



Ccent. 36/2014 - Bergé Automoción / MMP

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

[alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

29/01/2015

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

Processo Ccent. 36/2014 - Bergé Automoción / MMP

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 13 de novembro de 2014, com produção de efeitos a 5 de dezembro de 2014, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição, por parte da Bergé Automoción, S.L. (“Bergé” ou “Notificante”), do controlo exclusivo sobre a Mitsubishi Motors de Portugal, S.A. (“MMP” ou “Adquirida”), através da aquisição de uma participação maioritária¹ do respetivo capital social. A Bergé adquire por esse meio também o controlo indireto da subsidiária da MMP, a Univex – Comércio de Automóveis – Sociedade Unipessoal, Lda. (“Univex”).
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.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 a condição enunciada na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A Bergé é uma empresa com sede em Espanha, ativa na distribuição de veículos e peças sobressalentes de várias marcas, tanto na Península Ibérica como na América Latina. Faz parte do Grupo Bergé, que se encontra atualmente presente, a nível global, nas seguintes áreas de atividade económica: (i) sector automóvel; (ii) infraestruturas e serviços logísticos; (iii) rebocadores, serviços portuários e meio ambiente; (iv) equipamentos industriais; (v) serviços financeiros; (vi) energia; (vii) sector vinícola; e (viii) mediação de seguros.
4. Em Portugal, a Bergé, através das suas subsidiárias Chry Portugal, MCK Motors, Imotors e Ssangyong Portugal², é o importador e distribuidor oficial das marcas Jeep, Kia, Isuzu e Ssangyong.
5. Por outro lado, a Bergé encontra-se ainda ativa em Portugal, através das sociedades acima indicadas, na comercialização grossista de veículos usados³.

¹ Ações representativas de **[Confidencial]**% do capital social da MMP.

² Na qualidade de importadores e distribuidores oficiais, compete a estas sociedades nomear concessionários autorizados no nosso país para vender os veículos aos clientes finais. Adicionalmente, compete-lhes também nomear oficinas de reparação autorizadas para prestar serviços de reparação e manutenção aos veículos das referidas marcas

³ O Grupo Bergé não detém em Portugal, através das sociedades acima indicadas ou de outro modo, concessionários próprios ou oficinas de reparação.

6. A Bergé opera também como *back office* de apoio à atividade comercial das sociedades acima identificadas, prestando serviços gerais de gestão e administração às mesmas.
7. A Notificante realizou um volume de negócios em Portugal, em 2013, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, de €[<100] milhões de euros.

2.2. Empresa Adquirida

8. A MMP é uma empresa sediada em Portugal, distribuidora oficial em Portugal dos veículos novos e peças sobressalentes da marca Mitsubishi e da marca Mitsubishi Fuso. A MMP é detida pelas sociedades Mitsubishi Motors Europe B.V. (“MME”) e MC Automobile (Europe) N.V. (“MCAE”), sociedades sediadas na Holanda.
9. Na qualidade de distribuidora oficial em Portugal dos veículos novos e peças sobressalentes das referidas marcas, compete-lhe nomear concessionários autorizados para vender os veículos aos clientes finais. Adicionalmente, compete-lhe também nomear oficinas de reparação autorizadas para prestar serviços de reparação e manutenção aos veículos das referidas marcas.
10. A MMP, através da sua subsidiária Univex, detém um concessionário e uma oficina de reparação autorizada.
11. A MMP desenvolve também a atividade de comercialização grossista de veículos usados em Portugal.
12. A MMP realizou um volume de negócios em Portugal, em 2013, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, de €[<100] milhões de euros.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

13. Em **[CONFIDENCIAL – Data da celebração do contrato]**, a Notificante, a MME e a MCAE (conjuntamente designadas por “partes”) celebraram um *Share Sale and Purchase Agreement* (“SPA”), nos termos do qual a Bergé Automoción irá adquirir controlo exclusivo sobre a MMP, distribuidor oficial dos veículos e peças sobressalentes da marca Mitsubishi e da marca Mitsubishi Fuso em Portugal.
14. Este contrato contempla também uma transação em Espanha uma vez que prevê a aquisição pela Bergé Automoción do controlo exclusivo sobre a MMC Automóviles España, S.A. (“MMCE”), distribuidor oficial em Espanha dos veículos e peças sobressalentes da marca Mitsubishi e da marca Mitsubishi Fuso. Esta transação foi notificada à Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia em Espanha em 2 de dezembro de 2013⁴.
15. Relativamente a Portugal, aquando da celebração do SPA, os procedimentos necessários para a implementação da transação em Portugal encontravam-se ainda numa fase mais atrasada do que em Espanha. Em particular, **[CONFIDENCIAL – Cláusulas Contratuais]**.

