

**Ccent. 52/2024**  
**Busway / Concessão de transportes CIM Coimbra**

**Decisão de Inaplicabilidade**  
**da Autoridade da Concorrência**

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

09/10/2024

**DECISÃO DE INAPLICABILIDADE  
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

**Processo Ccent. 52/2024 – Busway / Concessão de transportes CIM Coimbra**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 14 de agosto de 2024, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC” ou “Autoridade”), 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 resulta da adjudicação, pela Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra (“CIM RC”), do serviço público de transporte regular de passageiros (“Concessão”) à Busway, S.A. (“Busway”), no âmbito de um Concurso público internacional para a concessão da rede de transporte rodoviário da Região Coimbra.<sup>1</sup>

**2. AS PARTES**

**2.1. A Notificante**

2. A Busway é a sociedade adjudicatária dos Lotes 1, 2 e 3 atribuídos no âmbito do Concurso público internacional para a concessão da rede de transporte rodoviário da CIM RC.
3. A Busway tem como objeto social exclusivo, ao longo de todo o período de vigência do contrato celebrado com a CIM RC, a prossecução das atividades integradas na Concessão.<sup>2</sup>
4. A Busway é detida pela Nateev Express Public Transportation Ltd, sociedade por sua vez controlada pela NativExpress, que integra o Grupo AFIFI, e pelo NOY Fund, fundo de

---

<sup>1</sup> Concurso Público 08/2023 – Concessão de Transporte de Passageiros Rodoviário na Região de Coimbra, aberto nos termos do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho. Recorde-se que o RJSPTP, em conjunto com a Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que aprova o novo regime das autarquias locais e promove a descentralização de competências em matéria de transporte, vem: (i) criar os mecanismos e poderes de planeamento, organização e atribuição de serviços de transporte por parte das autoridades de Transporte (AT´s); (ii) prever a implementação faseada de concursos públicos para a atribuição de contratos de serviço público; (iii) regulamentar a exploração de serviços de transporte por parte de “operadores internos”; (iv) estabelecer as bases do novo regime dos serviços de transporte público flexível; e (v) estabelecer níveis mínimos de serviço público a assegurar em todo o país.

<sup>2</sup> Cfr. Cláusula 12, n.º 2 do Caderno de Encargos.

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

investimento israelita, com participações em diversos setores, nomeadamente infraestruturas, energia e transportes.

5. O Grupo AFIFI ganhou em 2023, através da empresa Busway Cira Aveiro, sociedade diretamente controlada pela NativExpress, o concurso de transportes rodoviários para a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (“CIM RA”).
6. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a Notificante realizou, em 2022, volumes de negócios de cerca de € [**>100**] milhões, € [**<100**] milhões e € [**<100**] milhões, respetivamente a nível mundial, no Espaço Económico Europeu (“E.E.E.”) e em Portugal.

## **2.2. A Concessão**

7. A Concessão tem por objeto uma universalidade de direitos e obrigações sobre um conjunto de ativos afetos à exploração da concessão de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros<sup>3</sup> na CIM RC, adjudicado em 27/03/2024, no âmbito do qual se atribuem os seguintes Lotes:
  - a) Lote 1 – Coimbra, Condeixa-a-Nova, Figueira da Foz, Montemor-o-Velho, Penela, Soure e ligações à CIM Leiria;
  - b) Lote 2 – Coimbra, Cantanhede, Mealhada, Mira, Mortágua, ligações à CIM Viseu Dão e Lafões e serviço EXPOFACIC;
  - c) Lote 3 – Coimbra, Arganil, Góis, Lousã, Miranda do Corvo, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Penacova, Tábua, Vila Nova de Poiares, ligações entre Tábua e Santa Comba Dão (CIM de Viseu Dão e Lafões) e ligações à CIM das Beiras e Serra da Estrela.
8. A concessão em causa abrange:
  - (i) o respetivo serviço público de transporte regular de passageiros intermunicipal que se desenvolve na área geográfica da CIM RC;
  - (ii) o serviço público de transporte regular de passageiros inter-regional, cuja competência foi atribuída à CIM RC mediante contrato inter-administrativo; e
  - (iii) os serviços públicos de transporte regular de passageiros municipais desenvolvidos na mesma área, cujas competências foram delegadas na CIM RC mediante contratos inter-administrativos celebrados entre esta e os municípios respetivos.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Serviço que é explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas. Cfr. alínea v) do RJSPTP.

