

DECISÃO DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
Ccent. 66/2005 – FOGECA MULTIAUTO/VDR

I. INTRODUÇÃO

1. Em 25 de Outubro de 2005, foi notificada à Autoridade da Concorrência, nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei 18/2003, de 11 de Junho, uma operação de concentração, que consiste na aquisição do controlo exclusivo da sociedade *VDR, SGPS, S.A.* e através desta das empresas nas quais participa maioritária ou totalmente no seu capital social, por parte *FOGECA MULTIAUTO SGPS, S.A.*
2. A operação notificada 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 está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea b) do n.º 1, do artigo 9.º do mesmo diploma legal.

II. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A *FOGECA MULTIAUTO SGPS, S.A.*, (doravante *FOGECA*) é uma sociedade gestora de participações sociais, *sub-holding* do *Grupo Salvador Caetano*, que detém participações sociais em diversas empresas activas no sector automóvel, nomeadamente ao nível do retalho automóvel e peças (concentrando a actividade multimarca deste grupo), veículos usados, gestão de frotas e *rent-a-car*.
4. A *FOGECA* realizou em 2004, os seguintes volumes de negócios consolidados:

Quadro 1: Volumes de negócios da *Fogeca*, em 2004

Portugal	[> € 150 milhões]
EEE	[> € 150 milhões]
Mundial	[> € 150 milhões]

Fonte: notificante.

5. O *Grupo Salvador Caetano* - que é controlado, em última instância, pela *holding* familiar *FOGECA – Gestão e Controlo – SGPS, S.A.* -, desenvolve as suas actividades principais
Nota As informações confidenciais serão assinaladas por [...] ou por [Confidencial] ao longo do texto da versão pública d apresente Decisão.

6. no sector automóvel, na importação e distribuição e comercialização de veículos novos, venda de peças sobressalentes e assistência pós venda, sendo o representante das marcas *Toyota e LEXUS* em Portugal, tendo sido também, até 2004, representante das marcas *BMW e MINI*.
7. Ao nível do retalho automóvel, o grupo está presente com várias marcas: *Mercedes, Smart, VW, Audi, Seat, BMW, MINI, Toyota, Lexus e Hyundai*.
8. O grupo desenvolve ainda outras actividades de serviços ligadas ao sector automóvel, nomeadamente comercialização de veículos usados, gestão de frotas, aluguer de automóveis sem condutor, serviços rápidos de reparação e comercialização de acessórios auto, e outras. Desenvolve também actividades na área da industrial, como a produção de carroçarias para autocarros e pintura industrial.
9. O *Grupo Salvador Caetano* realizou, em 2004, um volume de negócios consolidado de cerca de [**> € 150 milhões**].

2.2. Empresas Adquiridas

10. VDR SGPS é uma sociedade Gestora de Participações Sociais (SGPS), S.A (doravante *VDR SGPS*), detida integralmente por um accionista individual, o Sr. Victor Domingos Ribeiro, que detém a totalidade do capital social de diversas sociedades activas na comercialização de veículos novos das marcas *Wolksmagen, Audi e Skoda*, na comercialização de usados e na comercialização de peças e na reparação automóvel:

AUTO VISTULA Comércio de Automóveis, S.A (doravante *Auto Vistula*).
VR MOTOR Comércio de Automóveis, Lda (doravante *VR Motor*)
VDR AUTO Comércio de Automóveis, Lda (doravante *VDR Auto*)
AUTO TIROL comércio de Automóveis, Lda (doravante *Auto Tirol*).
QUEVE Prosp – Estudos de Mercado, Lda (doravante *Queve Prosp*)

11. As sociedades referidas nos pontos anteriores constituem o grupo *VDR*, o qual realizou em 2004, os seguintes volumes de negócios consolidados:

Quadro 2: Volumes de negócios do grupo VDR em 2004

Portugal	€ [< 150 milhões]
EEE	€ [< 150 milhões]
Mundial	€ [< 150 milhões]

Fonte: Notificante.