⁴ Disponível em:

<http://www.cnmec.es/Competencia/Buscadores/Expedientes?num=C%2F0541%2F13&ambito=Concenciones>.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 3

16. Neste contexto, determinadas disposições relativas à transação em Portugal não puderam ser incluídas no SPA, tendo no entanto as partes assumido o compromisso de, **[CONFIDENCIAL – Cláusulas Contratuais]**, celebrar uma adenda ao SPA (“SPA Addendum”), de modo a complementar o regime contratual aplicável à transação em Portugal e concretizar essa mesma transação.
17. Na presente data, e na sequência do acordado no SPA, a Bergé Automoción já levou a cabo **[CONFIDENCIAL – Cláusulas Contratuais]**.
18. Face ao exposto, a presente notificação é apresentada a esta Autoridade antes de ter sido constituída a obrigação de notificar nos termos do n.º 2 do artigo 37.º da Lei da Concorrência, atendendo a que as partes demonstram uma intenção séria em celebrar o SPA Addendum e concretizar a transação, encontrando-se estabilizados os elementos essenciais, nos termos do n.º 4 do artigo 37.º da mesma Lei.
19. Atendendo a que as partes estão presentes nos mesmos mercados e em mercados verticalmente relacionados, a presente operação tem carácter horizontal e vertical.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante

4.1.1. Distribuição de veículos

20. Tendo por base a prática decisória nacional⁵ e da Comissão Europeia (“Comissão”)⁶, a Notificante refere que a distribuição de veículos deverá ser segmentada, numa primeira fase, entre, por um lado, a atividade de importação / distribuição grossista de veículos e, por outro, a comercialização e a distribuição retalhista de veículos.

Distribuição Grossista de veículos

21. Tal como referido anteriormente, tanto a Bergé, como a MMP, têm como atividade principal, no território nacional, a importação e distribuição grossista de veículos.
22. De facto, a Bergé, através das suas subsidiárias em Portugal, é o importador e distribuidor oficial dos veículos das marcas Ssangyong, Isuzu, Kia e Jeep, sendo a MMP o importador e distribuidor oficial em Portugal dos veículos da marca Mitsubishi e da marca Mitsubishi Fuso.
23. A referida prática decisória da Comissão tem considerado uma possível segmentação por tipologia de veículos, tendo autonomizado os seguintes mercados do produto: (i)

⁵ Também a AdC fez referência a esta segmentação na sua prática decisória. Veja-se, a título de exemplo, as decisões nos processos Ccent. 21/2005 – Fogeca Multiauto/Setucar, Ccent. 66/2005 – Fogeca Multiauto/VDR e Ccent. 33/2006 – FS Ibérica/Auto Comercial Ouro.

⁶ Veja-se, a título de exemplo, as decisões da Comissão Europeia nos processos COMP/M.6718 – Toyota Tsusho Corporation/CFAO, COMP/M.3388 – Ford Motor Company Ltd./Polar Motor Group Ltd e COMP/M.2832 – General Motors/Daewoo Motors.

- distribuição grossista de veículos de passageiros; (ii) distribuição grossista de veículos comerciais ligeiros; e (iii) distribuição grossista de veículos comerciais pesados⁷.
24. Adicionalmente, em todos os segmentos *supra* referidos, a Comissão considerou a distinção entre os mercados dos veículos novos e os mercados dos veículos usados.
 25. No que respeita o mercado dos veículos novos de passageiros refira-se que, tanto a AdC⁸, como a Comissão⁹, têm vindo a equacionar uma segmentação mais fina do mercado, nomeadamente tendo por base critérios como a dimensão do motor ou o comprimento do veículo, que resulta numa segmentação por tipologia de veículo^{10,11}.
 26. No entanto, atentos os contornos da presente operação de concentração, considera-se que uma possível segmentação do mercado da distribuição grossista de veículos novos de passageiros, nos termos *supra* referidos, poderá permanecer em aberto, uma vez que, tal como veremos adiante, as conclusões da avaliação jusconcorrencial não se alterariam qualquer que fosse a delimitação de mercado adotada.
 27. Relativamente aos mercados grossistas dos veículos usados, refira-se que tanto a Notificante como a Adquirida se encontram presentes nestes mercados, ainda que de forma residual¹².
 28. Como referido anteriormente e à semelhança da distribuição grossista de veículos novos, também a distribuição grossista de veículos usados é passível de ser segmentada por tipologia de veículos (*i.e.* veículos usados de passageiros / veículos usados comerciais ligeiros / veículos usados comerciais pesados).
 29. No que respeita à delimitação geográfica dos mercados grossistas de veículos, refira-se que a Comissão na sua prática decisória mais recente sobre o setor, deixou em aberto se os mercados de distribuição de veículos grossista têm âmbito regional,

⁷ A Comissão, na decisão relativa ao processo COMP/M.6718 – Toyota Tsusho Corporation/CFAO, considera uma segmentação dos veículos comerciais ligeiros e veículos comerciais pesados, que foi seguida pela Notificante.

⁸ *Vide*, a título de exemplo, a decisão relativa ao processo Ccent. 33/2006 – FS Ibérica/Auto Comercial Ouro e decisão relativa ao processo Ccent 21/2005 – Fogeca Multiauto/Setucar.

⁹ *Vide*, a título de exemplo, decisões relativas aos processos COMP/M.1406 – Hyundai/Kia, COMP/M.2832 – General Motors/Daewoo Motors e COMP/M. 5518 – Fiat /Chrysler.

¹⁰ Tanto a AdC como a Comissão deixaram em aberto a possibilidade de uma segmentação adicional, uma vez que, em qualquer um dos casos analisados, as conclusões da avaliação jusconcorrencial não se alterariam em função das possíveis segmentações consideradas. Acresce que, tal como refere a Comissão, as fronteiras entre estes possíveis segmentos são diluídas em resultado de fatores que não respeitam a dimensão do motor ou ao comprimento do veículo, como o preço, a imagem e a existência de acessórios que influenciam a opção do cliente.

¹¹ Tendo por base os critérios *supra* referidos, as categorias identificadas pela Comissão na prática decisória referida foram as seguintes: (A) *mini cars*; (B) *small cars*; (C) *medium cars*; (D) *large cars*; (E) *executive cars*; (F) *luxury cars*; (S) *sport coupés*; (M) *multi-purpose cars*; (J) *sport utility cars (including off-road vehicles)*.

