹ Estes preços referem-se aos preços médios efectivamente cobrados pelos diversos operadores, dado terem resultado do rácio entre o valor total de vendas e o volume total de vendas de cada operador.

205. Por outro lado, como já referido *supra*, a Comissão Europeia⁶¹ considera que numa concentração com um IHH, após a concentração, superior a 2000 e com um delta inferior a 150, é pouco provável que sejam identificadas preocupações em termos de concorrência de tipo horizontal. Claramente, esta situação não ocorre neste caso.
206. Acresce que, da presente operação, a *Galp* deterá com uma quota, neste mercado relevante, de cerca de [40-50]%, cerca do dobro da quota do segundo maior operador o que, e à semelhança do que ocorre nos Matosinhos e Figueira da Foz no que concerne a existência de barreiras à entrada, de um limitado poder negocial da procura e à homogeneidade do produto, bem como de um poder de mercado demonstrado pela notificante, resultará na criação de uma posição dominante neste mercado relevante, da qual possam resultar entraves significativos à concorrência.⁶²
207. Nestas condições, considera a Autoridade da Concorrência que, nos termos do artigo 12.º n.º 4 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, resulta, da presente operação, uma criação de posição dominante da *Galp*, no mercado relevante da comercialização de gasóleo corado no posto de venda no porto de Peniche, da qual podem resultar entraves significativos à concorrência nesse mercado.

d) Do mercado relevante de Lisboa

d.1) Da caracterização do mercado

208. O mercado relevante de Lisboa é constituído, do lado da oferta, por apenas três empresas activas na comercialização de gasóleo corado através de posto, designadamente as empresas participantes na presente operação e a *Repsol*.

⁶⁰ *Idem*.

⁶¹ *Vide* “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais”, cit. *supra*.

⁶² *Vide* pontos 166 e seguintes.

Tabela 20: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, no mercado relevante de Lisboa, em termos de valor total de vendas.

<i>Operadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Quota Conjunta (pós-concentração)</i>	<i>Número de operadores presentes no mercado pós-concentração</i>
<i>Esso</i>	[70-80] %	[70-80] %	[30-40] %	[50-60%]	2
<i>Galp</i>	[10-20] %	[5-10] %	[20-30] %		
<i>Repsol</i>	[5-15] %	[10-20] %	[40-50] %		
Total	100%	100%	100%	100%	

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) As instalações da *Repsol* em Lisboa são adjacentes ao porto, na Banática (na margem sul). Estas instalações foram consideradas pela AdC, e de acordo com a interpretação da própria *Repsol* manifestada em reunião com a AdC a 20 de Outubro de 2005, equivalentes a um posto de venda, mas operado directamente pela empresa. As instalações da Banática funcionam também como um entreposto fiscal da *Repsol*, onde é vendido gasóleo tipo *bunkers*.

209. A *Esso*, pese embora a diminuição da sua quota desde 2002, foi, em 2004, ainda o maior operador neste mercado. Com a concretização da operação, a *Galp* tornar-se-á o maior operador, com uma quota de cerca de [50-60] %.

210. A Tabela seguinte descreve a evolução do índice de concentração de *Herfindahl-Hirschman* (IHH) neste mercado, apresentando igualmente o valor de *Delta*:

Tabela 21: Evolução do IHH no mercado relevante de Lisboa e valor de Delta.

	<i>Evolução do IHH</i>			<i>IHH pós-concentração</i>	<i>Delta</i>
	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>		
<i>Lisboa</i>	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>150]

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

211. Como pode ser verificado, e à semelhança dos mercados relevantes anteriores, este é um mercado relevante que exhibe um elevado grau de concentração (IHH [>2000], em 2004), que será consideravelmente agravado em resultado da presente operação de concentração, já que *Delta* [>150].

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 48

212. Em sede de investigação aprofundada, a Autoridade da Concorrência realizou uma análise comparativa dos preços médios de gasóleo corado (€/m³), praticados pela *Galp* e pelos concorrentes nos vários mercados relevantes⁶³. A Tabela seguinte ilustra os resultados obtidos para o mercado relevante de Lisboa.

