

**AC – I – Ccent. 30/2008
SAG GEST/ Loures Automóveis**

**Decisão de Não Oposição
Da Autoridade da Concorrência**

(alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho)

27/06/2008

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

**PROJECTO DE DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
PROCESSO CCENT. Nº 30/ 2008 – SAG / Loures Automóveis**

I – INTRODUÇÃO

1. Em 14 de Maio de 2008, foi notificada à Autoridade da Concorrência (doravante *AdC*), com produção de efeitos a 28 de Maio, 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 de controlo exclusivo pela SAG GEST-Soluções Automóvel Globais, SGPS, S.A. (doravante “SAG”), através da sua participada Soauto, SGPS, S.A., sobre a sociedade LOURES AUTOMÓVEIS, COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS, SA, (doravante “Loures Automóveis”), através da compra de [CONFIDENCIAL>50%] do respectivo capital social.
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 SAG

3. A SAG é uma sociedade aberta cujo capital social é detido, em 75,76%, pela SGC, SGPS, S.A., e a SGC Investimentos, SGPS, S.A., as quais por sua vez são detidas por João Pereira Coutinho.
4. O *core business* do Grupo SAG desenvolve-se no sector automóvel, estando presente, através da SAG GEST, em cinco áreas de negócio distintas:
 - (i) Distribuição automóvel, liderada pela SIVA, S.A., distribuidora oficial das marcas *Audi*, *Bentley*, *Lamborghini*, *Skoda*, *Volkswagen Passageiros e Comerciais* ;
 - (ii) Retalho de Viaturas Novas através de um conjunto de 8 concessionárias detidas pela Soauto, a *holding* do grupo SAG responsável pela área do retalho de viaturas novas;

- (iii) Retalho especializado através da Globalcar – centro de vendas de viaturas semi-novas e usadas;
 - (iv) Serviços automóvel, através das empresas Santander Consumer *Multirent (Portugal)*, *Santander Consumer Iber-rent (Espanha)*, *Santander Multirent Sp Zoo (Polónia)* - estas três sociedades detidas em parceria com o *Santander Consumer* -, LGA Globalrent, Unidas Brasil e a Manheim Portugal, detida por sua vez em parceria com a Manheim Europe;
 - (v) Recolha, processamento e venda de sucata ferrosa através da Ecometais – Sociedade de Tratamento e Reciclagem, S.A..
5. O *Grupo SAG* desenvolve ainda outras actividades, estando presente, através de outras participadas, na actividade imobiliária, em Portugal e no Brasil, bem como na distribuição de águas e tratamento de esgotos, no Brasil.
6. O *Grupo SAG* realizou, em 2007, os seguintes volumes de negócios consolidados:

Tabela 1: Volumes de negócios do *Grupo SAG*, em 2007, em milhões de Euros.

Empresa	Portugal	EEE	Mundial
Grupo SAG	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

2.2 Loures Automóveis

7. A Loures Automóveis é uma concessionária da SIVA, para as marcas *Volkswagen*, *Audi* e *Skoda*, sediada no concelho de Loures, cujo capital social é detido, em [CONFIDENCIAL >50%], por Júlio Coelho, em [CONFIDENCIAL <30%] por três accionistas (João Coelho [CONFIDENCIAL <30%], [CONFIDENCIAL] [<10%] e [CONFIDENCIAL] e os [<10%CONFIDENCIAL] remanescentes correspondem a acções próprias da Loures Automóveis.
8. A Loures Automóveis detém participações maioritárias no capital social de duas sociedades a LOURESPORT – Comércio de Automóveis, Lda. e a CARQUATRO – Comércio e Representações, Lda., que se dedicam (i) à comercialização de automóveis novos e usados, peças e acessórios e respectivos serviços de reparação e (ii) à comercialização e representação de viaturas e acessórios, respectivamente.