III. NATUREZA DA OPERAÇÃO

12. A operação de concentração consiste na aquisição pela *FOGECA MULTIAUTO SGPS, S.A* de 100% do capital social da *VDR SGPS, S.A.*, a seu único sócio individuais, e do correspondente controlo exclusivo. A *VDR*, conforme se referiu, detém o controlo de diversas empresas: *AUTO VISTULA Comércio de Automóveis, S.A* (doravante *Auto Vistula*), *VR MOTOR Comércio de Automóveis, Lda* (doravante *VR Motor*), *VDR AUTO Comércio de Automóveis, Lda* (doravante *VDR Auto*), *AUTO TIROL comércio de Automóveis, Lda* (doravante *Auto Tirol*) e *QUEVE Prosp – Estudos de Mercado, Lda* (doravante *Queve Prosp*).
13. As empresas controladas pela *VDR*, desenvolvem a suas actividades, no sector automóvel, na comercialização de veículos novos, comercialização de usados, comercialização de peças e reparação automóvel. A *Queve Prosp* presta serviços estudos de mercado a empresas do grupo encontrando-se inactiva desde 2004.
14. Dada a presença do grupo adquirente nas actividades em causa, estamos perante uma operação de concentração de natureza horizontal.

IV – MERCADO RELEVANTE

4.1 Mercado do Produto/Serviço Relevante

15. A sociedade a adquirir, a *VDR*, através das suas participadas, está activa na comercialização a retalho de veículos novos das marcas, *Wolkswagen, Audi* e *Skoda* na comercialização de veículos usados, na comercialização de peças e na reparação automóvel.
16. Por sua vez o grupo adquirente, o *Grupo Salvador Caetano*, desenvolve, igualmente, a sua actividade no sector automóvel, e na importação e distribuição e comercialização de veículos novos, venda de peças sobressalentes e assistência pós venda, representando em Portugal as marcas *Toyota* e *Lexus*. Ainda dentro do sector automóvel, o grupo está também presente ao nível do retalho destas e de outras marcas, na comercialização de veículos usados, assistência, manutenção e reparação de veículos automóveis e motas, serviços rápidos de reparação e comercialização de acessórios auto, e outras.
17. A notificante identifica quatro mercados relevantes na presente operação de concentração (i) o *mercado do retalho automóvel*, em que inclui automóveis ligeiros de

passageiros, de mercadorias e todo-o-terreno, (ii) o *mercado de assistência pós venda/reparação*, onde inclui a assistência pós venda (reparação e manutenção), bem como as reparações de colisão, (iii) o *mercado das peças* e o (iv) o *mercado das viaturas usadas*.

18. A Autoridade da Concorrência tendo em conta as actividades desenvolvidas pela empresa a adquirir, entende também que são vários os mercados do produto/serviço relevantes, em causa na presente operação de concentração.
19. No sector automóvel (veículos novos), tendo em conta as especificidades do mesmo, os canais de distribuição utilizados, os fins a que se destinam os produtos ou serviços prestados, bem como os preços, podem caracterizar-se vários mercados do produto relevante, envolvendo a produção/importação, a comercialização/distribuição (retalho) autorizada de veículos, bem como ainda os serviços relacionados de venda de peças e serviços conexos como a manutenção e reparação.
20. Na óptica da procura, dada a inexistência de substituíbilidade, outras segmentações podem também ser efectuadas, nomeadamente, por tipo de veículo. A este nível, uma primeira segmentação será entre veículos pesados e veículos ligeiros, podendo ainda, nalguns casos justificar-se, uma segmentação por veículos de mercadorias, todo-o-terreno, veículos de passageiros¹, e, dentro destes últimos, por gama (utilitários, familiares, de luxo, etc). No caso presente as empresas comercializam apenas viaturas ligeiras, enquanto distribuidores autorizados, o que justifica segmentar o mercado relevante a este tipo de veículo.
21. Directamente relacionados com estes mercados, podem identificar-se outros mercados dentro do sector automóvel, como é o caso do mercado de veículos usados de retoma, mercado que surge associado à comercialização de veículos novos², dado que os mesmos são valorizados como retoma na aquisição das viaturas novas.
22. Assim, e tendo em conta que as empresas a adquirir comercializam veículos ligeiros, quer novos na qualidade de distribuidores autorizados, quer usados de retoma, e prestam ainda serviços de assistência pós venda de reparação e manutenção, a Autoridade da Concorrência considera, na esteira da anterior decisão que envolveu o

¹ A Comissão na sua Decisão de 30/04/2004 relativa ao Caso COMP/M.3388 – Ford Motor Company, Ltd/Polar Motor Group Ltd, aceitou esse tipo de segmentações.

