

## DECISÃO DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

### Ccent. 33/2006 – FS Ibérica/Auto Comercial Ouro

#### I. INTRODUÇÃO

1. Em 5 de Julho de 2006, 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 **Auto Comercial Ouro** por parte da **FS Ibérica, SGPS, SA**.
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b) do n.º1 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 FS Ibérica, SGPS, SA (doravante FS Ibérica) é uma sociedade gestora de participações sociais, constituída em 2004 como empresa comum da FS (SGPS), S.A., *holding* do grupo Fernando Simão, e uma *sub-holding* do Grupo Salvador Caetano, a Fogeca Multiauto, SGPS, S.A.. A FS Ibérica detém participações sociais em diversas empresas activas no sector da distribuição automóvel, nomeadamente ao nível do retalho automóvel multi-marca e peças, veículos usados, reparação automóvel, integrando a CAE 74 150.
4. A FS Ibérica (SGPS), SA, realizou em 2005, os seguintes volumes de negócios consolidados:

##### Quadro 1: Volumes de negócios da FS Ibérica (SGPS) em 2005

Portugal	€ [<150 milhões]
EEE	n.a.
Mundial	n.a.

Fonte: notificante (s/ Imposto Automóvel).

5. O Grupo Fernando Simão, que é controlado pela *holding* FS SGPS, SA, é um grupo de raiz familiar criado nos anos quarenta, com mais de trinta subsidiárias, que se dedica à comercialização e distribuição automóvel, de marcas como a *Opel, Mercedes, Volkswagen, BMW*, para destacar as mais relevantes, para além de comercializar peças e acessórios e prestar serviços relacionados com estas actividades.
6. O Grupo Fernando Simão realizou, em 2005, um volume de negócios consolidado de cerca de € [<sup>1</sup>>150 milhões] e de € [<sup>1</sup>>150 milhões], no EEE e em Portugal, respectivamente.
7. O Grupo Salvador Caetano – que é controlado, em última instância, pela *holding* familiar FOGECA – *Gestão e Controle – SGPS, S.A.* –, desenvolve as suas actividades principais 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*.
8. Ao nível do retalho automóvel, o grupo Salvador Caetano está presente com várias marcas: *Mercedes, Smart, VW, Audi, Seat, BMW, MINI, Toyota, Lexus e Kia*.
9. 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.
10. O *Grupo Salvador Caetano* realizou, em 2005, os seguintes volume de negócios:

**Quadro 2: Volumes de negócios da Fogeca Gestão e Controle (SGPS), SA em 2005**

Portugal	€ [ <sup>1</sup> >150 milhões]
EEE	€ [ <sup>1</sup> >150 milhões]
Mundial	€ [ <sup>1</sup> >150 milhões]

Fonte: notificante.

<sup>1</sup> Volume de negócios deduzido do Imposto Automóvel.

## 2.2. Empresa Adquirida

11. A Auto Comercial Ouro é uma sociedade anónima sediada no Porto. Detida por seis particulares esta sociedade dedica-se ao comércio retalhista de automóveis novos da marca *Volkswagen* e assistência pós venda – de acordo com um contrato de concessão e um contrato de Oficina Autorizada, ambos, celebrados com a Siva - Sociedade de Importação de Veículos Automóveis, S.A. – bem como, ao comércio de automóveis usados.
12. A principal actividade desenvolvida pela Auto Comercial Ouro está integrada na CAE 50 100.
13. A Auto Comercial Ouro não participa no capital social de nenhuma empresa.
14. A Auto Comercial Ouro realizou, em 2005, os seguintes volumes de negócios:

### Quadro 3: Volumes de negócios em 2005 (Euros)

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

Fonte: Notificante.

## III. NATUREZA DA OPERAÇÃO

15. A operação de concentração consiste na aquisição pela *FS Ibérica*, da totalidade do capital social da Auto Comercial Ouro e do correspondente controlo exclusivo.
16. A Auto Comercial Ouro é concessionária da marca *Volkswagen*, comercializando quer veículos novos, quer usados e respectivas reparações gerais. Esta empresa dedica-se ainda à comercialização de combustíveis e óleos.
17. Dada a presença do grupo adquirente nas actividades de comercialização retalhista de automóveis novos e usados, peças e acessórios e de oficina, verifica-se uma sobreposição das actividades desenvolvidas pelas empresas participantes, pelo que estamos perante uma operação de concentração de natureza horizontal.

