



**Ccent. 16/2014
Transdev/Rodocôa**

**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]

26/06/2014

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

Processo Ccent. 16/2014 – Transdev/Rodocôa

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 26 de maio de 2014, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“Autoridade” ou “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, pela Transdev Participações, SGPS, S.A. (“Transdev”), do controlo exclusivo sobre a Rodocôa - Transportes, S.A. (“Rodocôa”), mediante a aquisição de parte¹ do respetivo capital social.
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 b) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea a) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A sociedade Transdev é detida na sua totalidade pela sociedade de direito francês Transdev - Société Européenne pour le Développement Des Transports Publics, S.A. (“Transdev Européenne”), sendo esta detida integralmente e em partes iguais pelo Grupo Caisse Des Dépôts (“Caisse Des Dépôts”) e pelo Grupo Veolia. Em Portugal, o grupo Caisse Des Dépôts desenvolve atividade no setor segurador, através da CNP Assurances² e no setor de engenharia de infra estruturas, através do Grupo EGIS. O Grupo Veolia está presente em Portugal através da DALKIA que desenvolve atividades no âmbito do tratamento de água, saneamento e de energia. O Grupo Transdev integra

¹ A Transdev, que já detém 20% do capital social da Rodocôa, adquire, no âmbito desta operação de concentração, os remanescentes 80%.

² A CNP Assurances é detida pelas seguintes entidades: CDC - Caisse des Dépôts et Consignations (“Caisse des Dépôts”) com **[Confidencial- % participação no capital social]**, Sopassure com **[Confidencial- % participação no capital social]**, encontrando-se disperso o remanescente do capital. De acordo com informação da Notificante, a Caisse des Dépôts não dispõe do controlo exclusivo ou conjunto da CNP Assurances.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 2

um conjunto de empresas³⁴ que desenvolvem atividades no setor dos transportes rodoviários pesados de passageiros.

4. Os volumes de negócios realizados pelo Grupo Transdev, em Portugal, nos anos de 2011 e 2012⁵, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Transdev, para os anos de 2011 e 2012

Milhões de Euros	2011	2012
Portugal	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante.

5. No que se refere ao Grupo Caisse Des Dépôts, os respetivos volumes de negócios realizados em Portugal, em 2011 e 2012⁶, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foram os seguintes:

Tabela 2 – Volume de negócios do Grupo Caisse Des Dépôts, para os anos de 2011 e 2012

Milhões de Euros	2011	2012
Portugal	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante.

6. O grupo Veolia realizou em Portugal, em 2011 e 2012⁷, os seguintes volumes de negócios, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência:

Tabela 3 – Volume de negócios do Grupo Véolia, para os anos de 2011 e 2012

Milhões de Euros	2011	2012
Portugal	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante.

2.2. Empresa Adquirida

7. A sociedade Rodocôa é detida maioritariamente por particulares e explora seis concessões de carreiras de serviço público de transporte interurbano de passageiros,

³ Transdev Mobilidade, S.A., Minho Bus-Transportes do Minho, Sociedade Unipessoal, Lda, Rodoviária da Beira Litoral, S.A., Rodoviária D'entre Douro e Minho, S.A., Caima Transportes, S.A., António da Cruz & João Dias Neves, Lda, Auto Mondinense, S.A., Auto Viação Almeida & Filhos, S.A., Auto Viação Aveirense, S.A., E.A.V.T.- Empresa Automobilista de Viação e Turismo, Lda, ("E.A.V.T."), Empresa de Viação Beira Douro, Lda, ETAC - Empresa De Transportes António Cunham, S.A., Joalto-Rodoviária das Beiras, S.A., Joaquim Guedes, Filhos & Genros, S.A., José Vieira Pinto, Mendes, Paiva & Correia, S.A., Rodoviária da Beira Interior, S.A., Soares Oliveira, S.A., Transcovizela-Transportes Públicos, S.A, VCF & Filhos, Lda, Transcovilhã-Empresa de Transportes Urbanos da Covilhã, Lda.

⁴ O Grupo Transdev detém também ainda as seguintes participações minoritárias: RNE-Rede Nacional de Expressos, Lda, com 27,5%, na sociedade Renex-Rede Nacional de Transportes, Lda, com 31,3% do capital social, na TUF-Transportes Urbanos de Famalicão, Lda, com 33,33% do capital social e na TUST-Transportes Urbanos de SantoTirso, Lda, com 40% do capital social.

