

**Ccent. 11/2023
Barraqueiro / MGC**

**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]

24/05/2024

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

Processo Ccent. 11/2024 – Barraqueiro /MGC

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 1 de fevereiro de 2024, 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 (“Lei da Concorrência”), a operação de concentração que consiste na aquisição, pela Barraqueiro, SGPS, S.A. (“Notificante”, “Adquirente” ou Barraqueiro), do controlo exclusivo sobre a Moreira, Gomes & Costas, S.A. (“MGC”), e, indiretamente, sobre a Agência de Viagens Sandinense, Sociedade Unipessoal, Lda., subsidiária da MGC (em conjunto, “Adquirida” ou “MGC”).
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, pelo menos, a condição enunciada na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Adquirente

3. A Barraqueiro é um operador de mobilidade composto por um grupo de empresas cujas áreas de atuação em Portugal são, sobretudo, o transporte rodoviário de passageiros, mas também o transporte ferroviário de passageiros, o transporte metroviário de passageiros, o transporte rodoviário de mercadorias e o transporte turístico.
4. O Grupo dedica-se, ainda, ao transporte especial de combustíveis, matérias perigosas e outros produtos em Portugal e Angola.
5. O Grupo Barraqueiro é controlado pela HPGB, SGPS, S.A. (“HPGB”), por sua vez controlada pelo Sr. Humberto Pedrosa.
6. A HPGB, para além do Grupo Barraqueiro, controla outras sociedades, mas nenhuma delas se dedica à atividade de prestação de serviços de transporte (centram-se nas áreas do imobiliário, agricultura e pecuária). Nenhuma destas sociedades participa no capital social de outras sociedades.
7. Os volumes de negócios realizados pela Notificante, em Portugal, no Espaço Económico Europeu e a nível mundial, no ano de 2022, são os seguintes:

Tabela 1 - Volume de Negócios (Milhões de Euros) da Adquirente, em 2022

	Portugal	E.E.E.	Mundial
<i>Barraqueiro</i>	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante.

2.2. Adquirida

8. A Adquirida está ativa no transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e regular especializado, sobretudo nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com presença irrelevante noutras zonas do território nacional, tendo ao seu serviço [40-70] viaturas.¹
9. A MGC dedica-se ainda ao comércio a retalho de combustíveis para veículos a motor em estabelecimentos especializados, sendo proprietária e explorando, para o efeito, dois postos de abastecimento, um em Avintes e outro em Sandim, concelho de Vila Nova de Gaia, na sequência de acordos com a Cepsa e a Galp, respetivamente.
10. A Adquirida é, à data da notificação, controlada a 100% pela Época Global SGPS, S.A., a qual, por sua vez, é detida pela Valpi Bus, Alberto Pinto & Filhos – Transportes Rodoviários S.A. (30% do capital social) e pela Amorim Negócios II, SGPS, S.A. (70% do capital social).
11. A Adquirida utiliza instalações de apoio à prestação do serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros (serviços administrativos, oficinas e zonas de estacionamento) em Vila Nova de Gaia e no Seixal.
12. A Adquirida realizou em Portugal, no ano de 2022, um volume de negócios de [>5M].

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

13. A operação notificada consiste na aquisição, pela Barraqueiro, de 100% do capital social da MGC.
14. Para além da aquisição do capital social da MGC, a Barraqueiro adquire ainda, de forma indireta, as seguintes participações minoritárias detidas pela Adquirida: [Confidencial – informação interna]% do capital social da Internorte – Transportes Internacionais

¹ Até ao final de novembro de 2023, a Adquirida operou certas linhas interurbanas na Área Metropolitana do Porto (“AMP”) (concelho de Vila Nova de Gaia) em regime de autorizações provisórias atribuídas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., para a exploração de serviço público de transporte regular de passageiros de curta distância, correspondente a determinados percursos ou ligações ponto-a-ponto (origem-destino). Em 2020, a AMP lançou um concurso público para a exploração de serviço público de transporte regular rodoviário de passageiros, não tendo sido adjudicado qualquer lote à MGC. À data da notificação, por conseguinte, a Adquirida não presta serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros (ou seja, em ligações origem/destino — ou “carreiras” — municipais, intermunicipais ou inter-regionais).