Tabela 22: Diferencial de preço médio relativamente à Galp, e quotas de mercado para os anos de 2002 a 2004, no mercado relevante de Lisboa.

<i>Operadores</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2002</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2003</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2004</i>
<i>Esso</i>	- [5-15%]	- [0-5%]	- [20-30%]
<i>Repsol*</i>	---	---	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Os dados fornecidos pela *Repsol* sobre os seus preços praticados nos diferentes portos poderão não ser compatíveis com os dados fornecidos pelos outros operadores, pelo que não foram incluídos nesta análise.

213. Da comparação dos preços médios e da evolução das quotas dos três operadores neste mercado relevante, conclui-se que (i) a *Galp* tem praticado preços médios mais elevados do que a *Esso*, (ii) a *Galp* reforçou a sua quota de mercado, em 2004, quando comparada com a quota de 2002 ([20-30]% versus [10-20]%) e (iii) o reforço substancial da quota da *Galp* entre 2003 e 2004 (de [0-5]% para [20-30]%) foi acompanhado por um aumento muito substancial do já superior preço médio praticado pela notificante face à *Esso*.

214. Quanto à *Repsol*, refira-se ter a Autoridade da Concorrência constatado, em sede de investigação aprofundada, que os “preços de tabela” referentes à comercialização de gasóleo corado da *Repsol*, no mercado nacional, foram sistematicamente inferiores aos “preços de tabela” da *Galp*, como foi demonstrado nos pontos nos pontos 98 a 0 e no gráfico e tabela que os acompanham.

d.2) Das implicações jusconcorrenciais

215. Da presente operação, a *Galp* detará uma quota, neste mercado relevante, de [50-60]%. Como já referido *supra*, a Comissão Europeia considera que «(...) uma quota de mercado

⁶³ Estes preços referem-se aos preços médios efectivamente cobrados pelos diversos operadores, dado terem resultado do rácio entre o valor total de vendas e o volume total de vendas de cada operador.

especialmente elevada – 50% ou mais – pode, em si mesma, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.»⁶⁴.

216. No entanto, a demonstração de que uma operação de concentração cria uma posição dominante de que resultem entraves significativos à concorrência efectiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste, deverá, igualmente, basear-se num conjunto de factores adicionais em combinação com os níveis de *IHH* e *Delta*, tais como as características do mercado, a existência de barreiras à entrada, o limitado poder negocial dos clientes, os eventuais ganhos de eficiência específicos à operação e a homogeneidade do produto relevante.
217. Assim, relembra-se que a Comissão Europeia⁶⁵ considera que numa concentração com um *IHH*, após a concentração, superior a 2000 e com um delta inferior a 150, é pouco provável que sejam identificadas preocupações em termos de concorrência de tipo horizontal. Claramente, esta situação não ocorre neste caso, nem em nenhum outro mercado relevante analisado nesta operação.
218. No que concerne as características de mercado, concluímos que se trata de um mercado significativamente concentrado, no qual a *Galp*, num cenário pós-operação, ocupará a primeira posição, enfrentando apenas um único outro operador.
219. Por outro lado, tendo demonstrado que a significativa maioria das embarcações recorre ao abastecimento de gásóleo corado no posto de venda, um eventual poder negocial que estes clientes pudessem exercer fica consideravelmente reduzido, em virtude da sua dependência – cerca de [50-60]% – da infra-estrutura de abastecimento da *Galp*.
220. Acresce que, como concluído *supra*, sendo um mercado com significativas barreiras à entrada, a entrada de novos operadores não se afigura expectável.
221. A avaliação jus-concorrencial já realizada *supra* é susceptível de ser replicada para o mercado relevante de Lisboa, designadamente no que diz respeito ao nível do *IHH*, características do mercado, à existência de barreiras à entrada, ao limitado poder negocial dos clientes, ao poder de mercado revelado pela *Galp* e à homogeneidade do produto relevante.
222. Nestas condições, considera a Autoridade da Concorrência que, nos termos do artigo 12.º n.º 4 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, resulta, da presente operação, uma criação de posição

⁶⁴ Vide ponto 166.