⁵ A Notificante informou não dispor ainda dos volumes de negócios do Grupo Transdev para 2013.

⁶ A Notificante informou não dispor dos volumes de negócios do Grupo Caisse Des Dépôts para 2013.

⁷ A Notificante informou não dispor dos volumes de negócios do Grupo Veolia para 2013.

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

ativas no distrito da Guarda, a saber: Meda-Penedono, Penedono-Penedono, Pinhel-Pínzio, Penela da Beira, Meda-Trancoso e Sarzeda-Trancoso, estando ainda ativa na prestação de serviços de transporte rodoviário pesado em serviço ocasional.

8. Segundo a Notificante, o volume de negócios da Rodocôa, em 2011, 2012 e 2013, em Portugal, calculado nos termos do artigo 37.º da Lei da Concorrência, foi o seguinte:

Tabela 4 – Volume de negócios da Rodocôa, para os anos de 2011 a 2013

Milhões Euros	2011	2012	2013
Portugal	[<5]	[<5]	[<5]

Fonte: Notificante.

3. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

3.1. Mercados do Produto e Geográfico Relevantes

9. A presente operação de concentração envolve a alienação à Transdev de seis concessões de carreiras de serviço público de transporte interurbano de passageiros, detidas pela Rodocôa. Dado que a adquirida também presta serviço de transporte rodoviário pesado em serviço ocasional, a Notificante propõe que os mercados relevantes do produto sejam (i) o mercado dos serviços de transporte de passageiros da área interurbana de curta distância/carreiras interurbanas⁸ e (ii) o mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado em serviço ocasional⁹.
10. A AdC, em linha com a sua prática decisória¹⁰, considera que, no contexto do transporte interurbano, as carreiras podem ser classificadas em carreiras de serviço público, serviços expresso e serviços de alta qualidade¹¹.
11. Refira-se que os transportes interurbanos são explorados por conta e risco de empresas transportadoras devidamente habilitadas, sendo a outorga de concessões para carreiras interurbanas da competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes IP (“IMT”),

⁸ Exclui Serviço Expresso, Transporte Internacional e Transporte Ocasional. As carreiras regulares classificam-se, quanto às localidades que servem, em urbanas e interurbanas (cfr. Artigo 77.º Regulamento de Transportes Automóveis). São “carreiras urbanas” as carreiras que se efetuam dentro das sedes dos concelhos; poderão ser classificadas como urbanas as carreiras que se efetuam entre grandes centros populacionais e povoações vizinhas, desde que o respetivo percurso se faça através de vias urbanas ou urbanizadas. São “carreiras interurbanas” as restantes carreiras que não sejam urbanas.

⁹ Os transportes são explorados em regime regular ou ocasional. São “transportes regulares” os transportes públicos realizados segundo itinerários, paragens, frequências, horários e preços previamente definidos, enquanto os “transportes ocasionais” são transportes públicos realizados sem carácter de regularidade segundo itinerários, horários e preços livremente negociados ou estabelecidos numa base casuística, independentemente do número de clientes.

¹⁰ Decisões da AdC relativas à Ccent 79/2007-Transdev/Joalto, Ccent 42/2009-Alfredo Farreca Rodrigues/Activos e Ccent 8/2012-Barraqueiro/Marques.

¹¹ As “carreiras expresso” e as “carreiras de alta qualidade” diferem das restantes carreiras interurbanas por serem um tipo de serviços específico para percursos de média/longa distância (não inferior a 50Km e 100km, respetivamente), por utilizarem preferencialmente vias de hierarquia superior, por terem um limite máximo imposto para as paragens intermédias, e por utilizarem exclusivamente veículos de categoria superior. Refira-se ainda que, no termos da legislação em vigor, existem requisitos para a obtenção de autorização para serviços expresso que se prendem com a atividade da empresa ao nível das carreiras interurbanas.

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

em regime de autorização para cada linha/carreira. Estas concessões são atribuídas por um período de 10 anos, renovável por períodos sucessivos de 5 anos.