¹² Segundo a Notificante, o negócio de usados a nível grossista resulta, essencialmente, de: (i) vendas de veículos que resultam de reações no âmbito de contratos *buy-back* a *rent-a-cars*; (ii) venda de carros de demonstração; e (iii) revenda de veículos que são cedidos à imprensa ou para eventos.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 5

nacional ou europeu. Por sua vez, a AdC¹³ tem vindo a considerar os mercados de distribuição de veículos como sendo de âmbito nacional.

30. Nestes termos, para efeitos da presente operação, a AdC, em linha com a sua prática decisória, considera que os mercados da distribuição grossista de veículos têm âmbito nacional.
31. Tendo em conta o *supra* exposto, no que se refere à atividade grossista de veículos, e sem prejuízo de outras segmentações que possam vir a ser consideradas no futuro, considera-se, para efeitos da presente operação de concentração, os seguintes mercados relevantes:
 - (i) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos de passageiros;*
 - (ii) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros;*
 - (iii) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais pesados;*
 - (iv) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados de passageiros;*
 - (v) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais ligeiros;*
 - (vi) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais pesados.*

Distribuição Retalhista de veículos

32. A MMP, através da sua subsidiária Univex, detém um concessionário próprio que opera dois pontos de venda de veículos da marca Mitsubishi e da marca Mitsubishi Fuso. Este concessionário apenas vende veículos destas marcas¹⁴.
33. Segundo a Notificante, nenhum dos concessionários das marcas que o Grupo Bergé representa (*i.e.* Ssangyong, Isuzu, Kia e Jeep), ou concessionários de outras marcas, são detidos por uma sociedade do Grupo Bergé, não estando, desta forma, a Adquirente presente na distribuição retalhista de veículos em Portugal¹⁵.
34. A Notificante, atenta a atividade da Adquirida na distribuição retalhista de veículos, considera que o mercado do produto relevante corresponde ao mercado da distribuição retalhista de veículos novos, sem qualquer segmentação adicional.
35. Refira-se, a este propósito, que a prática decisória da AdC¹⁶ e da Comissão¹⁷ tem considerado que a distribuição retalhista de veículos deverá ser segmentada, à

¹³ Vide decisão no processo Ccent. 21/2005 – Fogeca Multiauto/Setucar. Mais recentemente, vide decisão no processo Cent. 28/2009 - Salvador Caetano Auto/Auto Partner*Auto Partner III.

¹⁴ Segundo a Notificante, existem ainda, à presente data, 29 concessionários independentes autorizados das marcas Mitsubishi e Mitsubishi Fuso.

¹⁵ Segundo a Notificante, existem à presente data, 19 concessionários independentes autorizados da Isuzu, 12 da Jeep e 26 da Kia, não tendo a Ssangyong concessionários autorizados em Portugal.

¹⁶ Vide, a título de exemplo, as seguintes decisões da AdC: Ccent 21/2005 – Fogeca Multiauto/Setucar, Ccent. 33/2006 – FS Ibérica/Auto Comercial Ouro e Ccent. 28/2009 – Salvador Caetano Auto/Auto Partner* Auto Partner III.

¹⁷ Vide, a título de exemplo, as seguintes decisões da Comissão Europeia: COMP/M.6718 – Toyota Tsusho Corporation/CFAO, COMP/M.3388 – Ford Motor Company Ltd./Polar Motor Group Ltd. e COMP/M.2832 – General Motors/Daewoo Motors.

semelhança do proposto pela Notificante para a atividade grossista de veículos, por tipologia de veículos.

36. No entanto, atento os contornos da presente operação de concentração, em concreto, atendendo a que (i) se trata de uma mera transferência de quota, sem qualquer impacto na estrutura de oferta dos mercados onde está presente a Adquirida, (ii) ao facto de a mesma não suscitar problemas de natureza jusconcorrencial, independentemente da delimitação de mercado adotada e (iii) tratando-se, ademais, de uma atividade com um papel residual ou acessório, a AdC, para efeitos da presente operação de concentração, aceita a delimitação do mercado do produto proposta pela Notificante.
37. A AdC, na senda de decisões anteriores¹⁸ e como proposto pela Notificante relativamente ao mercado do produto da distribuição retalhista de veículos, considera que o mercado geográfico relevante, para efeitos da presente operação de concentração, corresponde ao território nacional.

4.1.2. Prestação de serviços de manutenção e reparação

38. A MMP encontra-se presente na prestação de serviços de manutenção e reparação de veículos, uma vez que a sua subsidiária Univex é uma oficina de reparação autorizada das marcas Mitsubishi e Mitsubishi Fuso que opera duas oficinas de reparação e manutenção de veículos. Estas oficinas de reparação apenas prestam serviços relativamente a veículos destas marcas¹⁹.
39. A Bergé, por sua vez, não se encontra ativa nesta atividade em Portugal, não detendo quaisquer oficinas de reparação próprias²⁰.
40. A AdC, na sua prática decisória anterior, já considerou uma segmentação do mercado da reparação e manutenção de veículos por tipologia de veículos, tendo autonomizando o mercado da reparação e manutenção de veículos pesados²¹.
41. No entanto, atento os contornos da presente operação de concentração, em concreto, atendendo a que (i) se trata de uma mera transferência de quota, sem qualquer impacto na estrutura de oferta dos mercados onde está presente a Adquirida, (ii) ao facto de a mesma não suscitar problemas de natureza jusconcorrencial, independentemente da delimitação de mercado adotada e (iii) tratando-se, ademais, de uma atividade com um papel residual ou acessório, a AdC, para efeitos da presente operação de concentração, aceita a delimitação do mercado do produto proposta pela Notificante.

