

Decisão da Autoridade da Concorrência
Processo AC-I/Ccent. 38/2003 – ARRIVA/TST

Em 5 de Setembro de 2003, a Arriva Transportes da Margem Sul, S.A., em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 31.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, notificou à Autoridade da Concorrência uma operação de concentração relativa a aquisição dos remanescentes 49% do capital social da TST — Transportes Sul do Tejo, SA, detidos pelo Grupo Barraqueiro.

A operação de concentração notificada, consiste na transformação do controlo conjunto em controlo exclusivo — pela integração total da TST na Arriva — transformação essa que conduz a uma alteração a nível da estrutura de controlo, e como tal, enquadrada no entendimento de concentração de empresas previsto no art.º 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

Está sujeita a obrigatoriedade de notificação prévia, visto preencher a condição prevista na alínea a) n.º 1 do artigo 9.º do supracitado diploma.

I. NATUREZA DA OPERAÇÃO

A transacção consiste, na aquisição pela Arriva dos remanescentes 49% das acções representativas do capital social dos TST, transacção essa fundamentada num direito de opção que aquela empresa podia exercer até 31 de Dezembro de 2003.

O contrato de compra e venda das acções entre as Partes [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

Esses [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**] consagram que:

11.1. Até [CONFIDENCIAL – período temporal**]:**

a) [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

b) [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

c) [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

11.2. Caso o Grupo Barraqueiro pretenda [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

11.3. O Grupo Barraqueiro compromete-se a [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

11.4. O Grupo Barraqueiro obriga-se a [**CONFIDENCIAL - matéria contratual**]

Estas cláusulas configuram restrições acessórias não directamente relacionadas com a realização da concentração em apreço e a ela necessárias.

II. AS PARTES

1. Grupo ARRIVA (a adquirente)

A ARRIVA Transportes da Margem Sul SA, com sede em Almada, é uma empresa controlada a 100% pela Arriva, Investimentos, SGPS, SA, por sua vez pertencente ao grupo multinacional Arriva.

A holding de controlo do Grupo é a ARRIVA PLC, uma sociedade de direito inglês cotada na bolsa de Londres. O Grupo tem actividade nos sectores dos transportes rodoviários e ferroviários de passageiros, da distribuição de automóveis e autocarros e do aluguer de viaturas. Opera no Reino Unido, Espanha, Dinamarca, Suécia, Países Baixos e Portugal.

O seu volume dos negócios consolidado em 2002, calculado conforme definido no Regulamento (CE) relativo as operações de concentração, foi de [...] milhões de libras ([>150] milhões de euros).

O Grupo Arriva opera em Portugal desde finais de 2000, através da sociedade Arriva Portugal Transportes Limitada, que incorporou as sociedades João Carlos Soares & Filhos (Transportes) SA, Viação Costa & Lino (Transportes), SA e AMI Transportes, SA. A sociedade Arriva Portugal controla ainda a totalidade do capital social da sociedade Abílio da Costa Moreira, SA.e participa em 51% no capital social da TST - Transportes Sul do Tejo, S.A.

A Arriva Portugal tem como objecto principal a exploração de carreiras rodoviárias de serviço público de passageiros; esta exploração abrange os transportes interurbanos e urbanos em Municípios localizados a Norte do país - concelhos de Santo Tirso, Famalicão, Guimarães, Póvoa do Lanhoso, Vila do Conde, Vieira do Minho, Fafe, Maia, Barcelos, Braga e Porto (neste último somente ponto de

destino de carreiras interurbanas) — e na área geográfica da Península de Setúbal, através da empresa TST abrangendo os concelhos de Almada, Barreiro, Sesimbra, Palmela e Setúbal.

O volume de negócios do grupo Arriva em Portugal, em 2002, foi de cerca de [**<150**] milhões de Euros, montante este que inclui o valor correspondente a 51% da facturação da TST no ano de 2002 ([**<150**] milhões de euros). Este valor da TST está em consonância com a participação detida pela Arriva no respectivo capital social.

2. Grupo Barraqueiro (a vendedora)

A Barraqueiro Holding BV, é uma sociedade de direito holandês com sede em Amesterdão, cujo capital social é integralmente detido pela Barraqueiro SGPS, SA, sociedade-holding de cariz familiar.