12. Já no que aos transportes urbanos diz respeito, a concessão é atribuída a um único operador, em exclusividade, através de concurso público, sendo a outorga de concessões da competência das Câmaras Municipais.
13. Uma vez que as carreiras interurbanas são exploradas em regime de autorização por linha/carreira, justifica-se a adoção de uma metodologia própria para a delimitação de mercados relevantes que inclui no mesmo mercado todos os percursos ou ligações ponto-a-ponto (origem/destino), sendo que também serão incluídos no mesmo mercado outros percursos que coincidam com o trajeto origem/destino em causa, mesmo que sejam parte integrante de carreiras mais extensas.¹²
14. Esta metodologia tem por base o critério da substituibilidade do lado da procura, já que qualquer passageiro que pretenda realizar um determinado percurso, não o alterará por outro percurso distinto, em face de um pequeno mas significativo e não transitório aumento dos preços dos serviços de transportes no referido percurso.
15. Deste modo, os transportes alternativos para os mesmos percursos, como o táxi e o comboio, serão ou não incluídos caso se possam constituir como efetivos substitutos ao nível da procura, quer ao nível dos preços, duração dos trajetos, horários/frequências dos transportes, pelo que a análise a realizar terá sempre de ser feita numa base casuística.
16. A Notificante entende que o táxi constitui uma alternativa aos transportes interurbanos nos mercados em que a Rodocôa atua, mas não incluiu os mesmos no cálculo da dimensão do mercado. Nos processos Ccent 79/2007 e Ccent 37/2009 a AdC já teve oportunidade de analisar esta questão, tendo considerado que o táxi não é substituto do transporte público rodoviário de passageiros, atento o fator preço deste face ao do táxi. Não existem razões na presente decisão que levem a AdC a afastar-se da referida prática decisória.
17. Quanto ao transporte rodoviário pesado em regime ocasional, o mesmo destina-se a assegurar o transporte de um grupo de passageiros previamente constituído que necessita dos serviços de um transportador. As agências de viagens desempenham um papel importante na procura destes serviços, embora muitas destas entidades estejam também licenciadas para transporte rodoviário de passageiros em veículos pesados.
18. A Notificante entende que o âmbito geográfico deste mercado não é inferior ao território continental nacional, na medida em que qualquer consumidor que necessite de um serviço de transporte ocasional pode procurar um fornecedor em qualquer local do país, sendo frequente empresas de determinadas regiões enviarem autocarros para prestarem serviços de transporte noutras regiões, mesmo que distantes.
19. Tendo em conta que a presente operação de concentração se circunscreve às seis concessões *supra* identificadas, a AdC considera como mercados relevantes, para efeitos da análise da mesma, o transporte rodoviário público de passageiros em cada percurso, a saber: a) Meda-Penedono; b) Penedono-Penedono (circulação por

¹² Abordagem seguida igualmente pela (entretanto extinta) Competition Commission do Reino Unido, conforme resulta do Relatório “*Review of methodologies in transport inquiries*” relativo à análise de seis operações de concentração, nomeadamente as operações FirstGroup/GWF (2006), NEG/Thameslink (2005), First Group ICEC (2206), Arriva/Sovereign (2005), Neg/Greater Anglia (2004) e First Group/ScotRail (2004).

Castainço); c) Pinhel-Pínzio; d) Penela da Beira-Trancoso; e) Meda-Trancoso e f) Sarzeda-Trancoso.

20. Por outro lado e tendo em conta o referido em §13, devem igualmente ser incluídos no mesmo mercado relevante outros percursos, mesmo que mais extensos, mas que se sobreponham relativamente aos percursos em análise.
21. Assim, e tendo em conta que a sociedade EAVT que integra o Grupo Transdev, explora a concessão relativa ao percurso Lamego-Trancoso, que se sobrepõe entre Castaíde-Trancoso, numa distância de 4km, com os percursos Meda-Trancoso (circulação por Aveloso) e Sarzeda-Trancoso da Rodocôa, será, igualmente, analisado aquele percurso.