¹⁸ Vide a título de exemplo: Ccent. 33/2004 – FS IBÉRICA, SGPS, S.A. e CAETANO & SIMÃO, SGPS, S.A.; Ccent. 42/2004 – Mercedes Benz/ C. Santos Alverca; Ccent 21/2005 – FOGECA* SETUCAR; Ccent. 21/2005 – Fogeca Multiauto/Setucar; Ccent. 66/2005 – Fogeca Multiauto/VDR; Ccent. 33/2006 - FS Ibérica/ AutoComercial Ouro; Ccent. 61/2008 – Auto Industrial* CAM/Negócio Mitsubishi e Ccent. 28/2009 – Salvador Caetano Auto/Auto Partner*Auto Partner III.

¹⁹ Segundo a Notificante, existem à presente data 29 oficinas de reparação autorizadas independentes que prestam serviços de manutenção e reparação quanto a veículos das marcas Mitsubishi e Mitsubishi Fuso.

²⁰ Segundo a Notificante, existem à presente data 28 oficinas de reparação autorizadas independentes da Isuzu, 17 da Jeep/Dodge/Chrysler, 38 da Kia e 3 da Ssangyong.

²¹ Vide decisão da AdC no processo Ccent n.º 42/2004 - Mercedes Benz/ C. Santos Alverca.

42. Adicionalmente, a AdC em linha com a sua prática decisória anterior, considera, para efeitos da presente operação de concentração, que o mercado geográfico da reparação autorizada de veículos corresponde ao território nacional.

4.1.3. Distribuição de peças sobressalentes e acessórios

43. Tal como na distribuição de veículos, também no que respeita à distribuição de peças sobressalentes, a Notificante distingue o mercado de distribuição grossista de peças sobressalentes e acessórios e o mercado de distribuição retalhista de peças sobressalentes e acessórios.
44. Quer a Notificante quer a Adquirida encontram-se presentes, ainda que de forma residual, na distribuição grossista de peças sobressalentes e acessórios. Verifica-se no entanto que, em virtude do facto de a Bergé não deter em Portugal concessionários ou oficinas de reparação próprias, apenas a MMP se encontra ativa na distribuição retalhista de peças sobressalentes e acessórios.
45. Recentemente a AdC aceitou como mercados autónomos os mercados da distribuição de peças e acessórios para (i) veículos automóveis ligeiros e para (ii) veículos automóveis pesados²².
46. Não obstante, uma vez que a atividade das empresas envolvidas na presente operação nos mercados em causa é meramente residual ou acessória, considera-se que as conclusões jusconcorrenciais não seriam distintas em função de uma delimitação mais fina do mercado da distribuição de peças e acessórios.
47. Nestes termos, a AdC aceita, para efeitos da presente operação de concentração, as delimitações de mercado de produto propostas pela Notificante, considerando os mercados da (i) distribuição grossista de peças e acessórios e da (ii) distribuição retalhista de peças e acessórios.
48. Relativamente à delimitação geográfica destes mercados, a AdC, em linha com a sua prática decisória²³, não exclui que possam existir argumentos no sentido de que o âmbito geográfico dos mercados grossista e retalhista de distribuição de peças e acessórios seja mais alargado do que o nacional, mas nos termos da Lei da Concorrência, avalia os efeitos da presente operação de concentração no território nacional.

4.2. Conclusão

49. Atento o exposto, para efeitos da presente operação de concentração, a AdC considera como mercados relevantes:
- (i) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos de passageiros;*
 - (ii) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros;*
 - (iii) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais pesados;*
 - (iv) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados de passageiros;*

²² Vide decisão no processo Ccent.19/2010 – Auto-Sueco/Diverp/Diverpartes/ExpressGlass/Soglass.

²³ *Idem.*

- (v) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais ligeiros;*
- (vi) *mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais pesados;*
- (vii) *mercado nacional da distribuição retalhista de veículos novos;*
- (viii) *mercado nacional da reparação autorizada de veículos;*
- (ix) *mercado da distribuição grossista de peças e acessórios, no território nacional;*
- (x) *mercado da distribuição retalhista de peças e acessórios, no território nacional.*

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Efeitos de natureza horizontal

- 50. Tal como referido anteriormente, a presente operação assume natureza horizontal no que respeita aos mercados da distribuição grossista de veículos, quer novos, quer usados, e nos mercados da distribuição grossista de peças e acessórios, uma vez que, tanto a Notificante como a Adquirida se encontram presentes nesses mercados.
- 51. Todavia, em nenhum dos mercados relevantes identificados as quotas de mercado resultantes da presente operação de concentração são superiores a **[5-10]**%.
- 52. Tal como referido anteriormente, a atividade grossista de veículos novos constitui o negócio principal (*core business*) tanto da Bergé, como da MMP, atenta a qualidade das empresas em causa na concentração enquanto importadores oficiais das marcas em Portugal. Ainda assim, e de acordo com os dados apresentados pela Notificante, a quota de mercado resultante da presente operação de concentração é pouco significativa.
- 53. Com efeito, com base nas melhores estimativas da Notificante²⁴, após a presente operação de concentração, a quota agregada das empresas em causa no (i) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos de passageiros é de **[0-5]**%, no (ii) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros é de **[5-10]**% e no (iii) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais pesados é de **[0-5]**%.
- 54. Ainda que uma segmentação mais fina fosse considerada no mercado grossista dos veículos novos de passageiros (conforme *supra* referido em §25), nomeadamente tendo por base critérios como a dimensão do motor, ou o comprimento do veículo, a quota de mercado conjunta das empresas seria sempre inferior a **[0-5]**% em todos os segmentos, com exceção do segmento SUV's/Todo-o-terreno (4x2 e 4x4), onde se verifica uma quota conjunta igual a **[10-20]**%²⁵.