Versão Pública

Rodoviários Do Norte, Lda.², e [Confidencial – informação interna]% do capital social da Irmãos Mota – Construção De Carroçarias, S.A..

15. As atividades das partes na operação notificada encontram-se reguladas pela AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”), no que diz respeito ao transporte rodoviário pesado de passageiros, e pela ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (“ERSE”), no que diz respeito à comercialização retalhista de combustíveis líquidos.
16. Os pareceres solicitados a estas entidades reguladoras são analisados *infra*.

4. MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADO

4.1. Mercados Relevantes

17. Tendo em conta a atividade da Adquirida, a Notificante propõe os seguintes mercados de produto relevantes:
 - a) Mercado da prestação de serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e em serviço regular especializado³; e
 - b) Mercado da comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários.

² Tal como decorre da decisão no processo Ccent. 54/2022 – Grupo Rodonorte#Marques/Transportes Internacionais Rodoviários do Norte, § 29, a Internorte – Transportes Internacionais Rodoviários Do Norte, Lda. é controlada pela Barraqueiro e pela Rodonorte – Transportes Portugueses, S.A.

³ Tal como acima se refere, a Adquirida não presta atualmente serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros. Por outro lado, nos procedimentos concursais para a adjudicação do serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros nos quais a Adquirida seria um dos concorrentes potenciais mais habilitados (perspetiva da concorrência pelo mercado) — os relativos à AMP (área na qual opera em serviço ocasional e regular especializado, onde prestou serviço regular até novembro de 2023 e onde tem instalações de apoio) e à AML (área na qual opera serviço ocasional e regular especializado e onde tem instalações de apoio) —, os mesmos já foram lançados e os respetivos contratos, com a duração de sete anos, já foram celebrados. Efetivamente, na AMP, conforme refere a própria Notificante e confirmado pela AMT, operam as seguintes empresas no serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros: a VIANORBUS Transporte Rodoviário de Passageiros, Lda. (consórcio em que participa o Grupo Barraqueiro), a NEX Continental Holdings S.L., a Porto Mobilidade, Empresa de Transportes Públicos, Lda., a Transportes Beira Douro, Lda., e a Xerbus, Lda. Na AML, operam as seguintes empresas no serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros: a Viação Alvorada, Lda., a Rodoviária de Lisboa, S.A. (Grupo Barraqueiro), a T.S.T. Transportes Sul do Tejo, S.A., e a Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.

Atendendo ao acima exposto, não se afigura pertinente qualquer análise ao impacto da operação notificada pelo prisma da concorrência pelo mercado entre a Adquirida e a Notificante.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 4

4.1.1. Transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e em serviço regular especializado

Mercado do produto

18. Quanto a § 17 a) *supra*, a Adquirida presta serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e em serviço regular especializado de determinadas categorias de passageiros.
19. O serviço ocasional (ou aluguer ocasional) caracteriza-se pelo transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com interesses coincidentes, organizados por iniciativa de terceiro ou do próprio transportador.⁴
20. Por serviço regular especializado entende-se o transporte de determinadas categorias de passageiros, com exclusão de outras, no qual se inclui, nomeadamente, o transporte de estudantes entre o domicílio e o respetivo estabelecimento de ensino e o transporte de trabalhadores entre o domicílio ou o ponto de encontro previamente designado e o respetivo local de trabalho.⁵
21. A Notificante entende que estes dois serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros integram o mesmo mercado do produto relevante, designadamente pelo facto de a generalidade dos operadores de transporte rodoviário pesado de passageiros prestar quer o serviço ocasional, quer o serviço regular especializado, não havendo constrangimentos ao nível do *know-how*, níveis de investimento ou outros obstáculos de natureza legal ou administrativa que impeçam ou dificultem a reafetação de autocarros ou motoristas de um serviço de aluguer ocasional para um serviço de aluguer regular especializado, ou vice-versa, num curto espaço de tempo.
22. Não obstante, a Notificante entende que a exata delimitação deste mercado do produto relevante pode ser deixada em aberto, uma vez que, segundo a mesma, a operação notificada não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste.
23. Em relação à delimitação do mercado do produto relevante relativo ao serviço ocasional e regular especializado, a AdC tem considerado não ser de excluir que o mercado do produto compreenda quer o serviço ocasional quer o serviço regular especializado, em razão da significativa substituibilidade do lado da oferta entre os dois tipos de serviços.⁶
24. De facto, tal como resulta da investigação de mercado realizada no âmbito da Ccent. 51/2019 – RBI/Grupo Fundação, § 75, grande parte dos operadores dispõem de veículos para todo o tipo de transporte (inclusive, para o transporte coletivo de crianças, com requisitos mais exigentes, nomeadamente no que respeita à idade dos autocarros), o que lhes permite oferecer, num prazo curto e sem custos ou riscos significativos, qualquer um dos serviços acima referidos.