## IV – MERCADO RELEVANTE

### 4.1 Mercado do Produto/Serviço Relevante

18. A sociedade a adquirir, a Auto Comercial Ouro, está activa na comercialização a retalho de veículos novos da marca *Volkswagen*, na comercialização de veículos usados, peças e na reparação automóvel.
19. A sociedade adquirente, a FS Ibérica, através das suas participadas desenvolve, igualmente, a sua actividade na distribuição e comercialização de veículos novos e assistência pós venda, sob as marcas *Seat*, *Citröen*, *Opel*, *Audi*, *Hyundai* e outras, e na comercialização de veículos usados e venda de peças sobressalentes.
20. As empresas que detêm em conjunto o controlo da FS Ibérica estão também presentes na comercialização, ao nível do retalho, de veículos novos e assistência pós venda sob as marcas *Toyota*, *Lexus*, *BMW*, *Skoda*, *Peugeot*, *Tata*, no caso do Grupo Salvador Caetano e sob as marcas *Opel*, *BMW* e *Mitsubishi*, no caso do Grupo Fernando Simão. Ambas as empresas mãe comercializam também veículos usados, acessórios auto e prestam serviços de assistência, manutenção e reparação de veículos automóveis e motos.
21. A notificante identifica quatro mercados relevantes na presente operação de concentração (i) *mercado de distribuição autorizada de veículos ligeiros*, em que inclui automóveis ligeiros de passageiros, de mercadorias e todo-o-terreno, (ii) o *mercado de reparação autorizada de veículos* onde inclui a assistência pós venda (reparação e manutenção), bem como as reparações de colisão, (iii) o *mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios* e o (iv) o *mercado da comercialização de veículos usados*.
22. 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.
23. No sector automóvel, tendo em conta as especificidades do mesmo - os canais de distribuição utilizados, os fins a que se destinam os produtos ou serviços prestados e 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.

24. 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 passageiros<sup>2</sup>, 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 cingir o mercado relevante a este tipo de veículo.
25. Directamente relacionados com estes mercados, podem identificar-se outros no sector automóvel, como é o caso do mercado de veículos usados, mercado que surge associado à comercialização de veículos novos<sup>3</sup>, atendendo a que a grande maioria desses veículos são valorizados como retoma na aquisição das viaturas novas.
26. Assim, e tendo em conta que a empresa a adquirir comercializa veículos ligeiros, quer novos, na qualidade de distribuidores autorizados, quer usados, enquanto veículos de retoma, e prestam ainda serviços de assistência pós venda de reparação e manutenção, a Autoridade da Concorrência considera, na esteira de anteriores decisões<sup>4</sup>, que os mercados relevantes para efeitos da análise da presente operação de concentração são os seguintes:
- (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.*
27. Em todos estes mercados, dada a presença do grupo adquirente nos mesmos, existe sobreposição horizontal. Também dada a presença dos grupos adquirentes na importação/distribuição por grosso de veículos e peças, importa analisar se existem significativos efeitos verticais.

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Conforme também refere a Comissão na supra identificada Decisão relativa ao Caso COMP/M.3388 – Ford Motor Company, Ltd/Polar Motor Group Ltd..

<sup>4</sup> 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.

## 4.2 Mercado Geográfico Relevante

28. A notificante considera que, não existindo actualmente quaisquer barreiras geográficas à comercialização de viaturas novas, usadas, peças e reparação autorizada de veículos, podendo a Auto Comercial Ouro vender para clientes de e em qualquer zona do país, e em qualquer país da Comunidade Europeia, o mercado geográfico relevante corresponde ao mercado europeu.
29. Todavia, e na senda de decisões anteriores da Autoridade da Concorrência, a notificante considera que a área geográfica, para efeitos da presente decisão, corresponde ao território nacional.
30. Também a Comissão, 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 atendendo, nomeadamente, ao diferente nível de preços, diferentes níveis de fiscalidade e de alguns sistemas de distribuição.<sup>5</sup>
31. A AdC, à semelhança da Comissão, entende que a diferenciação que ainda se verifica em termos de fiscalidade e nos custos administrativos inerentes à legalização entre outros, são razões, que por si, inibem o consumidor final a adquirir os veículos ligeiros fora do território nacional.
32. No que respeita aos serviços de reparação autorizada, o consumidor final também não tem incentivos para procurar estes serviços fora do território nacional, atendendo sobretudo aos custos de deslocação, de tempo e às barreiras linguísticas.
33. Já no que se refere à comercialização de peças e acessórios, a Comissão Europeia, 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 transporte<sup>6</sup>.
34. De facto, os distribuidores de peças e acessórios em Portugal podem abastecer-se junto de fornecedores fora do território nacional, uma vez que não existem barreiras à importação, não é necessário proceder à legalização destes produtos, ao contrário dos automóveis, e os custos de transporte não são significativos.