²⁴ Estimativas apresentadas com base nos dados, em volume, da Associação Automóvel de Portugal ("ACAP").

²⁵ Tal como referido anteriormente, a divisão indicada pela Comissão Europeia em várias decisões como sendo a segmentação mais estreita possível deste mercado tem por base critérios objetivos, como a dimensão do motor ou o comprimento do veículo, tendo considerado as seguintes categorias: *A: mini cars; B: small cars; C: medium cars; D: large cars; E: executive cars; F: luxury cars; S: sport coupés; M: multi-purpose cars; J: sport utility cars (including off-road vehicles)*. A Notificante, de forma a poder apresentar à AdC dados de mercado que ilustrassem a posição relativa das empresas em cada uma das segmentações, tomou por base os dados da ACAP que, segundo a mesma, utiliza uma divisão

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.

55. Assim, mesmo considerando uma segmentação mais estreita deste mercado, em nenhum cenário se verificaria um *delta*²⁶ superior a 150 pontos, considerando-se, desta forma, à luz da prática decisória da AdC e das Orientações da Comissão Europeia para a apreciação das concentrações horizontais (“Orientações da Comissão”)²⁷, pouco provável que da presente operação de concentração resultem preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal.
56. No que respeita à estrutura de oferta do mercado da distribuição grossista de **veículos novos de passageiros**, verifica-se que se encontram presentes operadores de maior dimensão, tais como a Volkswagen, a Renault e a Peugeot, com quotas de mercado correspondentes a [10-20]%, [10-20]% e [5-10]%, respetivamente.
57. No que se refere ao mercado da distribuição grossista de **veículos novos comerciais**, verifica-se, igualmente, a presença de outros operadores de maior dimensão, tais como a Renault, a Peugeot e a Citroën, com quotas de mercado correspondentes a [20-30]%, [10-20]% e [10-20]%, respetivamente.
58. Também no mercado da distribuição grossista de **veículos pesados**, a Notificante destaca a presença de outros operadores com quotas de mercado muito superiores às quotas conjuntas da Bergé e da MMP, tais como a Mercedes, a Volvo e a Renault, com quotas de mercado correspondentes a [10-20]%, [10-20]% e [10-20]%, respetivamente.
59. No que respeita aos mercados grossistas de **veículos usados**, a presença das empresas em causa na concentração é absolutamente residual, sendo as suas quotas conjuntas, no cenário pós concentração, inferiores a [0-5]%, em qualquer um dos três mercados relevantes identificados.
60. De facto, com base nas melhores estimativas da Notificante²⁸, após a presente operação de concentração, a quota agregada das empresas em causa no (iv) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados de passageiros é de [0-5]%, no (v) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais ligeiros de é de [0-5]% e no (vi) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais pesados é de [0-5]%
61. Também no que respeita ao mercado nacional de distribuição grossista de peças sobressalentes e de acordo com as melhores estimativas da Notificante²⁹, a quota de mercado conjunta das empresas em causa na concentração, após a presente operação de concentração é inferior a [0-5]%
62. Tendo em conta o *supra* exposto, nomeadamente tendo em conta a posição relativa das empresas em causa na concentração, não se antecipam preocupações

muito semelhante à da Comissão para organizar os dados estatísticos relativos às matrículas de veículos novos de passageiros: A: mini; B: pequenos; C: compactos; D: familiares; E: Grandes/familiares; F: Desportivos/Luxo; G: SUV's/Todo-o-terreno (4x2 e 4x4); H: Monovolumes.

²⁶ O Delta é a variação no IHH que constitui um valor aproximado da variação na concentração do mercado diretamente resultante da operação de concentração.

²⁷ Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (*cf.* Comunicação 2004/C 31/03 publicada no Jornal Oficial da União Europeia, de 5.02.2004).

²⁸ Estimativas apresentadas com base nos dados da ACAP.

²⁹ Estimativas com base nos dados internos das empresas e dos dados do Instituto Nacional de Estatística (INE). Note-se que os dados do INE reportam-se a 2012. No entanto, a Notificante considera que não ocorreu nenhuma alteração significativa no mercado entre 2012 e 2013.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 10

jusconcorrenciais de natureza horizontal, considerando-se que a operação em apreço não se afigura suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no:

- (i) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos de passageiros;
- (ii) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros;
- (iii) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais pesados;
- (iv) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados de passageiros;
- (v) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais ligeiros;
- (vi) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais pesados, assim como, no

- (ix) mercado da distribuição grossista de peças e acessórios, no território nacional.