⁴ Artigo 2.º, alínea i) do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro Diário da República n.º 8/2001, Série I-A de 2001-01-10.

⁵ Artigo 2.º, alínea h) do Decreto-Lei n.º 3/2001.

⁶ Cf. decisões da AdC nos processos Ccent. 54/2022 – *Grupo Rodonorte*Marques/Transportes Internacionais Rodoviários do Norte*, §§ 68- 74, e Ccent. 51/2019 – *RBI/Grupo Fundação*, §§ 71-76.

Versão Pública

25. Sem prejuízo do acima exposto, no presente procedimento a AdC obteve dados tanto para o conjunto dos serviços ocasional e regular especializado, como para cada um dos serviços de transporte em causa isoladamente considerados.
26. Refira-se, desde já, que as conclusões da avaliação jusconcorrencial relativa ao impacto da operação notificada não variam em função da segmentação do mercado por serviço ocasional e por serviço regular especializado.
27. Em suma, para os estritos efeitos da análise da operação notificada, a AdC entende que a exata delimitação do mercado de produto em causa pode ser deixada em aberto, analisando-se *infra*, contudo, o impacto da operação notificada tanto para o conjunto dos serviços ocasional e regular especializado, como para cada um dos serviços em causa isoladamente considerados.

Mercado geográfico

28. A Notificante considera que o mercado da prestação de serviços de transporte ocasional e regular especializado deve ter um âmbito geográfico nacional.
29. Refere que não existe qualquer constrangimento a que os operadores prestem serviços numa área de atuação diferente daquela que é a sua área de atuação tradicional; e que as empresas de prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros em serviço ocasional e regular especializado operam em todo o país, independentemente do local das respetivas sedes.
30. Refere ainda que os potenciais clientes podem escolher o prestador de serviço com base em parâmetros como preço ou qualidade, independentemente da sua localização.
31. Acresce, refere a Notificante, que os contratos são tipicamente celebrados por períodos muito curtos (por via de regra, pontuais, no caso do transporte ocasional, ou por um ano, no máximo, no caso do transporte especializado), pelo que os clientes podem facilmente mudar de fornecedor.
32. Ainda assim, a Notificante entende que a exata definição do mercado (geográfico) relevante pode ser deixada em aberto, uma vez que a operação notificada não é, segundo a mesma, suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste.
33. No que respeita ao âmbito geográfico relevante para a análise do impacto da operação notificada no transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e no serviço regular especializado, e tal como o resulta da investigação de mercado no processo Ccent. 51/2019 – RBI/Grupo Fundão, a AdC considera que os clientes destes serviços de transporte tendem, muito claramente, a contratar empresas que operam na zona ou região do serviço a prestar, o que aponta para uma dimensão local/regional do mercado.
34. A contratação preferencial de empresas com presença local refletirá as vantagens destas empresas em relação a empresas de outras regiões, as quais terão de deslocar os autocarros em vazio até ao ponto da prestação do serviço.
35. A contratação preferencial de empresas com presença local encontrará também explicação na ligação operativa entre a prestação do serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros e a prestação do serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros ocasional ou regular especializado.

