

Versão Pública

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
AC – I - CCENT N.º 25/2005 - *CONTROLAUTO / ITEUVE*¹**

I - INTRODUÇÃO

1. Em 4 de Abril de 2005, foi notificada à Autoridade da Concorrência, nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (doravante “Lei da Concorrência”), um projecto de operação de concentração, que consiste na aquisição do controlo exclusivo da empresa *Iteuve Portugal, Lda* (doravante designada por “*Iteuve*”), empresa detida pela *Applus Iteuve Technology, S.A.* e *Applus Servicios Tecnológicos, S.L.*, ambas sociedades de direito espanhol, pela *Controlauto – Controlo Técnico Automóvel, S.A.* (doravante designada por “*Controlauto*”), através de cessão de quotas, adquiridas pela empresa *Controlauto*.
2. A notificação apresentada só veio a produzir efeitos em 22 de Abril de 2005, por força da aplicação do artigo 32.º, n.º 2 da Lei da Concorrência.
3. A operação notificada configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b), do n.º 1, do artigo 8.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 as condições enunciadas nas alíneas a) e b), n.º 1, do artigo 9.º, do mesmo diploma legal (*cf.* pontos 15 e 16).

¹ **Nota:** indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial.

II – AS PARTES

2.1 Empresa Adquirente

4. A *Controlauto* é uma sociedade controlada, indirectamente, pela empresa *Brisa - Auto-Estradas de Portugal S.A.*, através da sua subsidiária *Brisa Serviços Viários, S.A.*, a qual detém 59,5% do respectivo capital social, fazendo assim, parte integrante do Grupo *Brisa*.
5. A *Controlauto* tem como objecto social exclusivo a realização de inspecções técnicas de veículos, designadamente a verificação periódica das características e condições de segurança, a identificação ou verificação das condições de segurança dos veículos na sequência de alteração de características, de acidente ou de outras causas, a atribuição de matrícula e inspecções facultativas por iniciativa dos proprietários dos veículos.
6. A *Controlauto* não exerce qualquer actividade fora do território nacional, pelo que, nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, o seu volume de negócios, foi o seguinte:

Quadro 1: Volume de negócios, da *Controlauto*, no ano de 2002, 2003 e 2004.

	2002	2003	2004
Portugal	<€ 150 milhões	<€ 150 milhões	< € 150 milhões

Fonte: Notificante.

7. Apresentam-se, para efeitos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, o volume de negócios do Grupo *Brisa*, em Portugal:

Quadro 2: Volume de negócios, do Grupo *Brisa*, no ano de 2002, 2003 e 2004.

	2002	2003	2004
Portugal	> € 150 milhões	> € 150 milhões	> € 150 milhões
EEE	> € 150 milhões	> € 150 milhões	> € 150 milhões
Mundial	> € 150 milhões	> € 150 milhões	> € 150 milhões

Fonte: Notificante.

Versão Pública

2.2 Empresa Adquirida

8. A *Iteuve* é controlada pela *Applus Iteuve Technology, S.L.*, a qual detém 99,98% do seu capital, sendo o remanescente capital detido pela *Applus Iteuve Technology, S.A.*, ambas sociedades integradas no Grupo de direito espanhol *Applus*.
9. A *Iteuve* tem como objecto exclusivo a realização de inspecções técnicas de veículos, designadamente, a verificação periódica das características e condições de segurança, a identificação ou verificação das condições de segurança dos veículos na sequência de alteração de características, de acidente ou de outras causas, a atribuição de matrícula a veículos e inspecções facultativas por iniciativa dos proprietários dos veículos.
10. A *Iteuve* não exerce qualquer actividade fora do território nacional, pelo que, nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, o seu volume de negócios, foi o seguinte:

Quadro 3: Volume de negócios da *Iteuve*, em 2002, 2003 e 2004

	2002	2003	2004
Portugal	<€ 150 milhões	< € 150 milhões	< € 150 milhões

Fonte: Notificante.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

11. A operação projectada consiste, tal como foi notificada à Autoridade da Concorrência, na aquisição do controlo exclusivo da empresa *Iteuve*, empresa controlada pela *Applus Servicios Tecnológicos, S.L.*, pela *Controlauto*, através de cessão de quotas².
12. Termos em que, se está perante a passagem de uma situação de controlo exclusivo a uma outra situação de controlo exclusivo, por parte da *Iteuve* pela *Controlauto*.