<sup>4</sup> Com exceção do (i) serviço público de transporte de passageiros municipal do Município de Coimbra cuja exploração, gestão, planeamento e financiamento não se encontra delegada na CIM RC (salvo duas linhas

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

9. De acordo com a Notificante, o objeto da concessão que foi adjudicado apresenta algumas diferenças em termos de divisão da área geográfica até agora em vigor, desde logo porque a nova área de concessão encontra-se repartida em 3 Lotes. Não obstante, as rotas previstas em cada Lote da concessão adjudicada permanecem idênticas às que existiam previamente à concessão.<sup>5</sup>
10. Nestes termos, a Notificante, apresenta dados sobre a procura de transporte público rodoviário de passageiros na CIM RC, respeitante ao ano de 2022, que se traduziu numa receita tarifária total de € 5 189 860.<sup>6</sup>
11. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção do n.º 2 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea b) do n.º 3 do mesmo artigo, mas, tal como resulta da leitura dos volumes de negócios identificados nos pontos 6 e 10 *supra*, não cumpre os critérios de notificação previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.
12. Tendo em conta os elementos recolhidos em sede de instrução do procedimento, a AdC conclui igualmente que a transação não cumpre o critério de notificação relativo à quota de mercado, previsto na alínea a) do artigo 37.º da Lei da Concorrência, como melhor se verá *infra*.

---

municipais de Coimbra descritas na Rede, cuja competência de autoridade de transportes foi delegada pelo Município de Coimbra na CIM RC); e dos (ii) serviços de transporte rodoviário de passageiros que asseguram o transporte público no ramal da Lousã durante a interrupção da circulação ferroviária. Cfr. Cláusula 5 do Caderno de Encargos.

<sup>5</sup> Até à adjudicação da concessão o transporte público rodoviário de passageiros na área territorial da CIM RC foi explorado por quatro operadores de serviço público, titulados por autorizações provisórias, a saber: Grupo Transdev (através da Empresa de Transportes António Cunha, S.A. (ETAC) e da Rodoviária da Beira Litoral, S.A. (atualmente Transdev Interior, SA.)); Grupo Barraqueiro (através das empresas Marques, Lda. e Rodoviária do Lis, Lda.); Grupo AVIC (através da empresa Alfredo Farreca Rodrigues, Lda.); e Grupo AutoTransportes do Fundão (através da empresa Joaquim Martins da Fonseca, Lda.). No seu conjunto, estes operadores operavam 184 carreiras, das quais 24 inter-regionais, 84 intermunicipais e 76 municipais. Cfr. Anexo I ao Programa de Concurso, págs.10 e 11.

Por sua vez, a rede afeta à concessão adjudicada tem como base a rede regular até então explorada pelos operadores acima indicados (oferta fixa base) acrescida de 5 linhas novas consideradas socialmente relevantes (oferta fixa específica) e 9 linhas referentes a oferta escolar especial integrada na concessão. Note-se que a maioria dos circuitos escolares especiais, assegurados diretamente pelos municípios ou contratualizados a operadores locais, mantêm-se excluídos do âmbito da adjudicação relacionada com a operação de concentração em perspetiva. Não obstante, foram integrados na rede regular os que poderiam configurar um aproveitamento de meios já necessários para a operação da restante rede. Relativamente a estes, em específico, os municípios que integram a CIM RC asseguram os serviços de transporte escolar adquirindo passes escolares que são receita da operação de serviço público de transporte de passageiros. Cfr. Anexo I ao Programa de Concurso, págs.19 a 21.

<sup>6</sup> Cf. Anexo I ao Programa de Concurso, págs. 12 a 18.