9. A sociedade Loures Automóveis realizou integralmente o seu volume de negócios, em 2007, em Portugal.

Tabela 2: Volume de negócio da Loures Automóveis, em 2007, em milhões de Euros

Empresa	Portugal	EEE	Mundial
Loures Automóveis	[>2]	[>2]	[>2]

Fonte: Notificante.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

10. A presente transacção consiste na aquisição pela Soauto do controlo exclusivo da Loures Automóveis mediante a aquisição de uma participação maioritária de [>50]% do capital social, nos termos estabelecidos no “Acordo de Compra e Venda de Acções” celebrado entre as partes em 6 de Maio de 2008.
11. Após a aquisição, a estrutura accionista da Loures Automóveis será a seguinte: (i) Soauto - accionista maioritária com um total de [>50]%; (ii) Júlio Coelho com [<10]%; (iii) João Coelho com [<20]%; (iv) os restantes accionistas minoritários continuarão a ser titulares de]<10%; (v) a Loures Automóveis deterá os [<10] % em regime de acções próprias da mesma.
12. Foi igualmente celebrado entre os referidos accionistas da Loures Automóveis um Acordo Parassocial com vista regular os aspectos essenciais respeitantes ao seu relacionamento, designadamente, aspectos relativos ao seu funcionamento e à composição dos seus órgãos sociais.
13. Uma vez que quer o grupo SAG, quer a Loures Automóveis, desenvolvem actividades que correspondem aos mesmos mercados, a operação de concentração em análise tem natureza horizontal, verificando-se, como se verá *infra*, sobreposição horizontal nos mercados da (i) distribuição autorizada de veículos ligeiros novos, da (ii) comercialização de veículos ligeiros usados, da (iii) reparação autorizada de veículos e da (iv) distribuição autorizada de peças e acessórios para veículos ligeiros.

14. A operação notificada configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b), do n.º 1, do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a), do n.º 3, do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher as condições enunciadas na alínea b), n.º 1, do artigo 9.º, do mesmo diploma.

IV – MERCADO RELEVANTE

4.1 Mercado do Produto Relevante

15. A Loures Automóveis, empresa a adquirir no âmbito da presente operação de concentração, presta serviços de distribuição autorizada de veículos automóveis ligeiros, novos e usados, mas também serviços de manutenção e reparação de veículos automóveis ligeiros e de comércio a retalho de peças e acessórios para veículos automóveis ligeiros.
16. A notificante, atendendo às actividades desenvolvidas pela Loures Automóveis, e em linha com a prática decisória da AdC, considera existirem os seguintes mercados relevantes autónomos:
- a) Mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos;
 - b) Mercado da comercialização de veículos ligeiros usados;
 - c) Mercado da reparação autorizada de veículos e
 - d) Mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios para veículos ligeiros.
17. 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.
18. 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.
19. 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 cingir o mercado relevante a este tipo de veículo.

20. 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 novos², atendendo a que a grande maioria desses veículos são valorizados como retoma na aquisição das viaturas novas.
21. Assim, e tendo em conta que as empresas a adquirir comercializam 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 decisões³, 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.*

4.2 Mercado Geográfico Relevante

22. A Autoridade da Concorrência, na senda de decisões anteriores⁴ e como proposto pela notificante relativamente ao mercado de distribuição autorizada de veículos automóveis, considera que a área geográfica, para efeitos da presente decisão, corresponde ao território nacional.

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..

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 Decisão do Conselho de 25.01.2005, relativa à Ccent. 33/2004 – FS IBÉRICA, SGPS, SA E CAETANO & SIMÃO, SGPS, S.A., Decisão do Conselho de 17.06.2005, relativa a Ccent. 21/2005- FOGECA*SETUCAR e Decisão do Conselho de 18.06.2006, relativa à Ccent. 33/2006 - – FS IBÉRICA/AUTO COMERCIAL OURO.

23. Na verdade, a Autoridade da Concorrência, como também a Comissão Europeia⁵, consideram que – apesar da progressiva harmonização do enquadramento concorrencial dentro da UE, em termos de barreiras técnicas, restrições nos sistemas de distribuição e transparência de preços – subsistem ainda diferenças entre os Estados-Membros atendendo, nomeadamente, ao diferente nível de preços, diferentes níveis de fiscalidade e de alguns sistemas de distribuição.
24. De facto, a diferenciação que ainda se verifica, ao nível da fiscalidade e dos custos administrativos inerentes à legalização, entre outros, inibe o consumidor final de adquirir os veículos ligeiros fora do território nacional, não obstante a tendência para a criação de mercado europeu, tendo em conta o impacto do Regulamento de Isenção por Categoria no Sector dos Veículos Automóveis (Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel⁶).
25. 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 linguísticas⁷.
26. 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 transporte⁸.
27. 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.