A Barraqueiro SGPS, SA. é a sociedade consolidante de um conjunto de empresas agrupadas, em função da natureza das actividades que desenvolvem, em quatro grupos:

- Transporte rodoviário e ferroviário de passageiros — sociedades que constituem o Grupo Barraqueiro e são participadas, directa ou indirectamente, pela sociedade Joaquim Jerónimo, Lda. Neste grupo de empresas, estão incluídas designadamente, a empresa envolvida na operação de concentração em apreço, a TST - Transportes Sul do Tejo, SA, concessionária de transportes rodoviários (detentora de 49% do respectivo capital social) e a Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes, SA., concessionária da exploração da travessia ferroviária do Tejo (detentora de 70,1% do respectivo capital social).

E igualmente accionista do consórcio vencedor e adjudicatário do concurso para a construção e exploração do Metro Sul do Tejo (MTS), rede de metro ligeiro de circulação à superfície, na ponte 25 de Abril.

- Transporte de automóveis e transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR).
- Transporte fraccionado de mercadorias e de distribuição porta a porta.

- Transportes especiais.

O Grupo Barraqueiro é o maior operador privado do transporte rodoviário de passageiros na zona da Área Metropolitana de Lisboa.

A sua área de actuação é vasta, entre Leiria e Algarve, com excepção da área da Beira Interior e de quatro concelhos do Distrito de Lisboa.

O volume de negócios consolidado do Grupo Barraqueiro em Portugal, em 2002, foi de cerca de [**>2**] milhões de Euros, montante este que inclui o valor correspondente a 49% da facturação da TST no ano de 2002 ([**>2**] milhões de euros). Este valor da TST está em consonância com a participação detida pelo Grupo Barraqueiro no respectivo capital social.

III. AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

1. Caracterização geral do sector de Transporte Rodoviário Colectivo de Passageiros

1.1 Enquadramento legal

A actividade de transporte rodoviário colectivo de passageiros encontra enquadramento legal no Decreto-Lei n.º 37242/48, de 31 de Dezembro de 1948, diploma que define o Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA).

Esta legislação encontra-se desactualizada face à realidade deste sector, tendo vindo, contudo, a serem introduzidas algumas alterações permitindo uma maior abertura da sua actividade.

O seu conteúdo visava, dum forma explícita, o proteccionismo das empresas já instaladas no terreno. O Estado era fortemente interveniente, quer em termos de acesso à actividade quer em termos tarifários, sendo estes, até à saída do Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro, fixados administrativamente.

1.1.1. Regime tarifário

A promulgação do Decreto-Lei n.º 8/93, foi no sentido de flexibilizar o regime tarifário do transporte regular (carreiras interurbanas e urbanas) de passageiros, incentivando a criação de títulos de transporte combinados entre empresas, carreiras e modos de transporte, cabendo aos operadores envolvidos a formação dos preços dos diferentes títulos de transporte, respeitando as normas tarifárias e as percentagens máximas de aumento médio estabelecidas nos termos da legislação aplicável.

As percentagens máximas de aumentos médios para os transportes colectivos rodoviários interurbanos de passageiros (que só abrange os percursos inferiores a 50Km) são fixadas anualmente por Despacho Normativo dos Senhores Ministros das Finanças, do Equipamento Social e da Economia, ao abrigo do disposto na alínea b) do n.º 2 do art.º 10.º do supracitado diploma.

Associado aos despachos normativos exarados e em conformidade com os mesmos, através de Despacho do Senhor Director-Geral dos Transportes Terrestres, são aprovados os valores máximos de preços para as carreiras rodoviárias interurbanas de passageiros em percursos inferiores a 50 km, definidos por títulos de transporte e quilometragem dos percursos.

As alterações dos preços resultantes de revisões tarifárias entram em vigor na data fixada pelas empresas, devendo ser previamente comunicados a DGTT com a antecedência mínima de 10 dias úteis.

Quanto aos preços dos transportes colectivos urbanos explorados directamente pelos municípios, são por estes fixados, nos termos da Lei das Finanças Locais.