² Mediante escritura pública de cessão de quotas, outorgada em 23 de Março de 2005, a *Applus Iteuve Technology, S.L.* e a *Applus Iteuve Technology, S.A.*, cederam, a favor da *Controlauto*, a titularidade das respectivas quotas, representativas de 100% do capital social da *Iteuve*, decorrendo desta transacção a aquisição dos 10 (dez) centros de inspecção técnica a veículos da *Iteuve*; bem como a totalidade dos direitos de crédito que, em resultado de suprimentos e prestações suplementares efectuados, detinham sobre a *Iteuve*.

Versão Pública

13. A operação notificada configura, por isso, uma concentração de empresas na acepção da alínea b), do n.º1, do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a), do n.º 3, do mesmo artigo.
14. A operação projectada preenche os requisitos de notificação prévia nos termos das alíneas a) e b), do n.º 1, do artigo 9.º, da Lei da Concorrência, referente às condições relativas à “quota de mercado” e “ao limiar dos 150 milhões de euros do volume de negócios”, respectivamente.
15. Com efeito, esta Autoridade concorda com a notificante no sentido de que a condição da alínea b), do n.º 1, do artigo 9.º, do diploma legal citado, se encontra preenchida, uma vez que o conjunto das empresas participantes na operação de concentração realizou, em Portugal, no ano de 2004, um volume de negócios superior a 150 milhões de euros, líquidos dos impostos com estes directamente relacionados³.
16. Considera esta Autoridade que a condição da alínea a), do n.º 1, do artigo 9.º, da Lei da Concorrência se encontra igualmente preenchida, uma vez que em consequência da realização da presente operação de concentração, se cria ou reforça uma quota superior a 30%, em determinados mercados relevantes ([...]).
17. Atentas as actividades da *Controlauto* e da *Iteuve* no sector das inspecções técnicas de veículos, conclui-se existir sobreposição horizontal entre as mesmas, pelo que se considera que a operação em apreço tem natureza horizontal.

³ Refira-se a este nível que, o Grupo *Brisa*, realizou um volume de negócios de [$>$ € 150 milhões] e a *Iteuve*, um volume de negócios de [$<$ € 150 milhões], em Portugal, em 2004.

IV – ENQUADRAMENTO LEGISLATIVO DO SECTOR DAS INSPECÇÕES TÉCNICAS DE VEÍCULOS

4.1. Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro

18. A realização de inspecções técnicas a veículos é uma actividade fortemente regulamentada que, desde 1998, se encontra cometida à Direcção-Geral de Viação (“DGV”), nos exactos termos do disposto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, diploma que previa a possibilidade daquela Direcção-Geral recorrer, para o efeito, a centros de inspecção que funcionassem sob a responsabilidade de entidades autorizadas, nos termos de diploma próprio⁴.
19. Com a adopção do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, visou-se assim estabelecer o regime jurídico do sistema de inspecções técnicas de veículos, no que respeita ao exercício dessa actividade por parte de entidades autorizadas.
20. Do exposto resulta que continua a ser da responsabilidade do Estado o controlo da realização das inspecções, regime, aliás, previsto pelo Direito Comunitário, através da Directiva n.º 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro.

Da tipologia da prestação de serviços de inspecção automóvel

21. No âmbito do regime estabelecido pelo diploma em apreço, encontram-se legalmente definidos os tipos de inspecção que podem ser efectuados (*cf.* artigo 2.º⁵):

⁴ A actividade de inspecção periódica de veículos em centros de inspecção, foi regulada pela primeira vez, no Decreto-Lei n.º 154/85, de 9 de Maio, tendo sido consagrado o regime de concessão. Considerou-se, então, que aquela actividade poderia ser concedida apenas a entidades de utilidade pública sem fins lucrativos visando a prevenção rodoviária ou o apoio a condutores. Aquele diploma não chegou a produzir quaisquer efeitos, tendo sido revogado pelo Decreto-Lei n.º 352/89, de 13 de Outubro, que estabeleceu novas condições para a concessão do exercício da actividade a uma única sociedade constituída ou a constituir para este efeito. Também esta nova orientação não teve consequências práticas e, com a adopção do Decreto-Lei n.º 254/92, de 20 de Novembro, revogando anterior legislação, fez-se prevalecer uma orientação mais liberalizadora, através de entidades autorizadas pelo Governo. A partir de 1998, com a adopção do Decreto-Lei n.º 2/98, *supra* referido, estabeleceu-se definitivamente que o regime da realização de inspecções funcionasse sob a responsabilidade de entidades autorizadas.