---

<sup>5</sup> Cr. Decisão Caso COMP/M.2832 –GENERAL MOTORS/ DAEWOO MOTORS.

<sup>6</sup> Cf. Decisão Caso IV/M.1893 – BUTLER CAPITAL/ CDC/ AXA/ FINAUTO/ AUTODISTRIBUTION/ FINELIST.

35. Neste contexto, a Autoridade da Concorrência entende que, para a análise dos efeitos da presente operação de concentração, e seguindo a sua prática decisória<sup>7</sup>, o *mercado geográfico relevante* é o *mercado nacional* no que 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*.
36. No que se refere ao mercado (ii) *da distribuição autorizada de peças e acessórios*, embora o mercado geográfico relevante possa ter um âmbito mais alargado, importa, nos termos da Lei n.º 18/2003, avaliar os seus efeitos desta operação no território nacional.

## V – AVALIAÇÃO JUS CONCORRENCIAL

### 5.1.1. Mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos

37. A oferta no mercado da distribuição de veículos ligeiros novos é muito pulverizada, existindo 1720 operadores no mercado, de acordo com os dados da ACAP<sup>8</sup>, fornecidos pela notificante.
38. Atendendo ao número total de matrículas de veículos ligeiros emitidas em 2005, o que corresponde ao número de veículos novos comercializados, a Autoridade da Concorrência procedeu a uma estimativa das quotas de mercado das empresas participantes.
39. Segundo os dados provisórios da ACAP, apresentados pela notificante, em 2005 foram vendidos 273 203 veículos novos<sup>9</sup>. Neste universo e atendendo ao volume de vendas das participantes, as respectivas quotas de mercado em 2005 são as seguintes:

<sup>7</sup> 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*.

<sup>8</sup> Associação do Comércio Automóvel de Portugal.

<sup>9</sup> Inclui ligeiros de passageiros, todo-o-terreno e comerciais ligeiros.

**Quadro 4: Quotas das empresas participantes no mercado da distribuição de veículos ligeiros novos em 2005**

<b>Empresa</b>	<b>Viaturas vendidas (unidades)</b>	<b>Quota (%)</b>
<i>Grupo Salvador Caetano</i>	[...]	[0-10]
<i>Grupo F.S. (SGPS) S.A.</i>	[...]	[0-10]
<i>F.S.Ibérica (SGPS) S.A.</i>	[...]	[0-10]
<i>Quota agregada</i>	[...]	[0-10]
<i>Auto Comercial Ouro</i>	[...]	[0-10]
Quota conjunta	[...]	[0-10]
Total de viaturas novas vendidas	273 203	100%

Fonte: notificante.

40. Conforme ilustrado na tabela anterior, verificamos que os grupos Salvador Caetano e Fernando Simão, e a sua empresa comum, a FS Ibérica, vão registar, em consequência desta operação um ligeiro acréscimo, [ $<1$ ]%, nas respectivas quotas de mercado correspondente à aquisição vertente.
41. Atendendo à natureza atomística que esta estrutura da oferta apresenta - mais de mil e setecentos operadores com quotas de mercado muito reduzidas, - não é possível calcular com exactidão o grau de concentração deste mercado, medido pelo  $IHH^{10}$ , estimando-se, todavia, que o mesmo seja, seguramente, inferior a 1000, nível que corresponde a mercados pouco concentrados.
42. Também o *delta*<sup>11</sup> correspondente é bastante reduzido, elevando-se a [ $<150$ ].
43. Estamos, assim, perante níveis de concentração e de *delta* em que a própria Comissão<sup>12</sup> considera que é pouco provável que se identifiquem preocupações

<sup>10</sup> *IHH* é o Índice de *Herfindahl-Hirschman*, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10 000. A Comissão Europeia aplica frequentemente o Índice *Herfindahl-Hirschman* (*IHH*) para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido vão as mais recentes *guidelines* em matéria apreciação de concentrações nos termos do Regulamento de controlo de concentrações (cf. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004).