⁶⁵ Vide “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais”, cit. *supra*.

dominante da *Galp*, no mercado relevante da comercialização de gasóleo corado no posto de venda no porto de Lisboa, da qual podem resultar entraves significativos à concorrência nesse mercado.

e) *Do mercado relevante de Portimão*

e.1) *Da caracterização do mercado*

223. O mercado relevante de Portimão é constituído, do lado da oferta, por apenas três empresas activas na comercialização de gasóleo corado através de posto, designadamente as empresas participantes na presente operação e a *Repsol*.

Tabela 23: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, no mercado relevante de Portimão, em termos de valor total de vendas.

<i>Operadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Quota Conjunta (pós-concentração)</i>	<i>Número de operadores presentes no mercado pós-concentração</i>
<i>Esso</i>	[20-30] %	[30-40] %	[20-30] %	[40-50] %	2
<i>Galp</i>	[30-40] %	[20-30] %	[10-20] %		
<i>Repsol</i>	[40-50] %	[40-50] %	[50-60] %		
Total	100%	100%	100%	100%	

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

224. A *Repsol* foi, entre 2002 e 2004, o maior operador neste mercado, atingido uma quota de cerca de [50-60] % em 2004.

225. Em resultado da presente operação de concentração, a *Galp* ocuparia a segunda posição do mercado, com uma quota de cerca de [40-50] %.

226. A Tabela seguinte descreve a evolução do índice de concentração de *Herfindahl-Hirschman* (IHH) neste mercado, apresentando igualmente o valor de *Delta*:

Tabela 24: Evolução do IHH no mercado relevante de Portimão e valor de Delta.

	Evolução do IHH			IHH pós-concentração	Delta
	2002	2003	2004		
<i>Lisboa</i>	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>150]

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

227. Como pode ser verificado, este é um mercado relevante que exhibe um elevado grau de concentração (IHH [>2000], em 2004), o qual aumentou significativamente entre 2002 e 2004, e que será consideravelmente agravado em resultado da presente operação de concentração, já que o respectivo *Delta* [>150].

228. Em sede de investigação aprofundada, a Autoridade da Concorrência realizou uma análise comparativa dos preços médios de gasóleo corado (€/m³), praticados pela *Galp* e pelos concorrentes nos vários mercados relevantes⁶⁶. A Tabela seguinte ilustra os resultados obtidos para o mercado relevante de Portimão.

Tabela 25: Diferencial de preço médio relativamente à Galp, e quotas de mercado para os anos de 2002 a 2004, no mercado relevante de Portimão.

Operadores	Diferencial de preço médio em 2002	Diferencial de preço médio em 2003	Diferencial de preço médio em 2004
<i>Esso</i>	- [10-20] %	- [5-15] %	- [5-15] %
<i>Repsol*</i>	---	---	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Os dados fornecidos pela *Repsol* sobre os seus preços praticados nos diferentes portos poderão não ser compatíveis com os dados fornecidos pelos outros operadores, pelo que não foram incluídos nesta análise.

229. Da comparação dos preços médios neste mercado relevante, conclui-se que a *Galp* tem praticado preços médios mais elevados do que a *Esso*.

230. Quanto à *Repsol*, refira-se ter a Autoridade da Concorrência constatado, em sede de investigação aprofundada, que os “preços de tabela” referentes à comercialização de gasóleo corado da *Repsol*, no mercado nacional, foram sistematicamente inferiores aos “preços de

tabela” da *Galp*, como foi demonstrado nos pontos nos pontos 98 a 0 e no gráfico e tabela que os acompanham.

e.2) *Das implicações jusconcorrenciais*

231. Não obstante a quota de mercado da *Galp*, em resultado da presente operação de concentração, não ser susceptível de levar a uma criação ou a um reforço de uma posição dominante desta no mercado relevante do porto de Portimão, a posição da notificante no agregado do mercado do produto relevante – mercado da comercialização de gasóleo corado, bem como no mercado dos combustíveis em Portugal⁶⁷, tem de ser tomada em conta, para efeitos de apreciação jusconcorrencial no mercado relevante de Portimão, bem como no conjunto dos restantes mercados relevantes, sendo, daí, susceptível de resultarem entraves significativos à concorrência nesse mercado.