⁵ Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

- a) Verificação periódica, obrigatória e facultativa, das características e condições de segurança dos veículos;
- b) Identificação dos veículos ou verificação das suas condições de segurança, em consequência de alteração de características, de acidente ou de outras causas;
- c) Atribuição de matrícula.

Do acesso à actividade de inspecção de veículos automóveis

- 22. O acesso à actividade de inspecção de veículos automóveis é regulado por legislação específica, o Decreto-Lei n.º 550/99, devendo as entidades obter autorização para o exercício da actividade.
- 23. A autorização para o exercício da actividade de inspecção de veículos é concedida por Despacho do Ministro da Administração Interna, sob proposta da Direcção-Geral de Viação (“DGV”), a pessoas colectivas, nacionais ou estrangeiras, desde que, neste último caso, se encontrem regularmente estabelecidas em território nacional (nos termos dos artigos 3º a 10º do diploma em análise⁶).
- 24. A autorização referida no artigo anterior só pode ser concedida a pessoas colectivas que reúnam, cumulativamente, os requisitos de idoneidade e de capacidade técnica, económica e financeira. Adicionalmente, o seu objecto social deverá limitar-se ao exercício da actividade de inspecção de veículos e, os seus sócios, gerentes ou administradores não poderão dedicar-se ao fabrico, reparação, aluguer, importação ou comercialização de veículos, seus componentes e acessórios ou ao exercício da actividade de transportes.

⁶ Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

25. Obtida a autorização, a empresa adquire o estatuto de *entidade autorizada*, podendo apresentar-se à generalidade dos concursos públicos para abertura de centros de inspeção automóvel.
26. Com efeito, a abertura de centros de inspeção automóvel encontra-se dependente do lançamento de concurso público por Despacho do Ministro da Administração Interna sob proposta do Director-Geral de Viação (*cf.* artigo 24.º do diploma em análise⁷).
27. Pode o Director Geral de Viação, sempre que o considere justificável, por razões de evolução da procura, apresentar proposta ao Ministro da Administração Interna, para abertura do necessário concurso público, para instalação de novos centros de inspeção.

Da concorrência potencial

28. A concorrência potencial no sector das inspeções técnicas de veículos resultará, tal como acima explicitado (*cf.* pontos 26 e 27), da possibilidade de lançamento de concurso público com vista à abertura de novos centros de inspeção, ao qual poderão concorrer as entidades autorizadas, designadamente, as empresas que se encontram já presentes neste sector, bem como outras empresas que, entretanto, obtenham autorização para o exercício da actividade de inspeção de veículos, concedida por Despacho do Ministro da Administração Interna (tal como acima explicitado, *cf.* pontos 23 a 25).

Da fixação de tarifas

29. As tarifas relativas:
 - a) À prestação de serviços de inspeções e reinspeções técnicas de veículos, obrigatórias ou facultativas, a veículos ligeiros ou pesados;

⁷ Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

- b) À prestação de serviços de verificação das condições de segurança de veículos, ligeiros ou pesados, em consequência de alteração de características, de acidente ou de outras causas; e
- c) À prestação de serviços de atribuição de matrículas;

são de valor fixo, em função do tipo de inspecção e da categoria do veículo, estabelecidas nos termos do artigo 16.º, do diploma legal em análise⁸, através de Portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e da Economia⁹.

30. Com efeito, tratando-se de um sector onde o tipo de serviços prestado se encontra regulamentado e tipificado e os preços respectivos são fixados por Portaria, a margem de manobra de que as empresas prestadoras do serviço dispõem é inexistente, no que concerne a possibilidade de manipulação dos preços, tal como se refere *infra*, concernente à análise jus-concorrencial da presente operação de concentração (*cf.* ponto 152).

Da qualidade

31. O respeito pelo cumprimento das disposições de ordem legal, regulamentar e técnicas, relativas ao exercício da actividade de inspecção de veículos, as quais se encontram, directa ou indirectamente, relacionadas com a qualidade do serviço prestado, são objecto de fiscalização pela DGV, a qual tem à sua disposição efectivos mecanismos de controlo e sanção, conforme se analisará *infra* nos pontos 33 e seguintes.
32. A este respeito, refira-se especificamente que as entidades autorizadas deverão ter ao seu serviço um técnico responsável da qualidade, o qual deve estar vinculado, em regime de exclusivo, a uma só entidade autorizada, sendo responsável por assegurar o cumprimento

⁸ Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

⁹ No que respeita à fixação de tarifas, a Portaria n.º 1468/2004, de 20 de Dezembro, fixa as tarifas actualmente aplicáveis, as quais incluem já o valor do IVA à taxa legal. Os dois tarifários imediatamente anteriores resultam dos valores fixados nas Portarias n.º 495/2002, de 27 de Abril e 1098/2000, de 16 de Novembro, a eles devendo acrescer o IVA à taxa legal.