⁵ Cfr. Decisão da Comissão Europeia COMP/M.2832 –GENERAL MOTORS/ DAEWOO MOTORS, de 22.07.2002.

⁶ J.O. L 203 de 1.8.2002, p. 30-41.

⁷ Cfr. Decisão da Comissão Europeia n.º COMP/M.1526 – FORD/KWIK – FIT, de 31.05.1999.

⁸ Cfr. Decisão da Comissão n.º IV/M.1893 – BUTLER CAPITAL/ CDC/ AXA/ FINAUTO/ AUTODISTRIBUTION/ FINELIST, de 10.04.2000; Decisão da Comissão n.º COMP/M.3388 – FORD MOTOR COMPANY, LTD/POLAR MOTOR GROUP LTD, de 30.04.2004.

28. Neste contexto, a Autoridade da Concorrência entende que, para a análise dos efeitos da presente operação de concentração, e seguindo a sua prática decisória⁹, o *mercado geográfico relevante* 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*.
29. 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 nº 18/2003, avaliar os efeitos desta operação no território nacional.
30. Deste modo, para efeitos de apreciação da presente operação de concentração, e dada a necessidade de observar os efeitos decorrentes da mesma no território nacional, consideramos que o mercado geográfico corresponde ao território nacional, relativamente a todos os mercados do produto, definidos *supra*.

V – ANÁLISE DO MERCADO E AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5. Avaliação concorrencial

31. Conforme referido *supra*, a presente operação consiste na aquisição, pela SAG, através da Soauto, do controlo exclusivo da Loures Automóveis, que desenvolve actividades nos mercados relevantes referidos.
32. Uma vez que tanto a SAG, como a Loures Automóveis, se encontram activas nos mercados relevantes identificados, verifica-se uma sobreposição horizontal. Também, uma vez que o grupo adquirente está presente na importação/distribuição por grosso de veículos, importará analisar, em sede de avaliação jus-concorrencial, os eventuais efeitos verticais resultantes da operação.

5.1. Mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos

33. A oferta no mercado da distribuição de veículos ligeiros novos é muito pulverizada, existindo mais de 1250 sociedades inscritas como sócias da ACAP – Associação do Comércio Automóvel em Portugal (ACAP), sendo que 1214 são a título de concessionários e agentes oficiais independentes.

⁹ Vide Decisões do Conselho relativas à Ccent. 33/2004 – *FS IBÉRICA, SGPS, SA E CAETANO & SIMÃO, SGPS, S.A.*, de 25.01.2005; à Ccent 42/2004 – *MERCEDES BENZ/C. SANTOS ALVERCA*, de 24.01.2005; à Ccent. 21/2005- *FOGCA*SETUCAR*, de 17.06.2005; e à Ccent. 33/2006 – *FS IBÉRICA/AUTO COMERCIAL OURO*, de 18.06.2006.

34. Atendendo ao número de veículos ligeiros de passageiros novos comercializados em 2007, procedeu-se a uma estimativa das quotas de mercado das empresas envolvidas na operação.
35. Segundo os dados da ACAP, apresentados pela Notificante, em 2007, foram vendidos 270 335 veículos novos¹⁰. Neste universo, e atendendo ao volume de vendas da SAG e da Loures Automóveis, estimam as mesmas que as respectivas quotas de mercado, bem como as dos seus concorrentes, serão as seguintes:

Tabela 3: Estrutura da Oferta no mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos, em 2007.

ESTRUTURA DA OFERTA	QUOTA DE MERCADO (%)
GRUPO SAG	[1-10]
Loures Automóveis	[0-10]
Quota Conjunta	[1-10]
Auto-Industrial	[1-10]
Auto-Sueco	[1-10]
Ford Lusitana, SA	[1-10]
GMAC-Comércio e Aluguer de Veículos, Lda	[1-10]
Mercedes Benz Portugal	[1-10]
Peugeot Portugal	[1-10]
Outros (> de 1000 operadores)	[50-70]
TOTAL	100

Fonte: Notificante e AdC.