1.1.2. Acesso à actividade

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de Janeiro, cujo regime procede a transposição da Directiva n.º 96/26/CE, do Conselho, de 29 de Abril de 1996, com as alterações introduzidas pela Directiva n.º 98/76/CE, do Conselho, do 1 de Outubro de 1998, foram estabelecidas regras comuns no que se refere ao acesso à actividade de transportes rodoviários de passageiros, tanto para os transportes nacionais como para os internacionais, tendo em vista garantir níveis qualitativos mais elevados na prestação de serviços e introduzidas algumas medidas por forma a possibilitar o exercício efectivo da actividade.

O referido diploma estabelece igualmente as condições de verificação da aptidão profissional dos responsáveis das empresas que exercem ou pretendem exercer a actividade bem como as condições de avaliação de capacidade financeira.

Conforme o seu art.º 3.º, a actividade de transporte público rodoviário de passageiros ou por conta de outrem só pode ser exercida por empresas licenciadas para o efeito pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres, licenciamento titulado por um alvará (território nacional) ou por uma licença comunitária (território internacional), emitido por prazo não superior a cinco anos. No caso da actividade de transportes desenvolvida directa e exclusivamente por serviços municipalizados, não é aplicável o regime de acesso a actividade atrás previsto. Os veículos a afectar a essa actividade estão igualmente sujeitos a licença a emitir pela DGTT.

Preconiza ainda esse decreto, que a capacidade profissional implica a existência de recursos humanos que possuam conhecimentos adequados ao desempenho da actividade, devendo ser preenchida por um administrador, director ou gerente que dirija a empresa em permanência e efectividade ou, no caso de empresas públicas ou serviços municipalizados, pela pessoa que tenha a seu cargo a direcção do serviço de exploração dessa actividade (art.º 6º).

No que se refere ao acesso e organização do mercado, estipula que os transportes públicos nacionais de passageiros só podem ser realizados por empresas licenciadas (art.º 11.º), e que a realização de serviços regulares (carreiras urbanas e interurbanas) rege-se pelas regras de acesso e organização do mercado previstas por legislação especial (Regulamento de Transportes em Automóveis), salvo quanto ao licenciamento de veículos (art.º 12º).

1.1.3. Concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros

Nos termos do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) todos os transportes colectivos em automóveis são considerados como serviço público, e serão explorados em regime de concessão, outorgada pela DGTT ou pelas Câmaras Municipais (art.º 72º), exceptuando-se do disposto na última parte do corpo deste artigo aos transportes colectivos explorados directamente pelos serviços municipalizados dessas Edilidades.

Estas concessões do serviço público visam a satisfação da necessidade de procura de transportes caracterizadas pela sua intensidade, regularidade e permanência, e tendo em atenção os objectivos da coordenação dos transportes (art.º 74º).

As carreiras - ligações estabelecidas por meio de transportes colectivos, obedecendo a itinerários, horários ou frequências mínimas e tarifas predeterminadas - classificam-se, quanto as localidades que servem, em urbanas e interurbanas (art.º 77.º).

São carreiras urbanas as que se efectuam dentro da área das sedes dos concelhos; poderão ainda ser classificadas como urbanas as carreiras que se efectuem entre grandes centros populacionais e povoações vizinhas, desde que o respectivo percurso se faça através de vias urbanas.

São carreiras interurbanas todas as restantes.

Relativamente à concessão de carreiras, é estipulado que de futuro só serão outorgadas novas concessões para exploração de carreiras interurbanas aos actuais concessionários e as empresas que resultarem do seu agrupamento, salvo as exigências do tráfego (art.º 88º).

A outorga para concessões de carreiras interurbanas que dêem lugar a concorrência entre carreiras só será admitida quando as necessidades públicas o justificarem, considerados os objectivos de coordenação de transportes (art.º 89º).

Os concessionários poderão efectuar transportes eventuais, mediante autorização prévia, quando existirem necessidades anormais de tráfego; perante estas necessidades, se nenhum dos concessionários que operem no respectivo percurso ou região requerer a realização de transportes em horários extraordinários ou eventuais, a DGTT poderá impor aos mesmos a sua realização (art.º s 92.º a 94.º).

Ainda no que se refere aos transportes eventuais, prevê o art.º 115º, que só será permitida a realização destes aos concessionários cujas respectivas áreas ou percursos lhes tenham sido concedidas. *A outorga de concessões para carreiras interurbanas* e da competência da DGTT, entidade à qual deverão ser dirigidos os requerimentos de concessão pelos interessados; nesses requerimentos, deverá constar, entre outros elementos, horários ou frequências mínimas, tarifas e locais de estacionamento para início e termo das carreiras, bem como paragens intermédias (art.º s 98.º e 100.º).