232. Esta conclusão é particularmente assertiva se tomar em consideração as fortes barreiras à entrada e a posição privilegiada da *Galp* na cadeia vertical na importação, refinação e comercialização de combustíveis em Portugal.

f) *Do mercado relevante de Olhão*

f.1) *Da caracterização do mercado*

233. O mercado relevante de Olhão é constituído, do lado da oferta, por quatro empresas activas na comercialização de gasóleo corado através de posto, designadamente as empresas participantes na presente operação, a *Cepsa* e a *Repsol*.

⁶⁶ Estes preços referem-se aos preços médios efectivamente cobrados pelos diversos operadores, dado terem resultado do rácio entre o valor total de vendas e o volume total de vendas de cada operador.

⁶⁷ *Vide*, ponto 4.

Tabela 26: Quota de mercado dos vários operadores petrolíferos, entre 2002 e 2004, no mercado relevante de Olhão, em termos de valor total de vendas.

<i>Operadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Quota Conjunta (pós-concentração)</i>	<i>Número de operadores presentes no mercado pós-concentração</i>
<i>Esso</i>	[20-30] %	[10-20] %	[20-30] %	[60-70] %	3
<i>Galp</i>	[30-40] %	[40-50] %	[30-40] %		
<i>Cepsa</i>	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %		
<i>Repsol</i>	[30-40] %	[30-40] %	[30-40] %		
Total	100%	100%	100%	100%	

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

234. Desde 2003 que a Galp tem sido o maior operador neste mercado, com uma quota de [40-50]% nesse ano e de [30-40]% em 2004.

235. Com a concretização da operação, a Galp passará a ocupar uma posição claramente destacada neste mercado relevante, com uma quota de cerca de [60-70]%, mais do dobro da quota do seu maior concorrente, a Repsol, detendo a Cepsa uma quota reduzida de cerca de [5-10]%.

236. A Tabela seguinte descreve a evolução do índice de concentração de Herfindahl-Hirschman (IHH) neste mercado, apresentando igualmente o valor de Delta:

Tabela 27: Evolução do IHH no mercado relevante de Olhão e valor de Delta.

	<i>Evolução do IHH</i>			<i>IHH pós-concentração</i>	<i>Delta</i>
	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>		
<i>Olhão</i>	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>2000]	[>150]

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

237. Como pode ser verificado, este é um mercado relevante que exhibe um elevado grau de concentração (IHH [>2000], em 2004), que será consideravelmente agravado em resultado da presente operação de concentração, já que *Delta* [>150].

238. Em sede de investigação aprofundada, a Autoridade da Concorrência realizou uma análise comparativa dos preços médios de gasóleo corado (€/m³), praticados pela Galp e pelos

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 54

concorrentes nos vários mercados relevantes⁶⁸. A Tabela seguinte ilustra os resultados obtidos para o mercado relevante de Olhão.

Tabela 28: Diferencial de preço médio relativamente à Galp, e quotas de mercado para os anos de 2002 a 2004, no mercado relevante de Olhão.

<i>Operadores</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2002</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2003</i>	<i>Diferencial de preço médio em 2004</i>
<i>Esso</i>	- [5-15%]	- [5-15%]	- [5-15%]
<i>Cepsa</i>	- [5-15%]	- [5-15%]	- [0-5%]
<i>Repsol*</i>	---	---	---

Fonte: Cálculos da AdC com base em dados dos diferentes operadores.

(*) Os dados fornecidos pela *Repsol* sobre os seus preços praticados nos diferentes portos poderão não ser compatíveis com os dados fornecidos pelos outros operadores, pelo que não foram incluídos nesta análise.

239. Da comparação dos preços médios e da evolução das quotas dos três operadores neste mercado relevante, no período em análise, conclui-se que (i) a *Galp* tem praticado preços médios mais elevados do que a *Esso* e a *Cepsa* e (ii) a *Galp* aumentou a sua quota entre 2002 ([30-40]%) e 2004 ([30-40]%).