5.2. Efeitos de natureza não horizontal

63. Tal como referido anteriormente, nos mercados da (vii) distribuição retalhista de veículos novos, da (viii) reparação autorizada de veículos e da (x) distribuição retalhista de peças e acessórios, apenas a MMP se encontra presente, através da Univex, pelo que a presente operação de concentração não alterará as respetivas estruturas de oferta, verificando-se, apenas, uma mera transferência de quotas para a nova entidade resultante da operação de concentração notificada.
64. Adicionalmente, a presença da Adquirida nesses mercados é muito residual, sendo a sua quota de mercado inferior a **[0-5]**% em qualquer um dos mercados relevantes identificados no ponto anterior.
65. Atenta a presença das empresas em causa nos mercados a montante, *i.e.* nos mercados da distribuição grossista de veículos, por um lado, e no mercado da distribuição grossista de peças e acessórios, por outro, a presente operação de concentração assume, igualmente, natureza vertical.
66. Não obstante, não se antecipam quaisquer efeitos verticais relevantes decorrentes do reforço da posição a montante resultante da presente operação de concentração, uma vez que as quotas de mercado conjuntas das empresas em causa, quer nos mercados a montante, quer nos mercados a jusante, são significativamente inferiores a 30%³⁰.
67. Face ao exposto, não se antecipam, em resultado da presente operação de concentração, preocupações jusconcorrenciais de natureza não horizontal.

³⁰ De acordo com as Orientações da Comissão, para apreciação das concentrações não horizontais é pouco provável que uma concentração não horizontal suscite preocupações jusconcorrenciais se a quota de mercado da nova entidade após a concentração, em cada um dos mercados em causa, for inferior a 30% e o IHH após a concentração for inferior a 2000, o que no presente caso se verifica. *Vide* Linhas de Orientação da Comissão Europeia para apreciação das concentrações não horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo de concentrações (JO C 265, de 18.10.2008, p.6).

5.3. Posição de Terceiros

68. Nos termos do presente procedimento, apresentaram observações à concentração os seguintes **[CONFIDENCIAL]** (conjuntamente referidos como “terceiros”): **[CONFIDENCIAL]**.
69. Nas observações submetidas, referem, *inter alia*, os terceiros que “(...) Quanto ao mercado Chassis Cabina, a quota de mercado conjunta - «Mitsubishi» e «Isuzu» - nos últimos 3 anos situa-se entre os 41 e os 45%” e que “esta quota, sendo por si só já muito significativa, denuncia uma concentração porventura excessiva neste segmento de mercado, mas que será ainda fortemente agravada com a saída da Toyota deste mercado, já anunciada pelo distribuidor à Rede de Concessionários Toyota, em 2015”.
70. Referem ainda que “(...) atendendo ao perfil do cliente do produto tipo “chassis cabina”, cuja dimensão dos negócios/empresas é na sua larga maioria constituído por Pequenas e Médias empresas (PMEs), que necessitam de um pequeno número de veículos para a sua atividade (1 a 3 unidades), e, portanto com fraco poder de negociação, a concentração do controlo da distribuição nestes mercados assume maior perigo e relevância no que refere à livre concorrência, já que confere ao distribuidor um poder desproporcionado face a estes clientes, capaz de introduzir um efeito estrutural criação de posição suscetível de ser abusada em termos de dependência económica”.
71. Finalmente, salientam que “este segmento de mercado, que conta atualmente com 4 fortes players, passará - com a saída da Toyota e caso seja aprovada a concentração aqui em análise - a contar apenas 2 players”.
72. Relativamente ao que definem como “mercado das Pick-Ups”, referem que “também a quota de mercado conjunta - «Mitsubishi/Isuzu» - nos últimos anos varia entre os 35 e 41%, o que significa que, caso a concentração projetada seja aprovada, o novo grupo irá obter uma posição de liderança dominante neste segmento de mercado.”
73. Face a todo o exposto, concluem que a presente transação “não deverá ser autorizada, nos termos do artigo 41, n.º 4, do Regime Jurídico da Concorrência, uma vez que é suscetível de criar entraves efetivos à concorrência nos mercados nacionais de Chassis Cabina e das Pick-Ups, resultando na criação de posições dominantes nesses mercados”.
74. Não obstante a AdC ter considerado as referidas observações de terceiros na sua análise, como se viu supra, considera-se que os pressupostos legais do n.º 1 do artigo 47.º da Lei da Concorrência, que estipulam que terceiros possam ser admitidos a intervir no procedimento em questão, não se encontram preenchidos, porquanto o conteúdo das observações aduzidas não permite identificar em que termos os terceiros possam a vir a ser afetados pela operação de concentração em análise.

Posição da AdC

75. Em resultado das observações apresentadas por terceiros, a AdC questionou a Notificante³¹ no sentido de melhor enquadrar a tipologia dos veículos referidos, ou seja, as Chassis Cabina e Pick-ups, nos mercados relevantes identificados, assim como avaliar o grau de substituíbilidade dos mesmos face a outro tipo de tipologia de veículos.

³¹ Cfr. Pedido de elementos de 31 de dezembro de 2014.