² Conforme também refere a Comissão na supra identificada Decisão relativa ao Caso COMP/M.3388 – Ford Motor Company, Ltd/Polar Motor Group Ltd..

*Grupo Salvador Caetano*³, que são os seguintes os mercados relevantes para efeitos da análise da presente operação de concentração:

- (i) *Mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos*
- (ii) *Mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios*
- (iii) *Mercado da reparação autorizada de veículos*
- (iv) *Mercado da comercialização de veículos ligeiros usados.*

23. Em todos estes mercados, dada a presença do grupo adquirente nos mesmos, existe sobreposição horizontal. Também dada a presença do grupo adquirente na importação/distribuição por grosso de veículos e peças, importa analisar se existem mercados verticais afectados.

4.2 Mercado Geográfico Relevante

24. A notificante considera que, não existindo actualmente no mercado automóvel quaisquer barreiras geográficas à comercialização de viaturas novas, usadas, peças e reparação autorizada de veículos, podendo os clientes das empresas do *Grupo VDR* vender viaturas e peças a clientes de qualquer país, sem a cobertura exclusiva de nenhuma área, considera que o mesmo pode corresponder ao mercado europeu;

25. Todavia e na senda de decisões anteriores da Autoridade da Concorrência, considera que o mercado geográfico para efeitos da presente comunicação é o mercado nacional;

26. A Comissão, no que se refere à comercialização de veículos, apesar da progressiva harmonização do enquadramento concorrencial dentro da UE, em termos de barreiras técnicas, restrições nos sistemas de distribuição e transparência de preços, tem considerado que ainda se mantêm diferenças entre os Estados-Membros no que se refere, nomeadamente, ao diferente nível de preços, diferentes níveis de fiscalidade e de alguns sistemas de distribuição.⁴

27. Já no que se refere às peças, a mesma, embora sem considerar necessário delimitar com precisão o âmbito geográfico, tem reconhecido que o mercado destes produtos apresenta, em princípio, uma dimensão geográfica europeia, dada a inexistência de barreiras técnicas ou alfandegárias, e ao baixo nível dos custos de transporte⁵.

³ Decisão do Conselho de 25 de Janeiro de 2005, relativa à Ccent. 33/2004 – FS Ibérica, SGPS, SA e Caetano & Simão, SGPS, S.A. e Decisão do Conselho de 17 de Junho de 2005, relativa a Ccent. 21/2005-Fogeca*Setucar.

⁴ Cfr Decisão Caso COMP/M.2832 –GENERAL MOTORS/ DAEWOO MOTORS.

⁵ Cfr Decisão Caso IV/M.1893 – BUTLER CAPITAL/ CDC/ AXA/ FINAUTO/ AUTODISTRIBUTION/FINELIST.

28. A Autoridade da Concorrência, a exemplo da prática decisória anterior nesta área⁶, considera que estes mercados assumem um carácter nacional.
29. Com efeito, acontece que, conforme já foi referido na decisão relativa à Ccent. 33/2004 – FS Ibérica, SGPS, SA e Caetano & Simão, nos termos do novo Regulamento Comunitário, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel⁷, as marcas não podem impor aos distribuidores qualquer proibição de venderem os produtos fora dos limites da sua área de influência, pelo que qualquer potencial cliente, situado em qualquer ponto do país, pode adquirir às empresas em causa veículos novos, semi-novos, usados, peças e serviços, que, obviamente, praticam condições de comercialização e fornecimento homogéneas em todo o país.
30. Acresce o facto de que as maiores empresas têm unidades de retalho espalhadas por todo o território nacional.
31. Neste contexto, a Autoridade da Concorrência entende que, para a análise dos efeitos da presente operação de concentração, o *mercado geográfico relevante* é o *mercado nacional* no se refere aos mercados (i) *da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos*, (iii) *da reparação autorizada de veículos* e (iv) *da comercialização de veículos ligeiros usados* é o *mercado nacional*.
32. No que se refere ao mercado (ii) *da distribuição autorizada de peças e acessórios*, tendo em conta os factores referidos no ponto 27 *supra*, embora o mesmo possa ser de âmbito mais alargado, importa, nos termos da Lei nº 18/2003, avaliar os seus efeitos no mercado nacional.

V – AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

5.1. Estrutura da oferta

5.1.1. Mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos

33. A oferta no mercado da distribuição de veículos ligeiros novos é muito pulverizada, existindo, de acordo com a informação fornecida pela notificante, com base em dados

⁶ Vide Decisões do Conselho relativas à Ccent. 33/2004 – *FS Ibérica, SGPS, SA e Caetano & Simão*, *SGPS, S.A.* e à Ccent 42/2004 – *Mercedes Benz/C. Santos Alverca*.

⁷ Regulamento Comunitário n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002 – Regulamento Comunitário relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel.

da ACAP⁸, [**>1500**] operadores no mercado, entre concessionários e agentes das marcas.

34. A notificante afirma que não há dados que permitam quantificar as quotas de mercado dos vários operadores. No entanto, sendo conhecido o número total de matrículas de veículos ligeiros emitidas, o que corresponde ao número de novos vendidos, e tendo em conta o número de veículos vendidos pelas empresas envolvidas, consegue apresentar valores para quotas das mesmas.
35. De acordo com os dados provisórios da ACAP, apresentados pela notificante, foram vendidos, em 2004, 268 779 veículos novos⁹, o que, tendo em conta as unidades vendidas pelas empresas envolvidas na concentração, conduz às seguintes quotas de mercado, em 2004:

Quadro 3: Quotas das empresas participantes no mercado da distribuição de veículos ligeiros novos em 2004

Empresa	Viaturas vendidas	Quota
<i>Grupo Salvador Caetano</i>	[...]	[0-10]%
<i>Grupo VDR</i>	[...]	[0-10]%
Total	[...]	[0-10]%
Total de viaturas novas vendidas	268 779	100%

Fonte: notificante.

36. Temos assim que, o *Grupo Salvador Caetano*, que detinha em 2004, ao nível do retalho autorizado, uma quota de [0-10]% no mercado nacional, passa, em resultado da operação para [0-10] %, ou seja, regista um acréscimo de [...]% na quota de mercado do mesmo.
37. Por outro lado o impacto da operação ao nível da comercialização por marcas, resultará no reforço das quotas de mercado das marcas *VW*, *Skoda* e também de *Audi*, já que o grupo Fogeca iniciou recentemente a comercialização da marca *Audi* na sequência da aquisição recente da empresa *Setucar*.
38. Neste sentido o grupo Fogeca que já detém uma quota de [0-10] %, e [0-10] %, ao nível da *VW* e *Skoda*, passará após a operação, para [0-10] %, e [0-10] %, respectivamente.

⁸ Associação do Comércio Automóvel de Portugal.

⁹ Inclui ligeiros de passageiros, todo-o-terreno e comerciais ligeiros.

39. Quanto à marca Audi o grupo Fogeca passou a comercializá-la em Junho de 2005¹⁰, elevando a sua quota de mercado de [0-10] % para [0-10] %.

5.1.2. Mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios

40. A notificante afirma não dispor de informação rigorosa relativa às quotas das empresas presentes neste mercado, em virtude de não existir qualquer estudo relativo ao mesmo, salientando porém que existe um número cada vez mais elevado de empresas que se especializam nesta área, vendendo peças de todas as marcas.

41. Não obstante, estima – com base em dados internos – que o mercado da comercialização de peças e acessórios tenha ascendido, em 2004, a [€ > 2 900 milhões], operando em Portugal – ainda segundo estimativa da notificante com base em dados do INE de 2002 – cerca de [> 3000] empresas, sendo os principais valores realizados pelas marcas, que actualmente podem ser comercializadas por qualquer daquelas empresas, indiciando uma atomização do mercado.

42. Os dados fornecidos pela notificante indicam que Salvador Caetano IMTV realizou em 2004 um volume de vendas de peças no valor de € [...].

43. Também neste mercado há sobreposição entre adquirente e adquirida, referindo a notificante, no entanto, que a maioria das peças vendidas pelas empresas envolvidas são incorporadas nas reparações efectuadas nas próprias oficinas.

44. Ora sendo o volume de negócios realizado em Portugal pela adquirida, em 2004, de [...], a quota obtida após a realização da operação seria sempre inferior a [0-10] % .