Versão Pública

36. A prestação do serviço regular de transporte numa determinada região permite o aproveitamento de sinergias e economias de gama na prestação do serviço ocasional ou regular especializado nessa mesma geografia, conferindo vantagens competitivas em relação a empresas concorrentes que não explorem o serviço regular nessa região.
37. De facto, não é de excluir que as viaturas (e respetivos motoristas) utilizadas no transporte regular de passageiros possam ser aproveitadas para serviços de aluguer nos horários ou dias em que tais recursos se encontrem ociosos.
38. Por outro lado, a prestação do serviço regular de transporte numa dada região dá maior visibilidade à empresa e permite a criação de laços de confiança como os clientes aí localizados, constituindo um fator de atração de clientela para o serviço de aluguer em geral (serviço ocasional e o serviço regular especializado).
39. Face ao exposto, considera-se que a dimensão geográfica mais adequada para a análise do impacto da operação notificada no serviço ocasional e no serviço regular especializado não é a nacional, mas a dimensão regional.
40. Impõe-se, por conseguinte, analisar o impacto da operação notificada nas áreas/regiões nas quais a Adquirida presta serviço ocasional e/ou regular especializado e há sobreposição de atividades entre a Adquirente e a Adquirida.
41. Segundo a Notificante, a Adquirida dedica-se ao transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e serviço regular especializado nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, nas quais a Notificante também está presente.
42. De facto, em 2022, da receita total gerada pela Adquirida nos serviços ocasional e especializado, cerca de [70-80]% desse valor resultou da exploração desses serviços no conjunto da Área Metropolitana de Lisboa (“AML”) (correspondente a [50-60]%) e da Área Metropolitana do Porto (“AMP”) (correspondente aos restantes [20-30]%).
43. Recorde-se que a Adquirida tem a propriedade ou arrenda instalações de apoio à prestação do serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros (tal com o referido em § 11, *supra*) em Vila Nova de Gaia e no Seixal, ou seja, na AMP e na AML.
44. Os serviços de transporte ocasional ou regular especializado que a Adquirida prestou, em 2022, noutras áreas do território nacional (ou seja, em qualquer Comunidade Intermunicipal, no território continental, ou na Região Autónoma da Madeira) têm muito pouca expressão.⁷
45. Ante o acima exposto, a AdC considera como áreas geográficas relevantes para o efeito da análise da operação notificada a AML e a AMP, nas quais, em 2022 (últimos dados disponíveis), tanto a Notificante como a Adquirida prestaram serviço ocasional e regular especializado de transporte rodoviário pesado de passageiros.

⁷ Ademais, veja-se que a Adquirida realizou, em 2022, [10-20]% do total de receitas resultantes da prestação de serviço ocasional e especializado nas Comunidades Intermunicipais da Região de Aveiro e do Ave, na Região Autónoma da Madeira, nas quais não houve sobreposição de atividades, e noutros países (fora da jurisdição da AdC).

4.1.2. Comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários

46. Quanto a § 17 b) *supra*:
47. A MGC explora dois postos de abastecimento de combustíveis, com acordos com a Cepsa (Avintes) e com a Galp (Sandim), no concelho de Vila Nova de Gaia.
48. Refere a Notificante que o mercado da comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários constitui um mercado autónomo.⁸
49. Por um lado, refere a Notificante, a comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários distingue-se da comercialização não retalhista desses combustíveis, atendendo à diferente dimensão dos clientes em causa e aos canais de distribuição utilizados, bem como ao facto do mercado poder ser agregado em torno das insígnias independentemente de quem explora os postos de abastecimento.⁹
50. Quanto ao âmbito geográfico do mercado da comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários, a Notificante refere a possibilidade de se segmentar o mercado a nível local ou regional, tendo em conta que um cliente, para se abastecer de combustível, escolhe a estação de serviço que lhe for mais acessível, pela proximidade do local onde reside ou do local onde trabalha.¹⁰
51. A AdC entende que a exata delimitação do mercado da comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários pode ser deixada em aberto, uma vez que a Notificante não comercializa combustíveis para transportes rodoviários, pelo que as conclusões jusconcorrenciais – i.e., estamos perante uma mera transferência de quota de mercado – não serão diferentes em função da definição de mercado (do produto e geográfico) que se adote.
52. De facto, dada a ausência de sobreposição de atividades entre a Adquirente e a Adquirida, a operação notificada não acarretará qualquer entrave significativo a uma concorrência efetiva na comercialização retalhista de combustível, nomeadamente no concelho de Vila Nova de Gaia, pelo que a AdC não analisará em maior detalhe este mercado na secção relativa à avaliação jusconcorrencial.