76. De acordo com a Notificante, as Pick-up (4x2 e 4x4)³² são veículos concebidos para transportes de mercadorias e/ou passageiros, com peso bruto máximo de 3.500 kg. A zona de carga e cabine de passageiros são módulos separados, sendo que a zona de carga pode ser aberta ou fechada³³. Assim, as Pick-ups enquadram-se na tipologia de veículos comerciais ligeiros³⁴.
77. As Chassis Cabina, por sua vez, são veículos incompletos compostos por uma cabine que se destinam a ser complementados com carroçaria/equipamento que se adapte às necessidades genéricas e específicas da utilização do cliente. Consoante o equipamento adaptado (e em função da sua tonelagem), as Chassis de Cabina poderão enquadrar a tipologia de veículos comerciais ligeiros e veículos comerciais pesados³⁵.
78. De facto, enquanto nos veículos comerciais pesados as Chassis Cabine são complementadas de modo a constituírem tanto veículos de passageiros como veículos de mercadorias, nos veículos comerciais ligeiros, e na grande maioria dos casos, são complementadas tendo em vista o transporte de mercadorias.
79. Nestes termos, refere a Notificante que *“as pick-ups incluem-se no mercado nacional de distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros. As chassis de cabina enquadram-se no mercado da distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros e no mercado da distribuição grossista de veículos novos comerciais pesados (...)”*, e que *“Ambas se enquadram também no mercado nacional de distribuição retalhista de veículos novos, uma vez que os veículos novos vendidos pelos distribuidores a nível grossista aos concessionários têm como propósito a posterior venda ao cliente final”*.
80. Ora, tal como anteriormente apresentado e de acordo com as melhores estimativas da Notificante, em nenhum dos mercados relevantes identificados as quotas de mercado resultantes da presente operação de concentração são superiores a **[5-10]**%, não se antecipando quaisquer preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal.
81. Refira-se que as tipologias integradas no mercado de veículos comerciais ligeiros em Portugal, de acordo com a divisão efetuada pela ACAP são as seguintes: (a) DST –

³² Cfr. Resposta ao pedido de elementos de 15 de Janeiro de 2015, as Pick-ups podem ser comercializadas apenas com 1 eixo de motor (versão 4x2), normalmente o traseiro, ou ambos os eixos motores, com diferencial central e maior altura ao solo (versão 4x4). Estes últimos aproximam-se dos veículos incluídos na categoria SUV e Todo-o-terreno, que se integram no mercado dos veículos ligeiros de passageiros.

³³ As Pick-ups podem apresentar três tipos de cabine de passageiros - simples, longa ou dupla -, variando a lotação e o espaço destinado ao módulo de carga, módulo este que pode ser aberto ou fechado.

³⁴ Os veículos comerciais ligeiros são veículos ligeiros, com peso bruto igual ou superior a 3.500 kg e com lotação máxima de nove lugares incluindo o condutor - Cfr. Definição de automóvel ligeiro constante do artigo 106.º do código da Estrada, aprovado pelo Decreto-lei n.º 114/94, de 3 de maio. Estes são veículos concebidos tendo em vista uma utilização comercial (ou pelo menos não privada ou particular, no sentido em que poderão, em muitos casos, ser utilizados por serviços coletivos ou governamentais).

³⁵ Os veículos pesados são veículos com peso bruto superior a 3.500kg ou com lotação superior a 9 lugares, incluindo condutor. Podem ser veículos de passageiros, quando se destinam ao transporte de pessoas, ou de mercadorias, quando se destinam ao transporte de carga. - Cfr. Definição de automóvel pesado de passageiros e de mercadorias constante do artigo 106.º do código da Estrada, aprovado pelo Decreto-lei n.º 114/94, de 3 de maio.

Derivados de Vans; (b) DV – Derivados de passageiros³⁶; (c) FM – Furgões de Mercadorias³⁷; (d) FP – Furgões de passageiros³⁸; (e) P (4x2 e 4x4) – Pick-up, e (C) – Chassis de Cabina.

82. Segundo a Notificante, existe um elevado grau de substituibilidade entre as várias tipologias em causa, atendendo a que: (i) apresentam dimensões semelhantes, enquadrando-se legalmente na mesma tipologia de veículos e destinando-se a uma utilização comercial, no âmbito das mais variadas atividades profissionais e com as mais diversas finalidades; (ii) são igualmente semelhantes do ponto de vista do utilizador no que concerne ao título de condução necessário para os conduzir, uma vez que os respetivos condutores têm sempre que ter apenas a carta de condução categoria B; (iii) as diferentes tipologias apresentam intervalos de preços aproximados.
83. Assim, segundo a Notificante, o que determina a escolha do cliente final entre as diversas tipologias em causa são as suas necessidades específicas de utilização, por um lado, e o custo de aquisição dos veículos e os respetivos custos operacionais (manutenção, seguros, consumos, etc.), por outro.
84. Adicionalmente, refere a Notificante, *“que o cliente de veículos comerciais é tipicamente um comprador profissional eminentemente racional e não passional, que no ato de compra pretende essencialmente um veículo para uma determinada utilização (a nível da sua actividade profissional, e dentro desta, na maior parte dos casos, para uma utilização específica), e tem usualmente um montante de investimento em mente”*.
85. Ora, de acordo com a Notificante, existem múltiplos exemplos no mercado dos veículos comerciais ligeiros em que, para uma mesma necessidade de utilização e com custos semelhantes, existem várias opções de veículos disponíveis, quer dentro da mesma tipologia quer em tipologias diferentes, verificando-se, como tal, um nível muito elevado de substituibilidade entre as várias tipologias de veículos^{39,40}.
86. Também a Comissão Europeia, na sua decisão no processo IV/M.1519 – Renault/Nissan, sublinhou a substituibilidade do lado da procura entre os diversos

³⁶ Veículo concebido para o transporte de passageiros, transformado em veículo comercial ligeiro, com ou sem alteração de lotação e um peso bruto máximo de 3.500 kg. Normalmente é efetuada a remoção dos lugares traseiros, ficando esta zona destinada ao transporte de mercadorias e a lotação limitada a 2 lugares.