5.1.3. Mercado da reparação autorizada de veículos

45. Também relativamente a este mercado a notificante afirma não ter conhecimento de quotas de mercado. Refere apenas a existência de um número elevado de operadores, que será muito superior às 435 empresas que são sócias da *ACAP*.

46. Acrescenta a notificante que o valor global do mercado nacional de reparação autorizada de veículos terá sido em 2004, cerca de [> € 2 900 milhões] (correspondendo 50% desse valor a peças e o remanescente a mão-de-obra).

¹⁰ Na sequência da operação Fogeca/Setucar

47. Também neste mercado existe sobreposição entre adquirente e adquirida, tendo o *Grupo Salvador Caetano* realizado em 2004, neste mercado, um volume de negócios de € 31 688.000, 00 e o grupo adquirido € 1 711.000,00, donde a quota obtida após a operação será de [...] %.
48. Ainda segundo estimativa da notificante – com base em dados do INE – havia em 2002 cerca de 15700 empresas registadas sob o CAE 502 – manutenção e operação de veículos automóveis.
49. Refere ainda que se trata de um mercado com um crescimento muito reduzido, senão mesmo um decréscimo, em virtude do alargamento dos intervalos de revisões preconizados pelos fabricantes.
50. Como forma de contrariar as tendências negativas do mercado, as empresas têm vindo a optar pela concentração de marcas.
51. Do exposto parece inferir-se que, também aqui, estamos perante um mercado atomizado onde operam um grande número de empresas, fazendo pressupor um baixo grau de concentração no mercado.

5.1.4. Mercado da comercialização de veículos usados.

52. A presença das empresas em causa neste mercado decorre da necessidade de colocarem no mercado as viaturas usadas que recebem como retoma na venda de veículos novos.
53. A notificante afirma que se trata de um mercado com um número muito elevado de operadores, não existindo dados que permitam aferir nem o seu número, nem as respectivas quotas, e no qual sofre uma grande concorrência de operadores que nem sequer estão legalizados.
54. Não obstante, a notificante acrescenta que, segundo dados da ACAP para os anos de 2003 e 2004, o número total de registos automóveis foi de [...] e [...] unidades, respectivamente.
55. Socorrendo-se de dados do INE, a notificante estima que existam, pelo menos, 3500 empresas neste mercado, porquanto era este o número de registos existentes em 2002.
56. No caso em apreço, os veículos de retoma das empresas do *Grupo VDR*, *Auto Vístula* e *V/R Motor* são posteriormente vendidos a outras empresas do grupo VDR especializadas em usados e a comerciantes do ramo. A empresa vendeu, em 2004, [...]

veículos. Por sua vez, as empresas do grupo Salvador venderam no mesmo ano [...] veículos, pelo que a quota obtida após a operação será de [...] %.

5.2. Efeitos da operação na estrutura concorrencial do mercado

5.2.1. Mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos

57. Como se viu no Quadro 3 *supra* as quotas do *Grupo Salvador Caetano* neste mercado passam, em resultado da concentração de [...]%, para [...]%.

58. E embora não disponhamos de dados relativos aos principais concorrentes, que nos permitam calcular com algum grau de certeza o índice de concentração do mercado, em termos de índice *Herfindahl-Hirschman (IHH)*, o seu valor é, seguramente, inferior a 1000 pontos¹¹, tendo em as características atomísticas deste mercado.

59. Já no que se refere ao *delta*, tendo em conta, que, como se referiu s *supra*, dispomos das quotas das empresas envolvidas, é possível calcular o *delta*, que corresponde a [**<150**] pontos , no caso..

60. Estamos assim perante níveis de concentração e de *delta* em que a própria Comissão¹² considera que é pouco provável que se identifiquem preocupações concorrenciais de natureza horizontal, não justificando, em princípio, uma análise aprofundada.

61. Acresce que, da operação resultará um reforço da presença do *Grupo Salvador Caetano* no retalho automóvel “*multimarca*”.

62. Acresce ainda que, no que a eventuais barreiras à entrada neste mercado, se refere, as recentes regras comunitárias relativas à distribuição automóvel¹³ - já em vigor, vieram introduzir uma maior concorrência entre os diferentes canais de distribuição retalhista automóvel, através da possibilidade da comercialização “*multimarca*”, em benefício do consumidor, que vê alargado o seu leque de escolhas, com a conseqüente redução do nível de preços.