Os locais de paragem e de estacionamento dos veículos afectos a carreiras interurbanas bem como os horários das carreiras serão fixados pela DGTT e não poderão ser alterados pelos respectivos concessionários sem prévia autorização daquela entidade (art.º s 138.º a 144º).

Recebido o requerimento, a DGTT mandará proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade da concessão requerida; este inquérito será publicado no Diário da República (III Serie), convidando os interessados a manifestarem-se no prazo de 60 dias (art.º 101º). Enquanto decorrer o dito inquérito, as empresas que se apresentarem a requerer a mesma concessão concorrerão com o primeiro requerente (art.º 111.º), estabelecendo o art.º 112.º os critérios para graduação de preferência entre os candidatos.

No caso da carreira requerida, tendo o respectivo percurso uma extensão comum com o da carreira da concessionária já lá instalada e se essa extensão for superior relativamente ao total do percurso, essa concessionária terá sempre a opção das condições apresentadas pela requerente.

Preconiza ainda o art.º 112.º que, sempre que da dedução de preferência em relação a um pedido de substituição do concessão possa resultar uma inconveniente sobreposição de serviços, a DGTT poderá limitar a nova concessão ao percurso não servido pela que se pretendia substituir, a qual se manterá na titularidade do concessionário inicial.

Prevê ainda o RTA, a possibilidade de transferência das concessões (interurbanas e urbanas) para outrem, quer através da compra da empresa a qual as mesmas foram outorgadas, quer através da compra das próprias concessões (art.º 110º).

As concessões interurbanas são outorgadas por carreira/percurso.

A outorga de concessões de carreiras urbanas é da competência das Câmaras Municipais, sendo as mesmas feitas em exclusivo a um único concessionário (art.º 98º).

Estas concessões são feitas através do concurso público.

Quanto ao prazo de vigência das concessões, prove o art.º 96 do RTA, serem as mesmas outorgadas pelo prazo de dez anos, findo o qual, considerar-se-á sucessiva e automaticamente prorrogado, por períodos de cinco anos, salvo notificação das partes, com a antecedência mínima de seis meses.

1.2. Proposta do Regulamento Comunitário

Encontra-se em discussão a nível comunitário uma Proposta de Regulamento relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos do serviço público no sector do transporte de passageiros por via-férrea, estrada e via navegável interior. Dos aspectos fundamentais preconizados nesta Proposta, e dada a sua importância em termos concorrenciais, é de destacar a consagração da obrigatoriedade dos contratos de serviços públicos terem de ser adjudicados por concurso público e de os mesmos terem uma duração limitada, em princípio, a 8 anos para os serviços de autocarro, período após o qual haverá lugar a um novo processo de adjudicação.

1.3. Breve análise do sector de Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros

Em Portugal, a partir da década de 40, com o desenvolvimento da rede nacional de estradas, começa a definir-se e a implementar-se a actividade das empresas do transporte rodoviário colectivo de

passageiros, tendo-se verificado a partir dessa altura a outorga de concessões a várias empresas do sector para a exploração desse serviço.

Em 1975, assiste-se a uma profunda alteração na política de transportes com a nacionalização dos grandes operadores de transportes colectivo de passageiros.

Neste domínio, nesse ano, nacionalizaram-se cerca de 90 empresas de transporte rodoviário, tendo com o processamento da fusão dessas empresas resultado a criação da Rodoviária Nacional, EP.

A Norte do país existia um grande número de empresas de pequena dimensão, em grande parte de cariz familiar, que pelo facto do terem menos de 10 autocarros, não foram nacionalizadas, constituindo este conjunto de empresas, até ao momento, uma realidade própria dentro do tecido empresarial deste sector.

No período do 1992-1995, no quadro das privatizações que se realizaram no País, efectuou-se a privatização das empresas dos transportes rodoviários de passageiros, designadamente, da Rodoviária Sul do Tejo, que veio posteriormente a constituir a TST - Transportes do Sul do Tejo, SA., empresa objecto da transacção em apreço.