4.2. Mercado relacionado

53. O Grupo Barraqueiro dedica-se também ao transporte de combustíveis (*white products*), por via rodoviária, atividade que pode estar relacionada com a comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários.
54. Refere a Notificante que a AdC já aceitou a distinção entre o transporte de *white products* (gasóleo e gasolina) e o transporte de *black products* (crude, fuelóleo, óleos vegetais, químicos e gás), uma vez que o transporte de cada um destes tipos de combustíveis é feito

⁸ Cfr. Decisão da Comissão Europeia no caso COMP/M.4532 – *Lukoil/Conoco Philips*, de 21.02.2007, §§ 7 e ss.

⁹ Cfr. Decisão da AdC, de 07.02.2013, no processo Ccent. 46/2012 – *JHO / Ativos Monjardino*, § 12, e decisão da AdC, de 30.08.2010, no processo Ccent 40/2010 – *Bencom/Activos BP*, § 22.

¹⁰ Cfr. Decisão da AdC no processo Ccent. 46/2012 – *JHO / Ativos Monjardino*, § 18.

Versão Pública

em *trailers* diferentes e que os mesmos não se apresentam como substituíveis na perspetiva da procura¹¹.

55. Quanto à dimensão geográfica do referido mercado do produto, refere a Notificante que as empresas operam numa escala nacional (ou mesmo internacional). E que a procura é de âmbito marcadamente nacional, uma vez que os serviços são prestados nos mais diversos pontos do país, independentemente da sua localização geográfica.
56. A Notificante, tendo em conta a natureza da presente operação de concentração, e considerando que as conclusões da avaliação jusconcorrencial não serão distintas, considera que a exata definição deste mercado deve ser deixada em aberto.
57. Note-se que, em relação a este mercado, mesmo que se admita existir uma relação vertical, esta será muito indireta, uma vez que as empresas de transporte de combustível por via rodoviária são contratadas pelas empresas petrolíferas e não pelas empresas comercializadoras a retalho de combustível rodoviário, tal como a Adquirida (que opera dois postos de combustível).
58. Acresce que, mesmo que se considerasse existir uma relação vertical, a quota da Adquirente estimada pela Notificante no mercado de transporte de combustíveis por via rodoviária é de [10-20]% e, por outro lado, a quota da Adquirida no mercado de comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários no concelho de Vila Nova de Gaia é de cerca de [0-5]%, pelo que, ao nível dos efeitos verticais, a presente operação não suscita questões de índole jusconcorrencial.¹²
59. Atendendo ao exposto, a AdC não analisará em maior detalhe este mercado na secção relativa à avaliação jusconcorrencial e, em particular, a relação vertical (indireta) do mesmo com a comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Mercado do transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e/ou em serviço regular especializado na AML e na AMP

60. A Notificante calculou a dimensão do mercado do serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e serviço regular especializado com base no número estimado de viaturas afetas aos referidos serviços em todo o território nacional, em 2022 — [[Confidencial – informação interna] viaturas.
61. Na sequência, a Notificante estimou uma quota de [10-20]% para a Barraqueiro em termos de número de viaturas em todo o território nacional, [10-20]% para a Transdev, [10-20]%

¹¹ Decisões da AdC nos processos Ccent. 30/2007 – *Bensaude/NSL*, § 222, e Ccent. 46/2012 – *JHO / Ativos Monjardino*, § 31.

¹² Com efeito, de acordo com as Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (JOUE C 265, de 18.10.2008), § 25, é pouco provável que a Comissão considere que uma concentração não horizontal suscita preocupações em termos de concorrência se a quota de mercado da nova entidade após a concentração, em cada um dos mercados em causa, for inferior a 30% e o índice HHI após a concentração for inferior a 2 000.