63. O novo sistema de isenções previsto neste diploma, obriga o fornecedor à utilização de critérios para a selecção de distribuidores ou oficinas de reparação, os quais têm apenas

¹¹ O próprio mercado a montante, o dos importadores/distribuidores exclusivos, que é um mercado seguramente mais concentrado, e relativamente ao qual dispomos de quotas em função do número de viaturas vendidas por marca, apresenta um IHH de 751 pontos.

¹² Vide “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações”.

¹³ Regulamento Comunitário n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002 – Regulamento Comunitário relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel.

carácter qualitativo, atendendo à natureza dos bens ou serviços contratuais, sendo estabelecidos de forma uniforme para todos os operadores (distribuidores ou oficinas de reparação) que se candidatem, e que, ao serem aplicados de forma não discriminatória, não limitam, directamente, o número de distribuidores ou de oficinas de reparação.

64. Também se verifica que, com as novas regras, são suprimidas algumas barreiras residuais relativas às aquisições transfronteiriças.

5.2.2. Restantes mercados

65. Relativamente aos restantes mercados relevantes do produto – *mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios, mercado da reparação autorizada de veículos e mercado da comercialização de veículos ligeiros usados* – apesar de não dispormos de dados rigorosos que permitam quantificar as quotas das empresas envolvidas, tal como o mercado da distribuição autorizada de veículos novos, são mercados bastante atomizados, pelo que do acréscimo de quota também não será susceptível de resultar qualquer entrave à concorrência de natureza horizontal.

66. Também aqui, e como ficou dito *supra*, com a entrada em vigor do novo Regulamento Automóvel, deixaram de existir barreiras significativas à entrada de novos operadores no mercado, nomeadamente na reparação e nas peças.

67. No que se refere ao mercado da comercialização de veículos usados, além de não se lhe aplicar o Regulamento, não existem quaisquer barreiras à entrada de novos operadores no mercado sejam legais, administrativas, económicas ou outras.

5.2.3. Efeitos verticais

68. A presença do grupo adquirente em mercados a montante também não é susceptível de causar quaisquer efeitos restritivos da concorrência, tendo em conta que, por um lado, (i) as empresas a adquirir não comercializam os produtos distribuídos pelo grupo adquirente, pelo que não existe uma ligação comercial “intramarca”, e, por outro lado, (ii) mesmo que as adquiridas passem a distribuir os produtos da adquirente, o acesso de terceiros aos produtos está salvaguardado pelas disposições do referido Regulamento Comunitário, em condições não discriminatórias.

5.2.4. Conclusão

69. Apesar da escassez de dados sobre os mercados em causa, à excepção do mercado da comercialização de veículos novos, e de registarmos em todos sobreposição horizontal, a concentração projectada não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado, nomeadamente porque:
70. A existência de uma estrutura da oferta atomizada mitiga os efeitos horizontais decorrentes da operação vertente;
71. A existência de um mercado sem significativas barreiras à entrada preconizado com a entrada em vigor do novo Regulamento Comunitário, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel, em qualquer dos mercados em causa, incentiva a entrada de novos operadores;
72. Por outro lado a nova legislação comunitária sobre distribuição automóvel determina uma maior concorrência entre os diferentes canais de distribuição retalhista automóvel, nomeadamente pela introdução da comercialização “*multimarca*”. Deste tipo de distribuição resultará, para o consumidor, o alargamento do seu leque de escolhas bem como a redução do nível de preços.

VI – AUDIÊNCIA ESCRITA

73. Dada a ausência de contra-interessados, e o facto de a decisão ser de não oposição foi, nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, dispensada a *audiência prévia* dos autores da notificação.

VII – CONCLUSÃO

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 adoptar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 Junho, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos *mercados nacionais (i) da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos*

Versão Pública

(ii) da distribuição autorizada de peças e acessórios, (iii) da reparação autorizada de veículos, e (iv) da comercialização de veículos usados.

ADC, 30 de Novembro de 2005

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus
(Presidente)

Dra. Teresa Moreira
(Vogal)

Eng.º Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)