³⁷ Veículo concebido para o transporte de mercadorias, com peso bruto máximo de 3.500 kg. Tem uma lotação de 2 ou 3 lugares, incluindo o condutor. A zona de transporte de mercadorias encontra-se fechada e integrada na carroçaria do veículo, podendo apresentar teto sobrelevado.

³⁸ Veículo concebido para o transporte de passageiros, com peso bruto máximo de 3.500 kg e lotação superior a 3 lugares e máxima de 9 lugares, incluindo o condutor.

³⁹ Neste sentido, a Notificante refere a decisão da Comissão no processo IV/M.1519 - Renault/Nissan.

⁴⁰ Refere a Notificante, para ilustrar a substituibilidade entre as diferentes tipologias enquadradas na categoria de veículos comerciais ligeiros, o seguinte: *“(...) tomando como exemplo um determinado cliente que para a sua actividade profissional pretende um veículo para transporte de mercadorias e tem um orçamento máximo de 25.000,00 €, sendo um cliente não passional este não quererá adquirir especificamente uma pick-up, pretendendo antes um veículo que sirva as suas necessidades genéricas profissionais, que poderá ser, consoante o caso, uma pick-up, um furgão de mercadorias, uma chassis cabina (pequeno camião) ou até um derivado de van”*.

veículos que integravam a categoria “*light commercial vehicles*”, os quais incluíam, nomeadamente, as Pick-ups, as “*vans*”⁴¹ e as “*mini-vans*”.

87. No que respeita ao mercado dos veículos novos comerciais pesados, e tal como referido anteriormente, enquadram-se nesta categoria os veículos com peso bruto superior a 3.500kg ou com lotação superior a 9 lugares, incluindo o condutor. Podem ser veículos de passageiros, quando se destinam ao transporte de pessoas, obrigando à carta de condução classe D ou suas variantes, ou de mercadorias, quando se destinam ao transporte de carga, obrigando pelo menos à carta de condução classe C ou suas variantes.
88. Assim, as Chassis de Cabina integram este mercado, quando ultrapassam o peso bruto de 3.500 kg, considerando a Notificante que existe substituibilidade do lado da procura entre as Chassis de Cabina e as restantes tipologias que integram o mercado relevante.
89. Adicionalmente, a Notificante considera que: “*tal como sucede no mercado de comerciais ligeiros de passageiros, no mercado de veículos comerciais pesados o cliente será um comprador profissional, eminentemente racional e não passional, que orienta a sua escolha por considerações não relacionadas com estilo/estética, status ou conforto, mas relativas aos custos (preço e outros custos subsequentes) e à utilização que pretende dar ao veículo (a nível da sua actividade profissional, e dentro desta, na maior parte dos casos, para uma utilização específica)*”.
90. Por fim, refira-se que nem a Comissão Europeia, nem a AdC, na sua prática decisória referente ao sector automóvel, procederam a uma delimitação dos mercados do produto tal como indicada pelos terceiros nas suas observações não tendo, igualmente, os terceiros apresentado elementos adicionais que permitissem à AdC aderir às delimitações de mercado por si mencionadas (*i.e.* “mercado das Pick-Ups” e “mercado das Chassis Cabina”).
91. Tendo em conta o *supra* exposto, nomeadamente atenta a substituibilidade existente entre os diferentes tipos de veículos que integram os mercados dos veículos comerciais novos ligeiros e dos veículos comerciais novos pesados, considera-se não se justificar uma segmentação mais fina do mercado.

5.4. Conclusão da Avaliação Jusconcorrencial

92. Face ao exposto, a AdC considera que não se antecipam preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal, vertical ou conglomeral decorrentes da presente operação de concentração, considerando-se que a operação em apreço não se afigura suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no:
 - (i) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos de passageiros;
 - (ii) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais ligeiros;
 - (iii) mercado nacional da distribuição grossista de veículos novos comerciais pesados;
 - (iv) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados de passageiros;
 - (v) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais ligeiros;

⁴¹ Segundo a Notificante, as “Vans” referem-se à tipologia furgão, tipo de veículos considerado acima mas como integrante da categoria de veículos comerciais ligeiros.

- (vi) mercado nacional da distribuição grossista de veículos usados comerciais pesados;
- (vii) mercado nacional da distribuição retalhista de veículos novos;
- (viii) mercado nacional da reparação autorizada de veículos;
- (ix) mercado da distribuição grossista de peças e acessórios, no território nacional;
- (x) mercado da distribuição retalhista de peças e acessórios, no território nacional.

93. Adicionalmente, considera que, nesta fase, as observações tecidas pelos terceiros não se afiguram suficientes para colocar em causa a avaliação jusconcorrencial realizada.

6. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

94. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

7. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

95. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados relevantes identificados.

Lisboa, 29 de janeiro de 2015

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

António Ferreira Gomes
Presidente

X

Nuno Rocha de Carvalho
Vogal

X

Maria João Melícias
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresa Adquirente	2
2.2. Empresa Adquirida	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	3
4. MERCADOS RELEVANTES.....	4
4.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante	4
4.1.1. Distribuição de veículos	4
4.1.2. Prestação de serviços de manutenção e reparação	7
4.1.3. Distribuição de peças sobressalentes e acessórios	8
4.2. Conclusão	8
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	9
5.1. Efeitos de natureza horizontal	9
5.2. Efeitos de natureza não horizontal.....	11
5.3. Posição de Terceiros	12
5.4. Conclusão da Avaliação Jusconcorrencial	15
6. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	16
7. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	16