3.2. Avaliação jus-concorrencial

22. A presente operação de concentração consiste na aquisição, pela Transdev, do controlo exclusivo sobre a Rodocôa, que detém seis concessões rodoviárias relativas a seis percursos, todos localizados no distrito da Guarda.
23. No que se refere às seis concessões *per se*, a operação de concentração não envolve qualquer alteração estrutural, verificando-se apenas alteração da titularidade da quota de mercado que, no presente caso, corresponde a **[90-100]**%.
24. Já no que se refere ao percurso de sobreposição *supra* referido, estão presentes a Transdev e a Rodocôa, com quotas de mercado de **[90-100]**%¹³ e **[0-5]**%, respetivamente.
25. No que se refere ao percurso de sobreposição Castaíde-Trancoso, segundo dados da Notificante, o mesmo significa menos de **[10-20]** a **[10-20]**%¹⁴ da receita das carreiras que por ele passam, pelo que se exclui da análise este percurso por se entender que é pouco provável que essas sobreposições introduzissem disciplina concorrencial nas decisões estratégicas das empresas, num cenário pré-operação de concentração.¹⁵
26. Quanto ao mercado de transporte rodoviário pesado ocasional, de acordo com dados disponibilizados pela Notificante, quer a Rodocôa, quer o Grupo Transdev, apresentam uma reduzida representatividade naquele mercado, estimando que as respetivas quotas de mercado, a nível nacional, sejam inferiores a **[0-5]**% e a **[0-5]**%, respetivamente.
27. Acresce que se trata de um mercado pouco concentrado onde operam muitos operadores de pequena dimensão, pelo que a aquisição da Rodocôa não irá alterar significativamente a estrutura de mercado no território nacional.
28. Face ao exposto, considera-se que, em resultado da presente operação de concentração, não resultarão entraves significativos à concorrência efetiva em qualquer dos mercados relevantes analisados.

¹³ Inclui o transporte escolar. Fora do período escolar, o troço é apenas efetuado uma vez por semana, por altura da feira.

¹⁴ De acordo com as melhores estimativas da Notificante, a representatividade da sobreposição é inferior a **[0-5]**%, para a Rodocôa e EAVT/Transdev, seja a mesma calculada em quantidade, em função do número de passageiros, seja estimada em valor, em função da receita gerada.

¹⁵ No mesmo sentido *vide* Ccent. 79/2007, Transdev/Joalto, §228.

4. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

29. Ao abrigo do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência e do artigo 9.º dos Estatutos da Autoridade da Concorrência, publicados no Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de janeiro. Em 3 de junho de 2014 foi solicitado ao IMT que se pronunciasse enquanto entidade reguladora do setor sobre a operação de concentração em análise, atenta a sua missão e competência no sector do transporte público rodoviário, no território nacional, o que veio a suceder em 16 de junho.
30. O IMT informa que o seu parecer “*é claramente positivo. Na verdade, ponderados os elementos constantes da documentação anexa (...) à luz da racionalidade subjacente ao disposto nos novos diplomas do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (D.L. n.º 77/2014 de 14.05) e da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (D.L. n.º 78/2014, de 14.05) afigura-se-nos que os mesmos permitem o exercício de prognose, que aponta no sentido de que a operação em causa contribui para o cumprimento dos objetivos das políticas de regulação económica, de elevada qualidade e exigência*”.

5. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

31. 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.

6. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

32. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1, do artigo 17.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de janeiro, delibera 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 no *mercados do transporte rodoviário público de passageiros da área interurbana nos percursos Meda-Penedono, Penedono-Penedono, Pinhel-Pínzio, Penela da Beira, Meda-Trancoso e Sarzeda-Trancoso e o percurso de sobreposição entre Castaíde-Trancoso e no mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado em regime ocasional no território nacional*.

Lisboa, 26 de junho de 2014

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

António Ferreira Gomes
Presidente

Nuno Rocha de Carvalho
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresa Adquirente	2
2.2. Empresa Adquirida	3
3. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL.....	4
3.1. Mercados do Produto e Geográfico Relevantes.....	4
3.2. Avaliação jus-concorrencial	6
4. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA.....	7
5. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	7
6. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	7

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Trandev, para os anos de 2011 e 2012	3
Tabela 2 – Volume de negócios do Grupo Caisse Des Dépôts, para os anos de 2011 e 2012	3
Tabela 3 – Volume de negócios do Grupo Véolia, para os anos de 2011 e 2012	3
Tabela 4 – Volume de negócios da Rodocôa, para os anos de 2011 a 2013.....	4