36. Conforme se verifica da Tabela *supra*, da presente operação não resultará qualquer criação ou reforço de posição dominante no mercado relevante, já que a quota do Grupo SAG pós-operação apenas representará [1-10]%.
37. Por outro lado, no que diz respeito a eventuais barreiras à entrada neste mercado, as regras comunitárias relativas à distribuição automóvel¹¹ vieram introduzir uma maior concorrência entre os diferentes canais de distribuição retalhista automóvel, pela possibilidade da

¹⁰ Inclui ligeiros de passageiros, comerciais ligeiros e todo-o-terreno.

¹¹ 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.

comercialização “*multimarca*”, com benefício para o consumidor por lhe permitir alargar a sua gama de escolha.

38. Acresce que a presença do grupo adquirente em actividades a montante, de importação e distribuição das principais marcas que o grupo comercializa, também não é susceptível de produzir quaisquer efeitos verticais que causem entraves à concorrência efectiva nos mesmos
39. Assim, considera a AdC que, em face destes elementos, não se justificam quaisquer considerações adicionais quanto a este mercado relevante, resultantes da presente operação de concentração.

5.2. Mercado da reparação autorizada de veículos

40. O mercado da manutenção e reparação autorizada de veículos compreende quer oficinas supervisionadas pelos representantes das marcas – como é o caso das oficinas das empresas participantes na operação de concentração notificada –, quer oficinas independentes.
41. Trata-se de um mercado cuja oferta apresenta uma estrutura muito pulverizada, com mais de 16 809 empresas registadas sob a CAE 50 200, segundo os dados do INE de 2004.
42. De acordo com estimativas internas apresentadas pela empresa Notificante, o valor global do mercado nacional de reparação autorizada de veículos terá ascendido, em 2005, a cerca de € 1 900 milhões.
43. Por sua vez, o Grupo SAG facturou em 2007, nas oficinas da rede oficial da *Volkswagen, Audi e Skoda*, um total de € [CONFIDENCIAL] milhões, enquanto a Loures Automóveis facturou € [CONFIDENCIAL] milhões, naquele ano.
44. 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, em 2007:

Tabela 4: Estrutura da Oferta no mercado da manutenção e reparação autorizada de veículos, em 2007

Estrutura da Oferta	Quota de Mercado (%)
GRUPO SAG	[1-10]
Loures Automóveis	[0-10]
Quota Conjunta	[1-10]
Auto-Industrial	[1-10]
Auto-Sueco	[1-10]
Ford Lusitana, SA	[1-10]
GMAC-Comércio e Aluguer de Veículos, Lda	[1-10]
Mercedes Benz Portugal	[1-10]
Peugeot Portugal	[1-10]
Outros (> de 1000 operadores)	[50-70]
TOTAL	100

Fonte: Notificante.

45. Conforme se verifica da Tabela *supra*, da presente operação não resultará qualquer criação ou reforço de posição dominante no mercado relevante, já que a quota do Grupo SAG pós-operação apenas representará [1-10]%.
 46. Assim, considera a AdC que, em face destes elementos, não se justificam quaisquer considerações adicionais quanto a este mercado relevante, resultantes da presente operação de concentração.

5.3. Mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios

47. A notificante afirma não dispor de informação rigorosa relativamente ao valor global deste mercado. Todavia, salienta que existe um número extremamente elevado de operadores, não existindo contudo dados rigorosos que permitam aferir o seu número e respectivas quotas de mercado.
 48. Não obstante, a notificante estima que o mercado tenha registado, em 2007, um valor global compreendido entre 450 e 550 milhões de euros.

49. 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:

Tabela 5: Estrutura da Oferta no mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios, em 2007.

Estrutura da Oferta	Quota de Mercado (%)
GRUPO SAG	[1-10]
Loures Automóveis	[0-10]
Quota Conjunta	[1-10]
Auto-Industrial	[1-10]
Auto-Sueco	[1-10]
Ford Lusitana, SA	[1-10]
GMAC-Comércio e Aluguer de Veículos, Lda	[1-10]
Mercedes Benz Portugal	[1-10]
Peugeot Portugal	[1-10]
Outros (> de 1000 operadores)	[50-70]
TOTAL	100

Fonte: Notificante.