240. Quanto à *Repsol*, refira-se ter a Autoridade da Concorrência constatado, em sede de investigação aprofundada, que os “preços de tabela” referentes à comercialização de gasóleo corado da *Repsol*, no mercado nacional, foram sistematicamente inferiores aos “preços de tabela” da *Galp*, como foi demonstrado nos pontos nos pontos 98 a 103 e no gráfico e tabela que os acompanham.

f.2) Das implicações jusconcorrenciais

241. Como referido no ponto 235, com a concretização da operação, a *Galp* tornar-se-á o maior operador, com uma quota de cerca de [60-70]%.

⁶⁸ Estes preços referem-se aos preços médios efectivamente cobrados pelos diversos operadores, dado terem resultado do rácio entre o valor total de vendas e o volume total de vendas de cada operador.

242. Ora, e como já referido na análise jusconcorrencial dos outros mercados relevantes, a Comissão Europeia considera que «(...) *uma quota de mercado especialmente elevada – 50% ou mais – pode, em si mesma, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.*»⁶⁹.
243. Mais, a Comissão Europeia⁷⁰ considera que numa concentração com um IHH, após a concentração, superior a 2000 e com um delta inferior a 150, é pouco provável que sejam identificadas preocupações em termos de concorrência de tipo horizontal. Ora, e à semelhança dos outros mercados relevantes, esta situação não ocorre no mercado relevante de Olhão.
244. Ora, a demonstração de que uma operação de concentração cria uma posição dominante de que resultem entraves significativos à concorrência efectiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste, deverá basear-se, igualmente, num conjunto de factores adicionais em combinação com os níveis de *IHH* e *Delta*, tais como as características do mercado, a existência de barreiras à entrada, o limitado poder negocial dos clientes, os eventuais ganhos de eficiência específicos à operação e a homogeneidade do produto relevante.
245. No que concerne as características de mercado, concluímos que se trata de um mercado significativamente concentrado, no qual a *Galp*, num cenário pós-operação, reforçará a sua posição, enfrentando apenas um único outro operador.
246. Por outro lado, tendo demonstrado que a significativa maioria das embarcações recorre ao abastecimento de gasóleo corado no posto de venda, um eventual poder negocial que estes clientes pudessem exercer fica consideravelmente reduzido, em virtude da sua dependência – cerca de [60-70]% – da infra-estrutura de abastecimento da *Galp*.
247. Acresce que, como se concluiu *supra*, sendo um mercado com significativas barreiras à entrada, a entrada de novos operadores não se afigura expectável.
248. Assim, a avaliação jus-concorrencial já realizada *supra* é susceptível de ser replicada para o mercado relevante de Olhão, designadamente no que diz respeito ao nível do IHH, características do mercado, à existência de barreiras à entrada, ao limitado poder negocial dos clientes, ao poder de mercado revelado pela *Galp* e à homogeneidade do produto relevante.

⁶⁹ Vide ponto 166.

⁷⁰ Vide “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais”, cit. *supra*.

249. Nestas condições, considera a Autoridade da Concorrência que, nos termos do artigo 12.º n.º 4 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, resulta, da presente operação, num reforço de posição dominante da *Galp*, no mercado relevante da comercialização de gasóleo corado no posto de venda no porto de Olhão, da qual podem resultar entraves significativos à concorrência nesse mercado.

5.5 Da análise agregada dos seis mercados relevantes

250. Tendo realizado (i) uma análise da estrutura da procura e da oferta nos mercados relevantes; (ii) uma análise da evolução dos preços de gasóleo corado nestes mercados; (iii) uma análise de barreiras à entrada nos mesmos e; (iv) uma análise jus-concorrencial de cada um dos mercados considerados como relevantes, para efeitos da presente operação de concentração, cumpre, ora, efectuar uma apreciação global do efeito que esta operação terá sobre o funcionamento destes seis mercados no seu conjunto.

Da análise dos níveis de concentração nos mercados relevantes

251. Conforme se constata da Tabela 29, da presente operação resultarão, para a *Galp*, quotas de mercado significativas em todos os mercados considerados relevantes, com especial incidência nos mercados de Matosinhos, Figueira da Foz e Olhão (estas superiores a 60%).

