

Ccent 43/2009
Salvador Caetano/CaetanoBus

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]

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Ccent 43/2009 – Salvador Caetano / CaetanoBus

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 3 de Novembro de 2009, foi notificada à Autoridade da Concorrência, nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração, que consiste na aquisição, pelo Grupo Salvador Caetano, SGPS, S.A. (doravante “Grupo Salvador Caetano”), do controlo exclusivo da sociedade CaetanoBus – Fabricação de Carroçarias, S.A. (doravante “CaetanoBus”), através da aquisição à Evobus Portugal, S.A., de uma participação social correspondente a **[Confidencial]**% do capital social da CaetanoBus.
2. As actividades das partes envolvidas na operação de concentração são as seguintes:
 - **Grupo Salvador Caetano** – sociedade *holding* do grupo Salvador Caetano, que gere participações sociais em diversas sociedades activas, designadamente, no âmbito da fabricação e venda de autocarros, da venda de veículos automóveis ligeiros e do seu aluguer.
 - **CaetanoBus** – empresa comum entre o Grupo Salvador Caetano (com **[Confidencial]**% do respectivo capital social) e a empresa EvoBus Portugal, S.A (com **[Confidencial]**% do respectivo capital social), que se dedica à produção e comercialização de autocarros, sob as marcas “Mercedes-Benz” e “Setra”.
3. 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), do n.º 1, do artigo 9.º, do mesmo diploma.

2. MERCADOS RELEVANTES E AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante

4. A notificante, em linha com a prática decisória da Comissão Europeia¹, e atendendo à alegada ausência de substituíbilidade do lado da procura entre os autocarros urbanos (“*city buses*”), interurbanos (“*inter-city buses*”) e de turismo (“*Coaches*”), considera como relevantes (i) o mercado dos autocarros urbanos; (ii) o mercado dos autocarros interurbanos; e (iii) o mercado dos autocarros de turismo.
5. Com efeito, argumenta a notificante que estes tipos de autocarros destinam-se a diferentes perfis de utentes-alvo: enquanto os autocarros urbanos são utilizados no transporte de passageiros, maioritariamente, em pé, apresentando entradas rebaixadas que facilitam a rápida entrada e saída de passageiros, e sendo concebidos para promover o transporte de um grande número de pessoas em curtas distâncias e de pequena duração, já os autocarros interurbanos destinam-se ao transporte de pessoas em áreas rurais e entre cidades, sendo utilizados para transportes de média e longa distância. Por esta razão, os autocarros interurbanos são equipados com motores mais potentes face aos autocarros urbanos e de turismo, e não dispõem de lugares em pé ou de entradas e saídas rebaixadas.
6. Por outro lado, os autocarros de turismo destinam-se ao transporte de pessoas em longas distâncias, no âmbito de actividades de lazer, sendo mais altos que os restantes tipos de autocarros, e encontram-se, normalmente, equipados com casas de banho, televisão e engrenagens manuais.
7. A AdC, atendendo aos diferentes fins a que se destinam os três diferentes tipos de autocarros, às diferentes especificações técnicas, equipamento e estrutura da procura, e face à prática decisória da Comissão Europeia *supra* referida, aceita, para efeitos do presente procedimento, a delimitação dos mercados do produto proposta pela notificante.
8. No que se refere ao âmbito geográfico dos mercados, a notificante considera que os mesmos têm âmbito mundial, tendo em conta a progressiva tendência de vendas da CaetanoBus para fora do espaço europeu, captando clientes originários de Hong Kong, Dubai e Marrocos. De facto, alega a notificante que a CaetanoBus produz autocarros por encomenda aptos a circularem em países europeus e em determinados países não europeus, não obstante as diferenças em termos de regulamentações técnicas, económicas e estruturais que caracterizam aqueles países.

¹ Cfr. Decisão da Comissão Europeia de 20/12/2006, no processo COMP/M.4336-MAN/SCANIA.

9. A AdC, em linha com a prática decisória comunitária², considera que, não obstante verificarem-se alguns padrões uniformizados em termos técnicos e de qualidade, persistem, ainda, diferenças técnicas em função das condições climatéricas e dos padrões de compra³, o que traduz uma insuficiente homogeneidade das características dos autocarros procuradas por clientes originários de diferentes países do EEE.
10. Com efeito, são distintas as respectivas estruturas da procura entre os países do EEE. Enquanto na Alemanha, França e Áustria, os serviços municipalizados de transportes são a entidade adjudicante principal, na Irlanda e Reino Unido, as adjudicações são efectuadas na sequência de concursos lançados por entidades privadas ou públicas. Existem outras situações, como é o caso específico de Espanha e Portugal, em que as contratações se realizam, no que se refere aos autocarros interurbanos e de turismo, na sequência de negociações directas entre as partes, sendo que, ao nível dos autocarros urbanos, as aquisições envolvem uma actuação relevante por parte do Estado, designadamente, através de concursos públicos para renovação de frotas de empresas públicas.
11. Verifica-se, ainda, que as quotas de mercado dos principais *players* que actuam nos três mercados relevantes são muito assimétricas, variando significativamente de país para país.
12. Todavia, para efeitos da presente operação de concentração, a exacta delimitação do mercado geográfico pode ficar em aberto, já que as conclusões da avaliação jus-concorrencial apresentadas *infra* não serão distintas, em função do âmbito geográfico dos mercados considerado.
13. Deste modo, e não obstante o mercado geográfico poder ter um âmbito mais alargado que o nacional, importa, nos termos da Lei nº 18/2003, avaliar os efeitos desta operação no território nacional.
14. Em suma, para efeitos da presente operação de concentração, os mercados relevantes correspondem ao: (i) *mercado da produção de autocarros urbanos*; (ii) *mercado da produção de autocarros interurbanos*; e (iii) *mercado da produção de autocarros de turismo*, sendo o âmbito

² Cfr. Decisão da Comissão Europeia de 20/12/2006, no processo COMP/M.4336-MAN/SCANIA.