Versão Pública

- para a empresa Vale do Ave e [10-20]% para a UTS, tendo a Adquirida ([40-70]viaturas) menos de [0-5]%.
62. Tal como se desenvolve *supra*, §§ 33-45, a AdC considera, todavia, que o impacto da operação notificada na prestação de serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e regular especializado deve ser analisado ao nível da AML e da AMP, nas quais a Adquirida tem um volume de negócios minimamente relevante e há sobreposição de atividades.
63. Para este efeito, a AdC solicitou à Notificante uma estimativa para a dimensão do mercado dos serviços em causa, em termos de produção quilométrica (Vkm), na AML e na AMP, e para as quotas da Adquirente e da Adquirida (em Vkm) nas referidas áreas, para o conjunto dos serviços e para cada um dos serviços em separado.
64. A partir dos dados fornecidos pela Notificante, relativos ao ano de 2022, verifica-se que, **no conjunto dos serviços:**
- Na AML, a quota da Notificante é de [30-40]% e a da Adquirida [0-5]%; e
 - Na AMP, a quota da Notificante é de [0-5]% e a da Adquirida [0-5]%.
65. No **serviço ocasional:**
- Na AML, a quota da Notificante é de [30-40]% e a da Adquirida [0-5]%;¹³
 - Na AMP, a quota da Notificante é de [0-5]% e a da Adquirida [0-5]%.¹⁴
66. No **serviço regular especializado:**
- Na AML, a quota da Notificante é de [30-40]% e a da Adquirida [0-5]%;¹⁵
 - Na AMP, a quota da Notificante é de [0-5]% e a da Adquirida [0-5]%.¹⁶
67. Adicionalmente, para além de uma estimativa das quotas dos concorrentes, a AdC solicitou à Notificante a indicação dos operadores de transporte independentes das Partes que podem constituir alternativas para os clientes na contratação dos serviços ocasional e

¹³ Segundo a Notificante, na AML, no serviço ocasional, a Transdev tem uma quota de [10-15]%; a Planeta Tours [10-15]%; a Vale do Ave [5-10]%; a Resende [5-10]%; a Ovnitur/UTS [7-12]%; e a Turistejo [2-3]%.

¹⁴ De acordo com a Notificante, na AMP, no serviço ocasional, a Espírito Santo & Irmão tem uma quota de [10-15]%; a Transdev [5-10]%; a empresa Vale do Ave [5-10]%; a Ovnitour [5-10]%; a Joaquim da Costa Ferreira/Resende [5-10]%; a Feirense [5-10]%; a Valpi [5-10]%; a Auto-Viação Landim [2-5]%; e a Rodonorte [2-5]%.

¹⁵ Segundo a Notificante, na AML, no serviço regular especializado, a Transdev tem uma quota de [5-10]%; a Planeta Tours [5-10]%; a empresa Vale do Ave [5-10]%; a Resende [5-10]%; a Ovnitur/UTS [5-10]%; e a Turistejo [2-3]%.

¹⁶ De acordo com a Notificante, na AMP, no serviço regular especializado, a Espírito Santo & Irmão tem [10-15]%; a Transdev [5-10]%; a empresa Vale do Ave [5-10]%; a Ovnitour [5-10]%; a Joaquim da Costa Ferreira/Resende [5-10]%; a Feirense [5-10]%; a Valpi [5-10]%; a Auto-Viação Landim [2-5]%; e a Rodonorte [2-5]%.

Versão Pública

regular especializado na AML e na AMP, tendo a Notificante identificado diversos operadores.^{17,18}