Tabela 29: Informação agregada sobre quotas, IHH, Delta e número de operadores pós-concentração, nos seis portos.

<i>Porto</i>	<i>Quota da Galp pré-concentração (2004)</i>	<i>Quota da Galp pós-concentração</i>	<i>IHH pré-concentração (2004)</i>	<i>IHH pós-concentração</i>	<i>Delta</i>	<i>n.º de operadores pós-concentração</i>
<i>Matosinhos</i>	[60-70%]	[80-90%]	>2000	>2000	>150	2
<i>Figueira da Foz</i>	[70-80%]	[70-80%]	>2000	>2000	0 *	2
<i>Peniche</i>	[10-20%]	[40-50%]	>2000	>2000	>150	3
<i>Lisboa</i>	[20-30%]	[50-60%]	>2000	>2000	>150	2
<i>Portimão</i>	[10-20%]	[40-50%]	>2000	>2000	>150	2
<i>Olhão</i>	[30-40%]	[60-70%]	>2000	>2000	>150	3

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial.

Fonte: Reprodução parcial de dados da Tabela 5 e Tabelas individuais do *IHH*.

(*) O valor $\Delta=0$ deve-se, simplesmente, ao encerramento do posto da *Esso* neste mercado relevante, em 2004.

252. Por outro lado, em todos os mercados relevantes, observam-se níveis de concentração elevados ou muito elevados, e todos eles (com excepção da Figueira da Foz, por razões conjunturais), sofrerão acréscimos significativos, em resultado da presente operação.

253. Acresce que o número de operadores num cenário pós-concentração ficará reduzido a dois na maioria dos mercados, e a três nos restantes (Peniche e Olhão).

Da análise dos preços e condições de pagamento nos mercados relevantes

254. Por outro lado, e como visto na secção 5.2, a *Galp* tem praticado “preços de tabela” sistematicamente acima dos “preços de tabela” praticados pelo seu concorrente mais próximo, a *Repsol*, que será também o seu único concorrente activo em quatro dos seis mercados relevantes, i.e., em Matosinhos, Figueira da Foz, Lisboa e Portimão, sendo que, apenas neste último, deterá uma quota superior à quota da *Galp*.

255. Assim, apenas nos mercados de Peniche e de Olhão, existirá um terceiro operador, designadamente a *Total* e a *Cepsa*, respectivamente. Contudo, refira-se que a *Galp* tem praticado “preços de tabela”, desde Janeiro de 2004, usualmente superiores aos praticados pela *Total*, à semelhança do que sucede relativamente à *Repsol*.

256. Por outro lado, e como se pode concluir da análise individual dos diferentes mercados, em dois destes – Lisboa e Olhão –, a *Galp* aumentou a sua quota de mercado, simultaneamente com a manutenção de um preço médio de gasóleo corado por si praticado, acima dos preços médios praticados pelos seus concorrentes nesses mercados.

257. Finalmente, e como referido nos pontos 104 a 106, a *Galp* tem conseguido oferecer prazos médios de pagamento aos seus clientes directos, consideravelmente acima dos concedidos pelos seus concorrentes, o que é indicativo de um exercício poder de mercado por parte deste operador.

258. Conforme demonstrado na secção 5.3, a posição privilegiada ocupada pela *Galp* na importação, refinação, distribuição e comercialização de combustíveis líquidos no mercado nacional, acentua de sobremaneira, as preocupações jus-concorrenciais acima expostas, em resultado da operação de concentração analisada no conjunto dos seis mercados relevantes.

5.6 Posição dominante colectiva

259. Conforme se verificou, o poder de mercado que, actualmente, a *Galp* goza nos mercados considerados como relevantes consubstanciará, em alguns portos, em resultado da presente operação de concentração, na criação de posição dominante, enquanto que noutros a posição dominante já existente será reforçada.

260. Recorde-se que o conceito de posição dominante em qualquer mercado reflecte-se na possibilidade de uma ou mais empresas nele adoptarem comportamentos independentes, numa medida apreciável, em relação aos seus concorrentes, aos seus clientes e, aos seus consumidores.