³ Diferentemente do que ocorre na maioria dos países europeus, em Portugal e Espanha é adoptado o sistema de “two-invoice system”. Neste sistema, é o cliente que encomenda o chassis do autocarro e, posteriormente, paga a carroçaria ao fabricante “*body builder*”. A CaetanoBus é considerada uma *body builder*, já que recebe o chassis do cliente e fabrica apenas a carroçaria.

geográfico dos mesmos deixado em aberto, analisando-se os efeitos da operação no território nacional.

2.2. Avaliação Jus-Concorrencial

15. Segundo a notificante, foram comercializados no território nacional, em 2008, 798 autocarros de passageiros, dos quais 16,3% correspondem a autocarros urbanos, 75,1% correspondem a autocarros interurbanos e 8,6% correspondem a autocarros de turismo.
16. De acordo com dados fornecidos pela notificante, baseados nas estimativas da ACAP⁴, as quotas de mercado da CaetanoBus, no território nacional em 2008, foram as seguintes⁵: (i) mercado dos autocarros urbanos – no ano de 2008, a CaetanoBus não realizou quaisquer vendas neste mercado, não obstante o ter feito nos anos anteriores, sendo a sua quota de mercado igual a [40-50]% e [40-50]%, respectivamente, em 2007 e 2006⁶; (ii) mercado dos autocarros interurbanos – [5-10]%; e (iii) mercado dos autocarros de turismo – [10-20]%. Ademais, resulta, do formulário de notificação, que o grupo Salvador Caetano tem toda a sua actividade de produção e comercialização de autocarros concentrada na empresa CaetanoBus.
17. Já no que concerne aos principais concorrentes do Grupo Salvador Caetano, a notificante destaca a Evobus, a MAN, a IriBus, a Volvo e a Scania, que representam, respectivamente, [20-30]%, [10-20]%, [10-20]%, [10-20]% e [5-10]% das vendas agregadas de autocarros a nível nacional⁷.
18. A Autoridade da Concorrência conclui que a alteração de controlo conjunto para exclusivo sobre a CaetanoBus, por parte do grupo Salvador Caetano, não é susceptível de redundar numa alteração significativa ao nível da estrutura dos mercados relevantes em apreço, atendendo, em particular, às quotas de mercado da CaetanoBus (*cfr.* § 16), assim como ao facto da Evobus, empresa a quem o grupo Salvador Caetano adquire a participação na CaetanoBus, se manter activa na comercialização de autocarros no território nacional, sendo um dos principais operadores de mercado (*cfr.* § 17).

⁴ Associação Comércio Automóvel de Portugal.

⁵ Excluem-se as vendas da CaetanoBus à Evobus que foram, posteriormente vendidas por esta para outros países Europeus.

⁶ Ainda que a CaetanoBus não tenha produzido qualquer autocarro urbano para o território nacional, no ano de 2008, a AdC optou por considerar como relevante o mercado dos autocarros urbanos, atendendo ao facto desta empresa ter capacidade de produção a este nível e ter, efectivamente, realizado vendas deste tipo de autocarros nos anos anteriores.

⁷ No que se refere aos principais concorrentes do Grupo Salvador Caetano, a notificante apenas dispõe de informação sobre o número total de autocarros comercializados por estes, no território nacional, não dispondo de vendas desagregadas por mercado do produto relevante.

19. Aliás, atendendo a que a Evobus se manterá activa na comercialização de autocarros no território nacional (cfr. § 17), e que o grupo Salvador Caetano tem toda a sua actividade de produção e comercialização de autocarros concentrada na empresa CaetanoBus (cfr. § 16), a presente operação de concentração resultará na redução, ainda que ligeira, do nível de concentração do mercado.
20. Ademais, atendendo a que as quotas de mercado da notificante (incluindo vendas da CaetanoBus) são, a nível do EEE, iguais a [0-5]%, [0-5]% e [0-5]%, nos mercados relevantes dos autocarros urbanos, interurbanos e de turismo, respectivamente, as conclusões não seriam distintas caso se viesse a concluir que o âmbito geográfico dos mercados é mais lato do que o território nacional.
21. Neste contexto, a AdC considera que a operação notificada não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no (i) mercado da produção de autocarros urbanos; (ii) mercado da produção de autocarros interurbanos; (iii) mercado da produção de autocarros de turismo, no território nacional.

3. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

22. 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 criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no (i) *mercado da produção de autocarros urbanos*; (ii) *mercado da produção de autocarros interurbanos*; (iii) *mercado da produção de autocarros de turismo*, no território nacional.

Lisboa, 26 de Novembro de 2009

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião

Presidente

Jaime Andrez

Vogal