Versão Pública

das disposições legais, regulamentares e técnicas relativas à metodologia e procedimentos técnicos das inspecções de veículos¹⁰.

Da fiscalização pela DGV

33. Compete à DGV o acompanhamento, o controlo e a fiscalização das entidades autorizadas, dos centros de inspecção e da actividade de inspecção de veículos, bem como a determinação das respectivas metodologias (*cf.* artigo 18.º, do diploma em análise¹¹).
34. No âmbito do controlo e da fiscalização, a DGV tem ao seu dispor um conjunto de mecanismos, tais como, o pedido de informações, o livre acesso às instalações, aos equipamentos e respectivos procedimentos, de forma a avaliar do bom cumprimento pelas entidades autorizadas e centros de inspecção, das obrigações legais que impendem sobre estes, na condução da sua actividade, nomeadamente aquelas que respeitam a critérios de qualidade das inspecções técnicas realizadas a veículos.

Fiscalização das entidades autorizadas

35. Da actividade de fiscalização efectuada pela DGV ao cumprimento das obrigações legais e regulamentares impostas às entidades autorizadas, pode resultar, efectivamente, que a DGV determine a aplicação de uma medida de revogação das respectivas autorizações concedidas para o exercício da actividade de inspecções de veículos às entidades autorizadas. Com efeito, tal poderá suceder, nomeadamente, quando “*num período de cinco anos, sejam sancionadas quatro vezes por contra-ordenações*”, tal como previsto no Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro¹². A aplicação desta sanção, a qual constitui aliás, a sanção mais gravosa prevista no enquadramento legislativo deste sector, nunca foi aplicada a nenhuma das entidades autorizadas, *Controlauto* ou *Itenve*.

¹⁰ *Cfr.* artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

¹¹ Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

¹² *Cfr.* artigo 20.º do Decreto-lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

Fiscalização dos centros de inspecção

36. A revogação da aprovação de um centro de inspecção pode suceder quando a DGV verificar a ocorrência de uma de três situações possíveis (*cf.* artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 550/99, diploma em análise):
- (i) *Num período de três anos, a entidade autorizada seja sancionada três vezes por contra-ordenações ao disposto no presente diploma, relativamente a esse centro;*
 - (ii) *A interrupção da actividade prevista no artigo 30.º se mantenha por período superior a um ano¹³;*
 - (iii) *Sejam realizadas inspecções técnicas de veículos durante o período de cumprimento da sanção acessória de suspensão de actividade ou enquanto durar a suspensão cautelar prevista no artigo 31.^{o14}*
37. Da instrução levada a cabo por esta Autoridade, designadamente da informação coligida junto da DGV, resultou ter sido efectuado um controlo efectivo da actividade levada a cabo pelos centros de inspecção da *Controlauto* e da *Iteuve*, entre 2001 e 2004, tendo, em alguns casos, culminado na instauração de procedimentos de contra-ordenação e na aplicação efectiva de sanções, a alguns dos seus centros (*cf.* pontos 149 e **Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).
38. Tal como será analisado *infra*, em sede de análise concorrencial da presente operação de concentração, infere-se da articulação do disposto nos termos do artigo 32º e dos dados

¹³ A interrupção temporária da actividade, prevista nos termos do artigo 30.º, pode ser decretada em termos parciais ou totais, dependendo do grau da infracção cometida pelo centro de inspecção. Tal interrupção será motivada por razões que se prendem, nomeadamente, com avaria de equipamentos ou por ausência ou impedimento dos inspectores dos centros (nomeadamente, por doença ou férias), dependendo de prévia autorização da DGV nos casos de interrupção temporária e total da actividade em qualquer centro de inspecção.

¹⁴ A suspensão cautelar, prevista nos termos do artigo 31.º, pode ser determinada quando, através de acção de fiscalização levada a cabo pelos técnicos de fiscalização da DGV, for verificada a existência de qualquer das seguintes situações: o centro não dispõe do número mínimo de inspectores ou dos equipamentos de inspecção necessários; os equipamentos de inspecção não foram submetidos às verificações periódicas ou extraordinárias legalmente previstas ou não se encontram calibrados ou fornecem resultados incorrectos devido a anomalia ou deficiente manutenção; ou quando se verificar que a informação relativa a inspecções não é processada. Tal suspensão cautelar, decretada pela DGV, poderá abranger todos os centros, apenas um centro ou apenas uma das linhas de inspecção, consoante as irregularidades previstas.