Encontram-se licenciadas para o exercício da actividade de transportes públicos rodoviários de passageiros (acesso actividade) cerca de 250 empresas privadas, sendo que destas, só cerca de 120 exploram concessões de carreiras (acesso ao mercado).

Estima-se que do total da actividade dos transportes rodoviários de passageiros, 97% respeitam aos serviços regulares (interurbanos e urbanos) e o remanescente aos serviços ocasionais.

Dos serviços regulares, cerca de 90% respeitam as carreiras interurbanas.

Para efeitos do disposto no Decreto-Lei n.º 3/2001 (diploma que estabelece as regras do acesso a actividade), considera-se como serviços ocasionais, os serviços que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiro ou do próprio transportador.

A actividade principal das empresas que não exploram serviços da concessão de carreiras é fundamentalmente o do transporte de passageiros de aluguer (onde se integram os serviços ocasionais) e o transporte de pesados.

Segundo o estudo efectuado pela ANTROP — Associação Nacional do Transportadores de Pesados e Passageiros, intitulado “Linhas de orientação estratégica para o sector de Transportes Colectivos do Passageiros” (publicado em Julho de 2002), a maioria das empresas que exploram concessões, possuem

uma actividade secundária (a maior parte destas ligadas à actividade principal), sendo as mais frequentes a de Agência de Viagens o Turismo (cerca de 39%), a venda de combustíveis (cerca do 22%) e a do transporte de mercadorias (cerca de 17%).

De acordo com dados constantes do mesmo estudo, 128 operadores privados explorando carreiras concessionadas detinham em 31/12/2000, cerca de 8.127 autocarros (frota). No universo de 68 empresas consideradas no estudo, 50 das empresas são sociedades por quotas e as restantes sociedades anónimas, o que reflecte de algum modo, a origem grande parte familiar da maioria das empresas do sector.

A soma da frota destas 50 empresas representa apenas 30% da frota detida pelo sector privado, enquanto que as restantes 18 detêm cerca de 48%; temos assim, que as remanescentes 60 empresas do sector apresentam uma baixa representatividade, detendo apenas cerca de 22% da frota privada do sector.

Por outro lado, tem-se que 70% do total da frota privada é responsável por cerca de 3.131 carreiras concessionadas no serviço regular, correspondentes a cerca do 76.700 km concessionados. De salientar no entanto, as disparidades existentes nas empresas do sector dados os máximos (442 carreiras e 13.876 1(m) e os mínimos (1 carreira e 2Km) concessionados.

Dados fornecidos pela DGTT, permitem afirmar ser 4.427 carreiras correspondentes a 106.794 km, o total de concessões interurbanas outorgadas por aquela entidade.

Ainda segundo a sua estimativa, as carreiras interurbanas representam no serviço regular cerca de 90%, donde o total de concessões do serviço regular (interurbanas e urbanas) é na ordem das 4.920 carreiras correspondentes a 118.700Km.

Tendo em conta que 18 empresas da amostra do estudo efectuado pela ANTROP representam 48% da frota privada do sector, é de admitir que a maior fatia das carreiras e kms concessionados no serviço regular está concentrada num número reduzido de empresas do sector face ao número total instalado no mesmo (cerca de 120 empresas).

Apesar da origem familiar de grande parte das empresas da amostra (68 empresas), tem-se vindo a assistir a uma certa tendência concentrativa das mesmas, estando actualmente 40 destas, representando cerca de 56% da frota do sector, já inseridas em grupos económicos, dos quais, alguns com uma dimensão algo significativa.

Esta concentração das empresas em grupos económicos do mesmo sector de actividade, segundo o referido estudo, tem sido uma das formas utilizadas pelas empresas que, face à diminuição da procura do transporte rodoviário colectivo e às crescentes exigências em termos de qualidade por parte dos clientes, tentam manter uma performance financeira mais ou menos equilibrada a custo da redução de custos. A inserção em grupos, permite-lhes obter algumas economias de escala quer aquando da negociação com os fornecedores, quer na prestação de serviço aos utentes, pela melhor rentabilização das frotas afectas as carreiras regulares.

É também salientado, que a indefinição que o sector atravessa actualmente em relação às implicações da introdução do futuro Regulamento Comunitário para o sector, está igualmente a contribuir para esta tendência concentrativa. É assim provável que esta tendência se intensifique, quer por via da fusão quer pela via da aquisição.