50. Conforme se verifica da Tabela *supra*, da presente operação não resultará qualquer criação ou reforço de posição dominante no mercado relevante, já que a quota do Grupo SAG pós-operação apenas representará entre [1-10]%.
 51. Assim, considera a AdC que, em face destes elementos, não se justificam quaisquer considerações adicionais quanto a este mercado relevante, resultantes da presente operação de concentração.

5.4. Mercado da comercialização de veículos usados

52. Neste mercado relevante também se verifica sobreposição horizontal tendo a notificante estimado que o mesmo em 2007 corresponde a 774 821 unidades vendidas.

53. Trata-se de um mercado com características atomísticas, já que existiam em 2002, segundo os últimos dados disponíveis do INE, cerca de 3500 empresas a operar no mercado.

Tabela 6: Estrutura da Oferta no mercado da comercialização de veículos usados, em 2007.

Estrutura da Oferta	Quota de Mercado (%)
GRUPO SAG	[1-10]
Loures Automóveis	[0-10]
Quota Conjunta	[1-10]
Auto-Industrial	[1-10]
Auto-Sueco	[1-10]
Ford Lusitana, SA	[1-10]
GMAC-Comércio e Aluguer de Veículos, Lda	[1-10]
Mercedes Benz Portugal	[1-10]
Peugeot Portugal	[1-10]
Outros (> de 1000 operadores)	[50-70]
TOTAL	100

Fonte: Notificante

54. Conforme se verifica da Tabela *supra*, da presente operação não resultará qualquer criação ou reforço de posição dominante no mercado relevante, já que a quota do Grupo SAG pós-operação apenas representará [1-10]%.

55. Assim, considera a AdC que, em face destes elementos, não se justificam quaisquer considerações adicionais quanto a este mercado relevante, resultantes da presente operação de concentração.

5.5. Da Cláusula de não concorrência

56. O Acordo Parassocial, celebrado em 6 de Maio de 2008 entre as partes na operação, estabelece uma cláusula de não concorrência¹², válida por um período de [CONFIDENCIAL 3-5] anos a contar da data de produção de efeitos do contrato de compra e venda de Acções.

¹² Vide Cláusula 13ª.

57. Nos termos previstos, os accionistas minoritários assumem a obrigação de não desenvolver, unilateralmente, quaisquer actividades ou negócios de distribuição (vendas) e prestação de serviços de oficina autorizada de veículos ligeiros de passageiros, bem como a venda autorizada de peças ou acessórios para esses veículos, na área territorial de [CONFIDENCIAL]

Posição da Notificante

58. A Notificante pretende que esta cláusula de não concorrência seja considerada, nos termos do artigo 12.º n.º 5, da Lei da Concorrência, como uma cláusula directamente relacionada e necessária à operação, alegando para o efeito que, na ausência de tal cláusula, a transacção não se realizaria.

59. No entender da Notificante a aplicação desta cláusula permite assegurar as condições para o sucesso da actividade da empresa adquirir, impedindo situações de conflito de interesses ou de acesso e possível aproveitamento de informações comerciais sensíveis. Deste modo salvaguarda-se que a adquirente disponha integralmente do valor dos activos cedidos relacionados com a clientela e o saber-fazer.

60. A Notificante considera igualmente que a cláusula é razoável e proporcional ao fim visado de preservar o valor da empresa transaccionada e necessária porque não pode ser substituída por outra menos restritiva. [CONFIDENCIAL]

61. A Notificante considera ainda e, no que respeita à duração da cláusula de não concorrência limitada a um período de [CONFIDENCIAL 3-5] anos, que a mesma é perfeitamente lícita e essencial para que haja uma adequada salvaguarda do valor dos activos relacionados com a clientela e o saber-fazer.

Posição da Autoridade

62. Ao abrigo do artigo 12.º, n.º 5 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, a decisão que autoriza uma operação de concentração abrange igualmente as restrições directamente relacionadas com a realização da concentração e a ela necessárias.