Versão Pública

fornecidos pela DGV e notificante, nomeadamente no que respeita à necessidade de, num período de três anos, a *Controlanto* ou a *Iteuve* terem sido sancionadas três vezes por contra-ordenações relativamente a um mesmo centro que, tal não sucedeu, nenhum dos centros em apreciação, foi objecto da sanção mais gravosa prevista em tal diploma legal (*cfr.* ponto 151).

Das sanções previstas

39. A fiscalização das entidades autorizadas, dos centros de inspecção e da actividade de inspecção de veículos, compete à DGV, a quem cabe também, em caso de incumprimento das disposições dos normativos aplicáveis ao sector, a instrução dos respectivos processos de contra-ordenação cabendo-lhe ainda a aplicação das respectivas sanções (coimas e sanções acessórias), nos termos dos artigos 36.º a 41.º, do diploma em análise (*cfr.* pontos 149 e **Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).
40. Nunca foi aplicada nenhuma sanção de revogação da autorização para o exercício da actividade às entidades autorizadas *Controlanto* ou *Iteuve*, enquanto tais, tal como *supra* referido, no ponto 35).

V – MERCADO RELEVANTE

5.1. Mercado do Serviço Relevante

5.1.1. Definição do mercado segundo a notificante

41. A notificante considera que as actividades objecto da presente operação, correspondem às seguintes prestações de serviço:
 - (i) Inspeção obrigatória e facultativa em veículos ligeiros;
 - (ii) Inspeção obrigatória e facultativa em veículos pesados;

Versão Pública

- (iii) Inspeção para atribuição de matrícula a veículos ligeiros e a veículos pesados anteriormente matriculados; e
- (iv) Inspeção a veículos ligeiros e a veículos pesados para verificação da identificação e condições de segurança por motivo de acidente.

5.1.2. Posição adoptada pela Autoridade da Concorrência

42. A *Controlauto* e a *Iteuve* são entidades autorizadas a desenvolver a actividade de inspecção técnica de veículos para:

- (i) Verificação periódica, obrigatória e facultativa, das características e condições de segurança dos veículos;
- (ii) Identificação dos veículos ou verificação das suas condições de segurança, em consequência de alteração de características, de acidente ou de outras causas; e
- (iii) Atribuição de matrículas;

nos termos do *supra* referido (*cfr.* ponto 21).

43. Estes tipos de actividades estão tipificadas no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 550/99, que estabelece o regime jurídico da actividade de inspecção técnica de veículos a motor e abrange o conjunto de observações e verificações a veículos efectuadas por inspectores e demais actos ou procedimentos necessários e complementares destinados ao controlo técnico e de segurança, com observância das respectivas disposições legais, regulamentares e técnicas.

44. De acordo com o tipo de inspecção a realizar, os centros são classificados em centros de inspecção de categoria tipo A e tipo B (*cfr.* artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 550/99). Os centros tipo A estão habilitados a realizar a verificação periódica das características e condições de segurança dos veículos (as quais são obrigatórias) bem como as inspecções facultativas, por iniciativa dos proprietários, quer se trate de veículos ligeiros quer pesados.

Versão Pública

45. Os centros tipo B estão habilitados a efectuar as inspecções realizadas em centros A, bem como inspecções técnicas para atribuição de matrícula e inspecções para verificação da identificação e condições de segurança por motivo de acidente.
46. Os dois tipos de centros de inspecção devem observar os requisitos técnicos definidos pela Portaria n° 1165/2000, de 9 de Dezembro, para cada um daqueles tipos de centros.
47. Todavia, refira-se que, uma vez que os centros de inspecção tipo A, tinham a possibilidade concedida legislativamente, para, até final de Fevereiro de 2005, iniciarem a sua actividade como centros tipo B, *i.e.*, enquanto entidades licenciadas, adicionalmente, para as actividades identificadas em (ii) e (iii) *supra*, no ponto 42, verificou-se que, durante este período de transição, quer a *Controlauto* e a *Iteuve* quer outras entidades licenciadas, não exerciam autonomamente estas actividades, uma vez que não quantificavam as actividades exercidas (enquanto actividades de tipo B), como actividades autónomas das inspecções realizadas sob a designação de tipo A, tratando estatisticamente todos os dados disponíveis, como inspecções periódicas, obrigatórias ou facultativas, das características e condições de segurança dos veículos ligeiros ou pesados.
48. Nestes termos, uma vez que a *Controlauto* e a *Iteuve* não dispõem de dados quantificados autónomos, para as actividades exercidas com respeito às actividades identificadas em (i) – tipo A, e, (ii) e (iii) – tipo B, tal como *supra* definidas no ponto 42, para o ano de 2004, damos apenas enfoque às actividades identificadas em (i) *supra*, no ponto 42, que desenvolvem as actividades/serviços que integram o mercado do produto/serviço para efeitos de apreciação desta operação, em face da respectiva natureza e enquadramento legais específicos.
49. Ora, do lado da oferta, os serviços de inspecção, quer periódica¹⁵ quer facultativa, a veículos ligeiros e a veículos pesados, são prestados pelas mesmas entidades – centros A e B – numa determinada área de influência.