Para além dos Grupos Barraqueiro e Arriva, actuam no mercado nacional outros grupos de dimensão bastante apreciável, nomeadamente:

- Vimeca Transportes, Lda. com sede em Carnaxide, que opera em áreas abrangidas pelos concelhos de Lisboa, Oeiras, Amadora e Sintra;
- Valpi Bus, SA, com sede em Gandra, que opera em áreas abrangidas pelos concelhos do Porto, Valongo, Gondomar, Paredes, Lousada, Penafiel e Amarante;
- Caima — Transportes, SA, com sede em Oliveira de Azeméis, que opera em áreas abrangidas pelos distritos de Coimbra, Aveiro, Viseu, Porto e Braga;
- Joalto — Rodoviária das Beiras, SA., com sede na Guarda, que opera em várias áreas de concelhos da Zona Norte e de concelhos da Beira Interior;
- Rodo Norte, SA., com sede em Vila Real, que opera em áreas abrangidas pelos distritos de Bragança e Vila Real e em várias áreas de concelhos da Zona Norte.

No que respeita à localização geográfica das empresas e respectivas zonas de actuação, existe uma grande concentração das mesmas na faixa litoral que vai de Lisboa a Viana do Castelo, destacando-se nesta faixa o grande Porto e a Grande Lisboa. Na Zona do interior do país destaca-se a zona entre Castelo Branco e Guarda, estando a Sul do Tejo a exploração dos transportes rodoviários praticamente concentrada no Grupo Barraqueiro.

2. Definição do mercado relevante

2.1. Mercado do produto

O mercado de produto relevante diz respeito aos serviços regulares de transportes colectivos rodoviários de passageiros, explorados por empresas privadas desse sector. Os serviços regulares compreendem as carreiras interurbanas e urbanas de passageiros, respectivamente concessionadas pela DGTT e Câmaras Municipais às empresas que requeiram a sua exploração.

Constituem as referidas carreiras mercados distintos, uma vez que a outorga das respectivas concessões não é idêntica; no caso das carreiras interurbanas a concessão é dada por carreira/percurso, nas carreiras urbanas a concessão para a exploração transporte local (sede dos concelhos) é dada exclusivamente a um único concessionário.

Por outro lado, as carreiras/percursos interurbanas, do ponto de vista do utente, devido às suas especificidades, em termos de preços e destino pretendido, não são consideradas substituíveis pelo mesmo.

Nesta acepção, considerou-se definir dois mercados de produto relevantes: o mercado dos serviços de transporte de passageiros da área urbana e o mercado dos serviços de carreiras/percursos de transporte de passageiros da área interurbana.

2.2. Mercado geográfico

A zona de actividade da TST, quer na exploração da concessão das carreiras urbanas, quer na das interurbanas, processa-se fundamentalmente na Península de Setúbal.

Deste modo, e dadas as características do sector em apreço explanadas na presente informação, considerou-se definir como mercado geográfico relevante a área geográfica da Península de Setúbal.

IV. EFEITOS DA OPERAÇÃO NA ESTRUTURA CONCORRENCIAL DO MERCADO

Quer a empresa adquirida, a TST - Transportes Sul do Tejo, SA. quer a adquirente, o Grupo Arriva, operam no sector dos transportes rodoviários colectivos de passageiros, explorando concessões de transportes de serviços regulares (interurbanos e urbanos) nas zonas geográficas onde se encontram

instaladas — a TST, na Península de Setúbal e o Grupo Arriva exclusivamente em seis concelhos da Zona Norte.

A presente operação, por força do contexto legal existente, não altera as relações concorrenciais prevalecentes.

Tal situação, resulta do facto de se estar perante uma actividade em que as empresas que têm a outorga de contratos de concessões pela DGTT (carreiras interurbanas) operarem em áreas geográficas protegidas, não sendo portanto atribuídas por aquela Entidade, novas carreiras dentro dessas áreas a diferentes operadores, alegadamente pela exigência de resposta de serviço público.

No que respeita as concessões outorgadas pelas Câmaras Municipais (carreiras urbanas), estas são atribuídas em exclusividade a uma única operadora.

Para além do referido, tem-se ainda que, ao abrigo da legislação aplicável, os prazos de vigência dos contratos de concessão existentes estão a ser indefinidamente prorrogáveis, estando neste quadro, criadas todas as condições para a existência de barreiras a entrada de novos operadores no mercado.