68. Em complemento do acima exposto, diga-se que, na AML, tal como se desenvolve na nota de rodapé n.º 3 *supra*, há três operadores independentes das Partes a prestar serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros na sequência do procedimento concursal lançado por aquela Autoridade de Transportes, tendo os mesmos todas as condições para a prestação do serviço ocasional e especializado na mesma área.
69. E na AMP, tal como se desenvolve na nota de rodapé n.º 3 *supra*, há quatro operadores independentes das Partes a prestar serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros na sequência de procedimento concursal lançado por aquela Autoridade de Transportes, tendo os mesmos todas as condições para a prestação do serviço ocasional e especializado na mesma área.
70. Do acima exposto podemos concluir que, na AML e na AMP — zonas em que há sobreposição de atividades entre a Notificante e a Adquirida no serviço ocasional e no serviço regular especializado e nas quais a presença da Adquirida é minimamente relevante —, há um número significativo de operadores alternativos às empresas que participam na operação notificada, nomeadamente os operadores independentes das Partes que prestam serviço regular de transporte rodoviário pesado de passageiros nessas áreas, e que poderão ser concorrentes da Notificante na prestação dos referidos serviços na AML e na AMP.
71. Ante o acima exposto, conclui-se que a operação notificada não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva na prestação do serviço de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e regular especializado quer AML, quer na AMP.

6. PARECERES DOS REGULADORES SETORIAIS

72. A AMT, no seu parecer, não se opõe à operação notificada, atendendo, em síntese, à reduzida quota da Adquirida no mercado do serviço de transporte rodoviário de passageiros em serviço ocasional e em serviço regular especializado a nível nacional, bem como à não presença da Adquirida no mercado do serviço público de transporte regular de passageiros; e, no que ao transporte de combustível por via rodoviária diz respeito,

¹⁷ Na AML, a Notificante indicou os seguintes concorrentes: Ovnitur – Viagens e Turismo, S.A.; Vale do Ave, Transportes Lda.; Resende – Atividades Turísticas, S.A.; Transaloia, Transporte de Passageiros, Lda.; Auto Viação Cura, Lda.; UTS – Viagens e Serviços, S.A.; PJ Tours – Transporte de Passageiros, Lda.; Planeta Tours, Lda.; Ninfatur - Viagens e Turismo, Lda.; Long Drive Bus – Transportes de Passageiros, Lda.; Deltabus - Transporte Rodoviário Passageiros, Unipessoal Lda.; A.T.F. - Auto Transportes do Fundão, S.A.; Fatimacar – Transportes e Turismo, Unip. Lda.; Rodonorte – Transportes Portugueses, S.A.; Transjamor – Transporte de Passageiros Lda.; Turistejo, Agência de Viagens e Turismo, Lda.

¹⁸ Na AMP, a Notificante indicou os seguintes concorrentes: Grupo Auto-Viação Landim Pacense; Agência de Viagens e Transportes Vale Do Ave; Rodonorte; Ovnitur – Viagens e Turismo, S.A.; Joaquim da Costa Ferreira e Filhos, Lda.; Valpi Bus; União de Transportes dos Carvalhos, Lda.; J. Espírito Santo & Irmãos, Lda.; Transdev Mobilidade, S.A.; Iberobus – Transportes e Turismo, Lda.; AutoViação Feirense, Lda.; Resende – Atividades Turísticas, S.A..

Versão Pública

atendendo a que o mercado está perfeitamente liberalizado, nele operando uma multitude de empresas das mais variadas dimensões.

73. A ERSE, no seu parecer, não se opõe à operação notificada, atendendo, em síntese, a que a Notificante não irá, com esta operação, reforçar a sua quota de mercado no âmbito da logística de transporte e distribuição no Sistema Petrolífero Nacional, bem como ao facto de a Adquirida ter uma presença residual na comercialização retalhista de combustíveis (área de atividade em que a Notificante não está envolvida).

7. AUDIÊNCIA PRÉVIA

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

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

75. Face ao exposto, o Conselho de Administração 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 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 no território nacional ou numa parte substancial deste.

Lisboa, 24 de maio de 2024

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

Nuno Cunha Rodrigues
Presidente

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

X

Ana Sofia Rodrigues
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES.....	2
2.1. Adquirente.....	2
2.2. Adquirida.....	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO.....	3
4. MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADO.....	4
4.1. Mercados Relevantes.....	4
4.1.1. Transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e em serviço regular especializado.....	5
4.1.2. Comercialização retalhista de combustíveis para transportes rodoviários.....	8
4.2. Mercado relacionado.....	8
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	9
5.1. Mercado do transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional e/ou em serviço regular especializado na AML e na AMP.....	9
6. PARECERES DOS REGULADORES SETORIAIS.....	11
7. AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	12
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO.....	12