261. Tal conceito é susceptível de ser aplicado tanto em situações de dominância individual, como em situações de dominância colectiva⁷¹.

262. Nesta última situação, parecem verificar-se alguns dos elementos apontados pelo Tribunal de Primeira Instância das Comunidades susceptíveis de gerar efeitos coordenados em operações de concentração, como sendo: o produto é homogéneo; o mercado é transparente, e tenderá a sê-lo mais ainda com o desaparecimento de um concorrente; e a posição da *Galp*, como responsável

⁷¹ “Posição Dominante Colectiva” suscita preocupações de natureza concorrencial em mercados onde existem poucos operadores – mercados oligopolistas – os quais, em virtude dessas mesmas características, adoptam comportamentos coordenados, sem a necessidade de recorrer a um acordo ou a uma prática concertada. No caso *Airtours vs. Comissão* (Caso T-342/99, publicado em 6 de Junho de 2002), o Tribunal de Primeira Instância definiu os elementos cuja ocorrência possam identificar operações de concentração susceptíveis de gerar efeitos coordenados: (i) o mercado deverá ser suficientemente transparente por forma a que os vários concorrentes estejam cientes do comportamento dos restantes. Esta situação ocorre em mercados oligopolistas; (ii) deverão haver incentivos para não cessar os comportamentos coordenados por aqueles que neles participam, bem como mecanismos de retaliação ou de penalização para aqueles que os cessem; (iii) uma reacção dos actuais ou de potenciais concorrentes não se apresenta como suficiente para pôr em risco os resultados dos comportamentos coordenados. A Comissão Europeia, nas Orientações para apreciação de concentrações horizontais nos parágrafos 39 e seguintes, já adopta este “teste”.

pela quase totalidade do abastecimento de gasóleo corado, indicia a possibilidade de existirem mecanismos de retaliação ou de penalização neste mercado.

263. Contudo, da investigação conduzida pela Autoridade da Concorrência na presente operação de concentração, não se encontraram evidências dessa coordenação de preços e/ou de comportamentos, por parte da *Galp* e outro(s) concorrente(s), susceptíveis de configurar dominância colectiva.

5.8 Ganhos de Eficiência

264. Ao longo da investigação, a notificante não apresentou quaisquer dados que pudessem ser enquadrados como ganhos de eficiência, a obter em resultado da concretização da presente operação de concentração.

265. Face ao exposto, a Autoridade da Concorrência considera desnecessárias maiores considerações acerca desta temática.

5.9 Conclusão da avaliação jus-concorrencial

266. A Autoridade da Concorrência considera que o âmbito da presente operação de concentração abrange os mercados da comercialização de gasóleo corado nos postos de venda nos portos de Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa, Portimão e Olhão.

267. A análise da Autoridade da Concorrência aponta para as conclusões de que:

A) A notificante detém uma posição dominante nos mercados relevantes

A.1) A *Galp*, empresa integrada verticalmente, fornece mais de 90% dos combustíveis consumidos no mercado nacional, e ocupa uma posição privilegiada na cadeia de importação, armazenagem, refinação, distribuição e comercialização de combustível no mercado nacional;

- A.2) A procura de gasóleo corado no conjunto dos seis mercados relevantes encontra-se em declínio, ainda que de porto para porto, se verifique uma certa variação;
 - A.3) A *Galp* já detém quotas de mercado superiores a 50% em dois dos mercados relevantes identificados;
 - A.4) Em pelo menos dois mercados relevantes, e sem prejuízo de neles manter preços médios mais altos que os restantes concorrentes, a *Galp* tem vindo a ganhar quota de mercado a estes, o que evidencia o seu poder de mercado;
 - A.5) Mais se verificou que os “preços de tabela” da notificante se têm situado, sistematicamente, acima dos preços de tabela dos seus concorrentes mais próximos – *Repsol* e *Esso*;
 - A.6) As condições comerciais existentes entre a *Galp* e os seus clientes directos, nomeadamente no que diz respeito a prazos médios de pagamento mais dilatados, indiciam uma forte fidelização por parte destes últimos à notificante;
 - A.7) Estas mesmas condições, ao serem bastantes diferentes das oferecidas pelos concorrentes, indiciam uma capacidade de uma actuação independente destes, revelando um poder de mercado substancial.
- B) Os mercados relevantes são caracterizados por fortes barreiras à entrada**
- B.1) A posição que a *Galp* detém a montante no mercado dos combustíveis é única e impossível de replicar por qualquer concorrente;
 - B.2) Os concorrentes da *Galp* enfrentam barreiras à entrada nos mercados relevantes, derivados da posição da notificante, no que respeita a importação e armazenagem de combustíveis em geral e de gasóleo em particular.
- C) Da presente operação de concentração resultará um impacto significativo na concorrência**
- C.1) A quota da *Galp* ultrapassará 40% em todos os portos, situando-se em quatro dos seis portos acima de 50%, sendo que no porto de Matosinhos a sua quota