Esta ausência de concorrência que se verifica nos mercados em apreço, e conforme explanação apresentada, resulta do quadro legislativo fortemente regulamentado a que está subordinada a actividade do sector de transportes rodoviários colectivos de passageiros, em que predominam as decisões tomadas pelas Entidades competentes em aplicação dos critérios de interesse público fixados na lei - Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) definido pelo DL. n.º 37272, de 31/12/1948.

Com efeito, cabe a essas Entidades determinar a oportunidade da abertura das carreiras propostas pelos operadores interessados e a quem as conceder, o estabelecimento dos itinerários, horários ou frequências mínimas e tarifas pré-fixadas, bem como, da salvaguarda dos níveis de qualidade da prestação desses serviços ao utente.

Em termos de acesso à actividade, embora se tenha assistido a algumas alterações relativamente às disposições condicionantes de concorrência do RTA com a promulgação do Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de Janeiro, contudo, na prática, a alteração legislativa não traduz uma maior capacidade concorrenciais das empresas do sector no que respeita ao acesso ao mercado (outorga de contratos de concessão de carreiras).

Com efeito, das 250 empresas licenciadas pela DGTT para o exercício da actividade de transporte rodoviário colectivo de passageiros, somente cerca de 120 empresas exploram concessões de carreiras de transporte de passageiros a nível do País.

Aliás, a situação do difícil acesso é perfeitamente comprovada, na medida em que em resultado da aplicação do quadro legislativo que molda a actividade do sector em causa, os novos operadores só terão oportunidades de acesso ao mercado das concessões de carreiras, através de três vias: (i) a existência de algum percurso ainda não servido; (ii) compra de concessões já atribuídas a outras empresas; (iii) compra de empresas detentoras de concessões.

Quanto ao regime tarifário bilhético interurbano, a TST está abrangida pelas regras de fixação de preços previstas na legislação aplicável, uma vez que todas as suas concessões de carreiras interurbanas detidas na Península de Setúbal correspondem a percursos até 50 km.

No que respeita aos transportes urbanos, os preços a aplicar pela TST estão sujeitos a apreciação das Câmaras Municipais onde esta presta o serviço, situadas na Península de Setúbal. Nos termos da aquisição vertente, o Grupo Arriva obterá o controlo exclusivo da TST ficando assim, e face a regulamentação aplicável ao sector em que se enquadra, detentora de todas as concessões de carreiras (urbanas e interurbanas) outorgadas a esta última empresa.

Em resultado, a Arriva não reforçará a posição dominante já detida pela TST nos mercados relevantes em apreço na Zona da Península de Setúbal.

V. AUDIÊNCIA PRÉVIA DOS INTERESSADOS

Na sequência do Aviso publicitado em cumprimento do artigo 33.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não foi recebida qualquer observação de terceiros.

Pese embora a decisão da presente operação seja no sentido de não oposição, a mesma é acompanhada da imposição de obrigações, pelo que, nos termos e para os efeitos do n.º1 do artigo 38.º da mesma Lei, foi notificado o representante legal da Arriva Transportes da Margem Sul, SA., comunicando-lhe as conclusões provisórias desta Autoridade.

VI. CONCLUSÃO

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 respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro e ao abrigo da alínea a) do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, decide:

- 1) Seja autorizada a operação de concentração em causa, passagem de controlo conjunto para controlo

exclusivo da TST - Transportes do Sul do Tejo, SA. por parte da Arriva Transportes da Margem Sul, SA., na medida em que a mesma não constitui um reforço de posição dominante nos mercados relevantes definidos - serviços de transporte de passageiros da área urbana e serviços de carreiras/percursos de transporte de passageiros da área interurbana — na Península de Setúbal.

2) Seja excluída a **[CONFIDENCIAL - matéria contratual]** constantes do contrato de compra e venda de acções, ora celebrado entre as Partes intervenientes na presente operação de concentração.

3) Esses **[CONFIDENCIAL - matéria contratual]** quando vierem a ser exercidos e nos termos em que efectivamente o forem, deverão ser naturalmente subsumíveis à legislação aplicável.

Lisboa 14 de Outubro de 2003

O Conselho da Autoridade da Concorrência