63. Seguindo de perto a base interpretativa da Comissão Europeia, relativamente a esta temática¹³, as restrições directamente relacionadas com a realização da concentração devem estar *economicamente relacionadas* com a transacção principal e destinam-se a permitir uma transição harmoniosa para a estrutura alterada da empresa após a concentração.
64. Por outro lado, as restrições devem ser *necessárias* à realização da concentração, o que significa que, na ausência destas, a concentração não poderia realizar-se ou se realizaria apenas em condições consideravelmente mais aleatórias, a custos substancialmente mais elevados, num prazo consideravelmente maior ou com muito mais dificuldades.
65. Finalmente, é necessário assegurar que a duração, alcance material e geográfico das restrições não ultrapassam o exigido razoavelmente para a realização da operação de concentração.
66. Após a análise da cláusula em questão, a AdC considera que a mesma deve ser considerada como directamente relacionada e necessária à operação, na medida em que permite à Adquirente beneficiar de uma certa protecção com vista à salvaguarda do valor integral dos activos a adquirir, assegurando a fidelidade da clientela bem como a assimilação e exploração do know-how (“saber-fazer”) associado ao negócio, ambos fundamentais na área de negócio em que as partes estão activas e que não poderia ser suficientemente acautelada com recurso aos [CONFIDENCIAL]
67. No que respeita ao âmbito temporal da referida cláusula, encontra-se o mesmo em linha com a prática decisória da AdC e da Comissão Europeia¹⁴.
68. Conclui-se, assim, ser a cláusula de não concorrência em análise directamente relacionada e necessária à realização da operação de concentração, e como tal acessória à presente decisão.

¹³ “Comunicação da Comissão relativa às restrições directamente relacionadas e necessárias às concentrações”, publicada no Jornal Oficial em 5 de Março (2005/C 56/03).

¹⁴ Cfr. Decisões da Comissão Europeia n.º COMP/M. 1980 – VOLVO/RENAULT V.I., de 1.09.2000; COMP/M.1767 – AT & T/IBM/INTESA, de 20.12.99; IV/M. 1396 – AT & T/IGN, de 22.04.1999; IV./M. 868 -GKN/BRAMBLES/MABEG, de 20.12.1996; IV/M.1469 – SOLVAY/BASF, de 2.02.1999; IV.M.1404 - GENERAL ELECTRIC/ALSTOM, de 1.06.1999; IV/M. 1434 – SCHNEIDER/LEXEL, de 3.06.1999; IV/612 – RWE-DEA/ENICHEM AUGUSTA, de 27.07.1995; IV/M. 1298 – KODAK/IMITATION, de 23.10.1998.

5.6. Conclusão da Avaliação Jus-concorrencial

69. Em conclusão, resulta do exposto nos pontos anteriores que:

- (i) Se tratam de mercados cuja estrutura da oferta é pouco concentrada, e nos quais o acréscimo de quota, em virtude da operação, será muito reduzido;
- (ii) Não se verificam quaisquer barreiras significativas à entrada nos mercados em causa; e,
- (iii) A presença do grupo adquirente em actividades a montante, de importação e distribuição das principais marcas que o grupo comercializa, também não é susceptível de produzir quaisquer efeitos verticais que causem entraves à concorrência efectiva nos mesmos;

pelo que a operação de concentração projectada não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva (i) *no mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos*; (ii) *no mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios*; (iii) *no mercado da reparação autorizada de veículos*; (iv) *no mercado da comercialização de veículos ligeiros usados*.

70. Considera-se abrangida pela presente Decisão de não oposição, nos termos do artigo 12.º, n.º 5 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, a cláusula de não concorrência, prevista no Acordo Parassocial celebrado entre as Notificantes, pelo período de [CONFIDENCIAL 3-5]anos contados da data de entrada em vigor do Acordo no qual ela se insere.

VI – AUDIÊNCIA ESCRITA

71. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audição prévia dos autores da notificação, em sede de Audiência de Interessados, dada a ausência de terceiros contra-interessados e da presente decisão ser de não oposição.

VII – CONCLUSÃO

72. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1, do artigo 17.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei

n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, delibera, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente operação de concentração, uma vez que a mesma não é susceptível de reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva (i) no *mercado da distribuição autorizada de veículos ligeiros novos*; (ii) no *mercado da distribuição autorizada de peças e acessórios*; (iii) no *mercado da reparação autorizada de veículos*; (iv) no *mercado da comercialização de veículos ligeiros usados*.

AdC, 27 de Junho de 2008

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Manuel Sebastião
(Presidente)

Jaime Andrez
(Vogal)

João Noronha
(Vogal)