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

### **3. MERCADO RELEVANTE – verificação da alínea a) do artigo 37.º da Lei da Concorrência**

13. Conforme já anteriormente referido, a Concessão abrange a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros afeto à rede de transporte definida em cada um dos três Lotes submetidos a concurso internacional pela CIM RC.
14. Esta atividade passará a ser desempenhada, em exclusividade, pela Notificante, entidade vencedora de cada um dos Lotes no ponto 7 *supra*.<sup>7</sup>
15. De acordo com a Notificante, o mercado relevante, para efeitos da presente operação, deverá corresponder ao mercado de concursos para exploração do serviço público de transporte regular de passageiros na região de Coimbra.
16. A AdC, na sua prática decisória, já analisou por diversas ocasiões o serviço público de transporte rodoviário de passageiros, tendo-se pronunciado sobre a definição de mercado de produto relevante e respetivo âmbito geográfico.<sup>8</sup>
17. Recorde-se que o RJSPTP<sup>9</sup>, no qual a presente operação de concentração se enquadra, veio estabelecer um regime de concorrência pelo mercado, designadamente através da imposição de procedimentos de contratação pública tendentes à celebração de contratos de serviço público entre os operadores e as competentes autoridades de transportes (“AT”)<sup>10</sup>.
18. Ou seja, o serviço público de transporte rodoviário de passageiros passou a ser organizado através da celebração de contratos de serviço público entre as empresas com interesse na atribuição de concessões e as AT’s, que devem ser precedidos de procedimentos de contratação pública, cabendo à AT competente a preparação e aprovação do procedimento

---

<sup>7</sup> Os concorrentes podiam apresentar propostas para um dos lotes, para dois ou para os três, podendo os três lotes serem atribuídos ao mesmo concorrente, que celebraria um contrato por cada lote. Os três lotes foram adjudicados à Notificante. Cfr. Caderno de Encargos, cláusula 5.<sup>a</sup>.

<sup>8</sup> Cfr. entre outras, as decisões relativas aos processos Ccent. 51/2019 – RBI/Grupo Fundação; Ccent. 5/2021 – Minho Bus\*Autoviação do Minho/Comunidade intermunicipal do Cávado; Ccent. 6/2021 – Rodoviária D’Entre Douro e Minho\*António dos Prazeres da Silva & Filho/Comunidade Intermunicipal do Cávado (Lote 2); e Ccent. 7/2021 – Transdev Norte\*AutoViação Landim\*Vale do Ave\*UTS/CIM do Ave.

<sup>9</sup> Cfr. nota 1.

<sup>10</sup> São definidas como AT’s: os Municípios, competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, (ii) as CIM, competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica e (iii) as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e o Estado. Compete às AT’s adotar as decisões relativas à organização dos serviços de transporte, visando o estabelecimento de um regime de concorrência regulada no setor do transporte público.

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

de seleção dos operadores de serviço público, designadamente o programa do procedimento e o respetivo caderno de encargos.

19. Assim, do lado da procura está a AT que lança o concurso público e, do lado da oferta, estão os operadores privados que se propõem oferecer serviços nos procedimentos de contratação pública promovidos pelas AT's competentes.
20. Deste modo, a tensão concorrencial ocorre no momento prévio à contratação do serviço, ou seja, na altura de apresentação das propostas pelos operadores nos procedimentos concursais, o que significa que a concorrência assume a natureza de concorrência pelo mercado.
21. A AdC tem assim considerado que o mercado de produto relevante é o mercado de concursos para exploração do serviço público de transporte regular de passageiros.
22. No que respeita ao âmbito geográfico do mercado relevante a AdC, pese embora não tenha ainda adotado uma posição definitiva sobre o mesmo, atendendo a que a implementação integral do regime previsto no RJSPTP não se encontra completa, havendo um conjunto de concursos ainda por lançar ou adjudicar, não tem deixado de analisar o âmbito geográfico mais restrito que, plausivelmente, se poderá assumir e que corresponde a uma dimensão infranacional.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Em decisões anteriores a AdC não tem deixado de considerar que a presença local prévia de um operador numa determinada região atribui-lhe um maior conhecimento do terreno que poderá ser decisivo para o sucesso na sua candidatura aos procedimentos concursais a serem lançados nessa área geográfica. Em particular, nos casos em que existe assunção do risco de procura por parte do proponente (caso das concessões), afigura-se particularmente relevante o conhecimento da procura e fluxos de passageiros nas regiões em causa, informação essa que apenas os operadores já presentes no terreno dispõem. Para além disso, os operadores podem já deter instalações e estar ativos em outras atividades relacionadas numa determinada região, como o transporte ocasional ou o transporte regular especializado, o que lhes permite gerir de forma mais eficaz a frota disponível e beneficiar de eventuais economias de gama. Cfr., designadamente, a decisão relativa ao Processo Ccent. n.º 7/2021 – Transdev Norte\*Auto Viação Landim\*Vale do Ave\*UTS / CIM do AVE, §§ 85 a 90.