atingirá [80-90]%, no porto da Figueira da Foz atingirá cerca de [70-80]% e no porto de Olhão cerca de [60-70]%;

- C.2) A concorrente mais próxima da *Galp* deterá uma quota de mercado inferior, ou significativamente inferior, ao daquela em cinco dos seis mercados relevantes;
- C.3) A *Galp* adquirirá os postos pertencentes à única outra concorrente próxima activa no cenário pré-concentração;
- C.4) Acresce que, quatro dos seis mercados ficarão com apenas dois operadores, e os índices de concentração, já de si elevados num cenário pré-operação, crescem significativamente em todos os mercados relevantes, com excepção do mercado do porto da Figueira da Foz, por razões conjunturais.

268. Assim, em resultado da presente operação de concentração, a *Galp* cria ou reforça a sua posição dominante em cinco dos seis *mercados relevantes, da comercialização de gasóleo corado nos postos de venda nos portos, designadamente de Matosinhos; Figueira da Foz; Peniche; Lisboa; e; Olhão* da qual podem resultar entraves significativos à concorrência.

269. Por outro lado, a já referida posição privilegiada ocupada pela *Galp* na importação, refinação, distribuição e comercialização de combustíveis, e em particular na sua armazenagem, no mercado nacional, acentua de sobremaneira, as preocupações jus-concorrenciais acima expostas, resultantes da presente operação de concentração, para o conjunto dos seis *mercados relevantes, da comercialização de gasóleo corado nos postos de venda nos portos, designadamente de Matosinhos; Figueira da Foz; Peniche; Lisboa; Portimão e; Olhão*.

270. De tudo exposto, a Autoridade da Concorrência considera que da presente operação de concentração resulta uma situação de criação e/ou reforço de posição dominante da *Galp*, da qual possam vir a resultar entraves significativos à concorrência no mercado da *comercialização de gasóleo corado nos postos de venda dos portos de Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa, Portimão e Olhão*.

VI – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

271. Nos termos do n.º 1 do artigo 38.º da Lei da Concorrência, a presente decisão foi precedida da necessária audiência prévia dos interessados, *in casu* a *Galp*, na qualidade de notificante e não havendo qualquer contra-interessado constituído no procedimento, a qual não apresentou qualquer observação.

VII – CONCLUSÃO

272. Face ao exposto, considera-se que a operação de concentração ora notificada é susceptível, à luz dos elementos recolhidos, de criar ou de reforçar uma posição dominante da qual poderão resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos mercados relevantes identificados.

273. Nestes termos, 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 respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, decidiu, após a apreciação da notificação da operação em causa, e ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma, adoptar uma decisão de proibição da operação de concentração, por entender que esta é susceptível de criar e reforçar uma posição dominante da qual possam vir a resultar entraves significativos à concorrência nos mercados da *comercialização de gasóleo corado nos postos de venda nos mercados relevantes dos portos de Matosinhos, Figueira da Foz, Peniche, Lisboa, Portimão e Olhão*

Autoridade da Concorrência, 14 de Dezembro de 2005

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel M. Mateus

Presidente do Conselho

Engº Eduardo Lopes Rodrigues

Vogal do Conselho

Dra. Teresa Moreira

Vogal do Conselho