¹⁵ A inspecção periódica é obrigatória nos termos da legislação em vigor.

Versão Pública

50. No que concerne a procura, esta é representada por diferentes perfis de utilizadores destes serviços. Se por um lado, alguns utilizadores utilizam estes serviços de forma compulsória, uma vez que as inspecções periódicas são obrigatórias, outros utilizam-nos de forma facultativa, por iniciativa própria, estando sujeitos ao pagamento de uma tarifa de montante fixo, diferenciada apenas em função do tipo de inspecção e do veículo, nos termos da Portaria em vigor.
51. Embora do lado da oferta se verifique substituibilidade, já que o mesmo centro de inspecções está habilitado para, nos termos da legislação aplicável, dar resposta às inspecções periódicas e facultativas das características e condições de segurança dos veículos quer ligeiros quer pesados, verifica-se todavia, que do lado da procura a mesma é susceptível de ser segmentada.
52. A susceptibilidade da sua segmentação decorre da diferenciação dos serviços que cada centro pode assegurar, indo de encontro a diferentes tipos de fins e utilizações, sujeitos a tarifas de montante fixo, sendo diferenciadas, em função do tipo de inspecção e da categoria do veículo.
53. Decorrente do acima exposto, designadamente nos pontos 47 e 48, entende esta Autoridade defender uma definição do mercado do serviço relevante limitado apenas às actividades desenvolvidas pela *Controlauto* e *Iteuve*, enquanto centros tipo A, *i.e.*, enquanto prestadores de serviços de inspecção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados, dadas as razões *supra* apontadas.
54. Ainda, decorrente do acima referido, designadamente no ponto 51, entende esta Autoridade defender uma definição do mercado do serviço relevante do lado da oferta, uma vez que um mesmo centro de inspecções está habilitado para dar resposta às inspecções periódicas e facultativas das características e condições de segurança dos veículos quer ligeiros quer pesados, solicitados pelos utentes dos centros e inspecção, não se justificando, assim, segmentar, a prestação de serviços efectivamente prestada aos utilizadores, entre prestação de serviços de inspecção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros, por um lado, e

Versão Pública

prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos pesados, por outro lado, tal como defendido pela notificante (*cf.* ponto 41).

5.1.3. Conclusão

55. Tendo em conta o exposto, a Autoridade da Concorrência entende que o mercado relevante do serviço, para efeitos da análise da presente operação de concentração, deverá ser restringido ao *mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados*.

5.2. Mercado Geográfico Relevante

5.2.1. Definição do mercado segundo a notificante

56. Segundo a notificante, visto estarmos em presença de um sector fortemente regulado, os factores mais susceptíveis de influenciar a procura de serviços de inspeção automóvel serão a proximidade geográfica, as acessibilidades, a qualidade do serviço prestado e a expectativa de um atendimento rápido.

57. Segundo a mesma, é convicção comumente aceite que um cliente escolherá o centro que lhe for mais acessível, quer pela proximidade do local onde reside ou trabalha, quer da proximidade aos percursos de circulação mais frequentes.

58. Em qualquer dos casos, o factor proximidade será decisivo, o que determinará que o mercado geográfico, para efeitos de apreciação desta operação, apresentará uma *“dimensão geográfica bastante variável mas de natureza sobretudo local, sendo a procura de cada zona servida pelo centro ou centros de inspeção que se situem num raio determinado de distância relativamente à localização do utilizador”*¹⁶.

¹⁶ Excerto da notificação.