Ainda assim, a AdC não tem excluído a possibilidade da existência de mercados geográficos distintos, nomeadamente de abrangência nacional, quando estão em causa concursos para áreas de dimensão e peso económico significativo, como sejam as áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, com elevados valores a contratualizar ou quando o risco da operação recai integralmente sobre a AT respetiva (seja CIM ou Município) e que são atrativos quer para operadores nacionais (incluindo os que não estão estabelecidos nas regiões respetivas), quer para operadores internacionais.

Veja-se os §§ 91 a 94 do processo acima identificado em que se refere que a atratividade das Áreas Metropolitanas pode estar relacionada com dois fatores: i) por um lado, serem contratos de tipo *gross cost*, onde o risco de procura é total (AML) ou parcialmente (AMP) assumido pela AT, tornando-os mais apetecíveis para operadores sem presença no terreno, tendo em conta que a procura será a variável de maior dificuldade de previsão para estes últimos e/ou; ii) a dimensão dos contratos, que os pode tornar particularmente

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

23. Neste contexto, tem sido entendimento da AdC que o âmbito mais restrito do mercado geográfico deverá corresponder à região abrangida pelo concurso aberto pela AT respetiva (CIM e/ou Município) e pelas regiões adjacentes da competência de outras AT´s (sejam elas de índole municipal ou intermunicipal).<sup>12</sup>
24. No caso em análise, e sem prejuízo de, no futuro, a AdC poder vir a adotar uma definição distinta, considera-se que o mercado relevante deverá corresponder à área geográfica abrangida pela CIM RC e pelos territórios correspondentes às CIM´s que com aquela fazem fronteira<sup>13</sup> (ver figura 1) e, ainda, por todos os municípios integrados naquelas regiões que não tenham delegado as suas competências ao nível das carreiras municipais nas CIM´s respetivas<sup>14</sup>, assumindo-se assim também como AT´s.

---

apetecíveis, sobretudo para empresas de maior dimensão, independentemente do tipo e do nível do risco corrido na operação.

Por outro lado, não se pode deixar de referir que estão em causa concursos internacionais abertos a qualquer operador estrangeiro, como é o caso da Notificante que integra um grupo israelita e que entrou pela primeira vez no mercado nacional aquando da adjudicação da concessão dos transportes públicos à Busway Ciraveiro, em setembro de 2022, na área pertencente à CIRA. O facto de a Notificante não dispor de uma presença prévia na região e por conseguinte do conhecimento específico do terreno, não foi impeditivo de se apresentar ao concurso lançado pela CIM da Região de Aveiro (mesmo assumindo o risco inerente à concessão) voltando a fazê-lo relativamente ao concurso lançado pela CIM RC, em idênticas condições. Deste modo, também não se pode excluir que o mercado possa ter uma dimensão nacional na medida em que todos os concursos públicos ainda por lançar pelas CIM podem vir a ser disputados também por operadores estrangeiros que concorrem a nível nacional. Note-se, porém, que se a abrangência do mercado de concursos para exploração do serviço público de transporte regular de passageiros tivesse uma abrangência nacional, a quota de mercado da Notificante (calculada com base na produção quilométrica) e estimada pela AdC com base em dados fornecidos pela AMT, seria sempre inferior a 5%.

<sup>12</sup> A escolha da CIM enquanto “unidade geográfica” relevante prende-se com o facto de as AT´s municipais poderem delegar as suas competências, total ou parcialmente, na Comunidade Intermunicipal a que pertencem, assumindo estas, na totalidade ou em complemento, as funções de AT, sendo, portanto, a CIM a unidade geográfica mais lata para estes efeitos.

<sup>13</sup> Veja-se que a rede a contratualizar em cada um dos três Lotes inclui ligações inter-regionais, nomeadamente com territórios das CIM Região de Aveiro, CIM Viseu Dão e Lafões, CIM das Beiras e Serra da Estrela e CIM Região de Leiria, estando as referidas linhas articuladas com as respetivas CIM que vão atravessar.

<sup>14</sup> Note-se que, nos termos do RGSPTP, e conforme já referido na nota de rodapé 12, os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais. No entanto, podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas designadamente em comunidades intermunicipais ou nas áreas metropolitanas.