<sup>11</sup> Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do *IHH* pós concentração e o valor do *IHH* pré concentração.

<sup>12</sup> Vide "Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações".

concorrenciais de natureza horizontal, não justificando, em princípio, uma análise aprofundada.

44. Ademais, no que a eventuais barreiras à entrada neste mercado diz respeito, as regras comunitárias relativas à distribuição automóvel<sup>13</sup> vieram introduzir uma maior concorrência entre os diferentes canais de distribuição retalhista automóvel, pela possibilidade da comercialização “*multimarca*”, com benefício para o consumidor por lhe permitir alargar a sua gama de escolha.

### 5.1.2. Mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios

45. 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. Todavia salienta que existe um elevado grau de concorrência entre grandes operadores no mercado, especializados nesta área, que vendem volumes crescentes de peças de todas as marcas, permitindo-lhes operar em condições cada vez mais competitivas.

46. Não obstante, a notificante estima que o mercado tenha registado, em 2005, um valor global de [> 2900 milhões].

47. Os dados fornecidos pela notificante indicam que as empresas envolvidas na operação registaram, no mercado em apreço, vendas globais de € [>150 milhões], assim repartidos:

- Grupo Salvador Caetano € [...]
- Grupo F.S. € [...]
- F.S. Ibérica € [...]
- Auto Comercial Ouro € [...]

48. Como se verifica supra, também neste mercado há sobreposição horizontal entre adquirente e adquirida, referindo, no entanto, a notificante, que a maioria das peças vendidas pelas empresas envolvidas são incorporadas nas reparações efectuadas nas próprias oficinas.

---

<sup>13</sup> 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.

49. Com efeito, e com base nos dados da notificante, as quotas de mercado após a realização da operação para as empresas envolvidas na operação são as seguintes:

<b>Empresa</b>	<b>Quota (%)</b>
<i>Grupo Salvador Caetano</i>	[0-10]
<i>Grupo F.S. (SGPS) S.A.</i>	[0-10]
<i>F.S.Ibérica (SGPS) S.A.</i>	[0-10]
<i>Quota agregada</i>	[0-10]
<i>Auto Comercial Ouro</i>	[0-10]
Quota conjunta	[0-10]
Total de peças e acessórios € [>2 900 milhões]	

50. Atendendo à natureza atomística que esta estrutura da oferta apresenta – segundo a notificante, mais de mil e setecentos operadores com quotas de mercado muito reduzidas, - não é possível calcular com exactidão o grau de concentração deste mercado, medido pelo  $IHH^{14}$ , estimando-se, todavia, que o mesmo seja inferior 1000, nível que corresponde a mercados pouco concentrados.

51. Também o *delta*<sup>15</sup> correspondente é bastante reduzido, elevando-se a [ $<150$ ].

52. Estamos, assim, perante níveis de concentração e de *delta* em que a própria Comissão<sup>16</sup> considera que é pouco provável que se identifiquem preocupações concorrenciais de natureza horizontal, não justificando, em princípio, uma análise aprofundada.

<sup>14</sup> *IHH* é o Índice de *Herfindahl-Hirschman*, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10 000. A Comissão Europeia aplica frequentemente o Índice *Herfindahl-Hirschman* (*IHH*) para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido vão as mais recentes *guidelines* em matéria apreciação de concentrações nos termos do Regulamento de controlo de concentrações (cf. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004).

<sup>15</sup> Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do *IHH* pós concentração e o valor do *IHH* pré concentração.

<sup>16</sup> Vide "Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações".

### 5.1.3. Mercado da reparação autorizada de veículos

53. Também relativamente a este mercado a notificante afirma não ter conhecimento de quotas de mercado. Refere apenas, que, segundo dados do INE de 2002<sup>17</sup>, havia cerca de 15 700 empresas registadas sob o CAE 502 - manutenção e reparação de veículos automóveis.
54. Acrescenta a notificante, que o valor global do mercado nacional de reparação autorizada de veículos terá ascendido, em 2005, a cerca de [€ >2900 milhões]
55. Também neste mercado existe sobreposição horizontal, estimando-se, com base no volume de negócios registado pelas empresas envolvidas na operação, as seguintes quotas de mercado:

<b>Empresa</b>	<b>Valor da Reparação de veículos [€]</b>	<b>Quota (%)</b>
<i>Grupo Salvador Caetano</i>	[...]	[0-10]
<i>Grupo F.S. (SGPS) S.A.</i>	[...]	[0-10]
<i>F.S.Ibérica (SGPS) S.A.</i>	[...]	[0-10]
<i>Quota agregada</i>	[...]	[0-10]
<i>Auto Comercial Ouro</i>	[...]	[0-10]
Quota conjunta	[...]	[0-10]
Total de reparação autorizada de veículos	>€ 2900 milhões	

56. A Notificante refere ainda, que este mercado tem registado um crescimento muito reduzido, senão mesmo um decréscimo, evolução que é explicada pelo alargamento, de 10 mil Km para 30 mil km, dos intervalos de revisões recomendados pelos fabricantes.
57. Como forma de contrariar as tendências negativas do mercado, as empresas têm vindo a constituir-se como oficinas autorizadas de várias marcas.

<sup>17</sup> Últimos dados disponíveis.

58. Atendendo a que também neste mercado a oferta apresenta uma estrutura atomística já que, segundo a notificante, existem mais de quinze mil empresas registadas sob a CAE 502- manutenção e reparação de veículos automóveis, com quotas de mercado reduzidas, não é possível calcular com exactidão o grau de concentração deste mercado, medido pelo  $IHH$ <sup>18</sup>, estimando-se, todavia, que o mesmo seja inferior a 1000, o qual corresponde a mercados pouco concentrados.
59. Também o *delta*<sup>19</sup> correspondente é bastante reduzido, elevando-se a [ $<150$ ].
60. Estamos, assim, perante níveis de concentração e de *delta* em que a própria Comissão<sup>20</sup> considera que é pouco provável que se identifiquem preocupações concorrenciais de natureza horizontal, não justificando, em princípio, uma análise aprofundada.

#### 5.1.4. Mercado da comercialização de veículos usados.

61. A presença das empresas participantes neste mercado justifica-se pela necessidade de comercializarem as viaturas usadas, que recebem como retoma na venda de veículos novos.
62. A notificante afirma que se trata de um mercado com um número muito elevado de operadores - não existindo, contudo, dados que permitam aferir nem o seu número exacto, nem as respectivas quotas - e no qual se faz sentir uma grande pressão concorrencial, por parte de operadores que não estão legalizados.
63. Não obstante, a notificante acrescenta que, segundo dados da ACAP para os anos de 2004 e 2005, o número total de registos automóveis foi de [...]e [...] unidades, respectivamente.
64. Com base em dados do INE, a notificante estima que existam, pelo menos, 3500 empresas neste mercado, atendendo ao número de registos existentes em 2002.

---

<sup>18</sup>  $IHH$  é o Índice de *Herfindahl-Hirschman*, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10 000. A Comissão Europeia aplica frequentemente o Índice *Herfindahl-Hirschman* ( $IHH$ ) para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido vão as mais recentes *guidelines* em matéria apreciação de concentrações nos termos do Regulamento de controlo de concentrações (cf. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004).

<sup>19</sup> Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do  $IHH$  pós concentração e o valor do  $IHH$  pré concentração.

<sup>20</sup> Vide "Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações".

65. No caso em apreço, os veículos de retoma da Auto Comercial Ouro são posteriormente vendidos a outras empresas especializadas em usados, a outros distribuidores de veículos e/ou ao consumidor final.
66. As empresas envolvidas na operação venderam, no seu conjunto, em 2005, [...] veículos usados a que corresponde uma quota de mercado de [0-10] %. Daqueles, apenas [...] foram comercializados pela empresa a adquirir, pelo que o acréscimo de quota de mercado registada corresponde, no presente caso, a [...] %.
67. 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 pontos<sup>21</sup>, tendo em conta a natureza atomística deste mercado, sendo o *delta* de [ $<150$ ].

### 5.2.3. Efeitos verticais

68. Ainda que as empresas mãe da empresa adquirente sejam também importadoras de veículos ligeiros novos, e ainda que, no limite, a empresa a adquirir comercializasse apenas os veículos importados por essa empresa, ainda assim, atendendo à estrutura atomística que se verifica ao nível do retalho e à possibilidade de cada ponto de venda comercializar várias marcas, não é susceptível que da presente operação resultem significativos efeitos verticais restritivos da concorrência.

## VI – AUDIÊNCIA ESCRITA

69. 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

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

---

<sup>21</sup> 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.

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

ADC, 10 de Agosto de 2006

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus  
(Presidente)

Dra. Teresa Moreira  
(Vogal)

Eng.º Eduardo Lopes Rodrigues  
(Vogal)