Versão Pública

59. Em resultado de reuniões havidas com a AdC, efectuadas com o objectivo de concretização de critérios que permitissem à notificante delimitar a área de influência atrás referida, instada pela AdC a definir uma metodologia, a notificante considerou razoável aplicar o critério da origem aproximada da clientela face a cada um dos centros de inspecção.
60. Neste pressuposto, a notificante considerou que deviam integrar a área de influência de cada centro, todas as áreas de origem da respectiva clientela, que fossem responsáveis por, pelo menos, 10% do total dos respectivos clientes.
61. Aplicando o critério atrás definido a todas as áreas de influência dos dez centros de inspecção da *Iteuve*, a adquirir pela *Controlauto*, a notificante delimitou os seguintes mercados geográficos locais¹⁷:

- I. Mercado que integra o centro de inspecção da *Iteuve* localizado em Aveiro – inclui as localidades de Ílhavo, Aveiro e Vagos, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Neste mercado existem, para além de um centro da *Iteuve* (centro 92 – Aveiro/Esgueira), um centro da *Controlauto* (centro 189 – Aveiro/Gafanha da Nazaré) e outro da *CIMA* (centro 23 – Aveiro/Taboira);

- II. Mercado que integra o centro de inspecção da *Iteuve* localizado em Santa Maria da Feira – inclui as localidades de Santa Maria da Feira, Arrifana e Ovar, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Neste mercado existem para além de um centro da *Iteuve* (centro 90 – Santa Maria da Feira/Lourosa), um centro da *Controlauto* (centro 178 – Santa Maria da Feira/Sanfins) e outro da *CIMA* (centro 51 – Santa Maria da Feira/Rio Meão);

¹⁷ A delimitação dos mercados geográficos relevantes, tal como delimitados pela notificante, baseia-se em pressupostos assumidos pela mesma, numa base de tentativa aproximada e, de alguma forma, em base empírica.

Versão Pública

- III. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado em Lagos – inclui as localidades de Portimão, Silves, Monchique e Vila do Bispo, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Neste mercado existem para além de um centro da *Iteuve* (centro 218 – Lagos/Almadena), um centro da *CIMA* (centro 72 – Portimão/Pedra Mourinha) e outro de um Agrupamento Complementar de Empresas *ACE-ANIVAP* (centro 216 – Lagoa/Porches);

- IV. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado na Guia (Albufeira) – inclui Albufeira e outras pequenas localidades em redor;

Neste mercado apenas existe o centro da *Iteuve* (centro 99 – Albufeira/Guia);

- V. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado em São Brás de Alportel – poderá incluir, eventualmente, Tavira e Olhão, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Neste mercado existem o centro da *Iteuve* (centro 213 – São Brás de Alportel/Machados) e da *CIMA* (centro 215 – Tavira/São Pedro) e outro centro da *ACE-ACITV* (centro 115 - Olhão);

- VI. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado em Cascais – inclui Estoril, Cascais, Oeiras e Sintra, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Neste mercado existem um centro *Iteuve* (centro 98 – Cascais/Pampilheira), um da *Controlauto* (centro 22 – Oeiras/Linda-a-Velha) e outro da *CIMA* (centro 225 – Oeiras);

- VII. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado em Torres Vedras – inclui Torres Vedras, Poço da Serra, Mafra e Venda do Pinheiro, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Versão Pública

Neste mercado existem um centro *Iteuve* (centro 19 – Torres Vedras) e outro da *Controlauto* (centro 18 – Torres Vedras).

- VIII. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado em Alpiarça – abrange Alpiarça, Santarém, Almeirim, Azambuja e Alenquer, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico;

Neste mercado existem, para além do centro da *Iteuve* (centro 39 – Alpiarça), um centro da *ACE-ANIVAP* (centro 254 – Alenquer/Almadia), um centro da *CIMA* (centro 25 – Almeirim), um centro da *ACE-ACITV* (centro 142 – Azambuja) e um centro da *ACE – Aceiténica* (centro 238 – Santarém/Alto do Vale);

- IX. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado em Mação – abrange as localidades de Mação, Sardoal e Abrantes, bem como outras localidades situadas no mesmo círculo geográfico.

Neste mercado existem um centro *Iteuve* (centro 239 – Mação) e outro da *CIMA* (centro 240 – Sardoal).

- X. Mercado que integra o centro de inspeção da *Iteuve* localizado no Barreiro – poderá incluir, eventualmente, as localidades de Barreiro e Montijo.