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

Figura 1 – Mapa da CIM RC e das CIM´s adjacentes



25. Assim, para efeitos da presente operação, a AdC analisará o mercado relevante correspondente ao *mercado de concursos para exploração do serviço público de transporte regular de passageiros na região constituída pela CIM RC e pelas CIM´s adjacentes* (CIM da Região de Aveiro, CIM da Região de Leiria, CIM das Beiras e Serra da Estrela, CIM de Visu, Dão e Lafões, CIM do Médio Tejo e CIM da Beira Baixa) e ainda pelos Municípios de Aveiro, Leiria e Visu.<sup>15</sup>
26. Importa referir que, à data de realização da presente avaliação, os procedimentos concursais de duas CIM (Beira Baixa e Beiras e Serra da Estrela) integradas no mercado relevante ainda não estão finalizados, encontrando-se o lançamento dos respetivos concursos públicos em fase de preparação.<sup>16</sup>
27. De acordo com a informação disponibilizada pela AMT<sup>17</sup>, o contrato de concessão da CIM Beiras e Serra da Estrela prevê uma produção quilométrica contratualizada de [...] veículos.Km e [...] viaturas e o contrato de prestação de serviço da CIM Beira Baixa prevê uma produção quilométrica de [...] veículos.Km e [...] viaturas.

---

<sup>15</sup> Note-se que, não obstante os Municípios de Coimbra e de Pombal se inserirem neste espaço geográfico, mantêm as suas competências ao nível do transporte municipal, prestando este serviço de forma direta, sem recurso a operadores terceiros. Deste modo, não são incluídos no mercado relevante a analisar.

Recorde-se que, conforme previsto no art.º 16.º do RGSPPT, o serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado: a) Diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios; b) Mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público, a operadores internos ou a outros operadores de serviço público.

<sup>16</sup> Ambos os procedimentos já dispõem do parecer prévio vinculativo favorável da AMT.

<sup>17</sup> Cfr. parecer e informação disponibilizada pela AMT, E-AdC/2024/4927 e E-AdC/2024/5240, respetivamente.

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

28. No cenário prévio à operação, a totalidade dos contratos por atribuir representam **[30-40]**% do total de contratos previstos para este mercado, o qual corresponde a cerca de **[30-40]** milhões de veículos.Km de produção anual.<sup>18</sup>
29. Considerando que a Concessão da CIM RC corresponde sensivelmente a [...] milhões<sup>19</sup> de veículos.km, a quota de mercado da Notificante pós-operação passará para **[30-40]**%<sup>20</sup>, não obstante ainda se encontrarem por atribuir contratos que correspondem a cerca de **[5-10]**% do mercado.
30. Assim, conclui-se que a operação projetada também não preenche os requisitos de aplicação da alínea a) do n.º 1 artigo 37.º da Lei da Concorrência, uma vez que a quota de mercado da Notificante é inferior a 50%.<sup>21</sup>
31. Face ao exposto, a AdC conclui que não se encontram preenchidas as condições de notificação prévia obrigatória enunciadas no artigo 37.º da Lei da Concorrência.

#### **4. AUDIÊNCIA PRÉVIA**

32. 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 não é desfavorável à Notificante.

#### **5. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

33. 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 inaplicabilidade à operação de concentração, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 50.º

---

<sup>18</sup> Importa salientar que, na ótica do contrato de serviço público, o mercado é constituído por todos os contratos que resultam da implementação plena do RJSPTP. Nesse sentido, são contabilizados, como contratos distintos, cada lote de um mesmo processo concursal.

<sup>19</sup> Cfr. informação disponibilizada pela AMT (E-AdC/2024/5240).

<sup>20</sup> A quota de mercado da Notificante na fase prévia à operação era de **[5-10]**%. Por sua vez, a quota de mercado da Notificante pós-operação, em número de viaturas, passará para **[30-40]**% o que representa um acréscimo de [...] pontos percentuais relativamente à fase prévia à operação.

<sup>21</sup> Tal como já referido na parte final da nota 11 *supra*, caso o mercado de concursos para exploração do serviço público de transporte regular de passageiros tivesse uma abrangência nacional, a quota de mercado da Notificante (calculada com base na produção quilométrica) seria sempre inferior a 5%.

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

da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não se encontra abrangida pela obrigação de notificação prévia a que se refere o artigo 37.º deste diploma.

Lisboa, 9 de outubro de 2024

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

---

Nuno Cunha Rodrigues  
Presidente

X

---

Miguel Moura e Silva  
Vogal

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

## **Índice**

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA .....	2
2. AS PARTES .....	2
2.1. A Notificante .....	2
2.2. A Concessão.....	3
3. MERCADO RELEVANTE – verificação da alínea a) do artigo 37.º da Lei da Concorrência .....	5
4. AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	9
5. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO .....	9

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