Neste mercado encontramos um centro *Iteuve* (centro 32 – Barreiro/Palhais), outro da *ACE-ANIVAP* (centro 196 – Alcochete/Batel) e outro da *CIMA* (centro 244 – Montijo/Pau Queimado).

Versão Pública

5.2.2. Posição adoptada pela Autoridade da Concorrência

5.2.2.1. *Da metodologia adoptada pela AdC na definição dos mercados geográficos relevantes*

Da prática decisória da AdC e da Comissão Europeia

62. No que concerne a definição dos mercados geográficos relevantes, não pode a AdC deixar de concordar com a notificante que os mercados geográficos relevantes, no que respeita à operação de concentração em análise, são de “(...) *natureza sobretudo local, sendo a procura de cada zona servida pelo centro ou centros de inspeção que se situem num raio determinado de distância relativamente à localização do utilizador.*”¹⁸
63. De facto, e não obstante eventuais efeitos de parâmetros de qualidade sobre a procura dirigida a um qualquer centro de inspeção automóvel, o cliente tenderá a escolher entre os centros que lhe forem mais acessíveis, seja porque estão perto do local onde reside ou trabalha, seja porque estão próximos de percursos de circulação frequente.
64. Quer a prática decisória da AdC¹⁹ quer a prática decisória da Comissão Europeia²⁰, no que se refere à definição de mercados geográficos locais do produto relevante, particularmente nos casos que envolvem hipermercados, tem sido a de utilizar o conceito de área de influência do “estabelecimento a ser adquirido” e que abrange a freguesia ou o conjunto de freguesias numa área geográfica definida em função de determinado limite máximo de tempo de deslocação em automóvel do consumidor (10 a 30 minutos) até ao local do “estabelecimento”.

¹⁸ Notificação, página 20. Refira-se ainda a este propósito que a notificante refere que a definição do mercado geográfico relevante poderia ser definido estabelecendo “(...) *o paralelismo entre um mercado geográfico com estas características e o mercado dos hipermercados (...)*”, citando para tal a Decisão da Comissão Europeia no Processo IV/M.320 – *AHOLD / Jerónimo Martins / Inovação*, para. 17.

¹⁹ Vide, nomeadamente, as Decisões da Autoridade da Concorrência, nos Processos Ccent. N.º 34/2003 – *Gestiretalbo / Irmãos Costa Pais*, de 24.09.2003, Ccent. n.º 19/2005 – *Pingo Doce / Imocom*, de 24.05.2005, para. 31 e Ccent. n.º 35/2005 – *Modelo Continente / Pinto Ribeiro Supermercados*, de 16.06.2005, para. 25 e 27.

²⁰ Vide, nomeadamente, as Decisões da Comissão Europeia, nos Processos IV/M. 1085 – *Promodes / Catteau*, de 06.02.1998, para. 14, COMP/M. 1221 – *Rewe / Meinh*, de 03.02.1999, para 18, COMP/M. 1684 – *Carrefour / Promodes*, de 25.01.2000, para. 24, e COMP/M. 3464 – *Kesko / ICA / JV*, de 15.11.2004, para. 15.

Versão Pública

65. Por outro lado, a Comissão Europeia considera que os mercados geográficos podem ser ainda definidos em sentido mais lato do que a área local, caso existam várias áreas de sobreposição entre tais áreas de influência, originando assim, “cadeias de substituição” entre elas²¹.
66. Tal ideia é complementada na Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante²² que refere que, *em determinados casos, a existência de cadeias de substituição pode levar a que seja definido um mercado relevante em que os produtos ou as áreas situadas nos extremos do mercado não são directamente substituíveis.*
67. Mais ainda, a Comissão Europeia determina a final que, a delimitação de cada área de influência local apenas poderá ser efectuada numa análise casuística, tomando em consideração todos os circunstancialismos específicos de cada local²³.
68. Ora, decorrendo do *supra* exposto e, especificamente, o descrito nos pontos 64 a 67, a AdC irá aplicar tais considerandos à delimitação do mercado geográfico relevante para efeitos da análise da presente operação de concentração.

Da posição adoptada pela AdC

69. Entende a AdC que a área de influência de cada centro corresponde à área circundante a menos de 20 quilómetros do centro de inspecção.
70. Com efeito, conforme apresentado na tabela *infra*, da análise dos dados sobre a origem aproximada dos clientes dos vários centros de inspecção da *Controlauto*²⁴, concluiu-se que uma parte significativa dos respectivos clientes é proveniente das

²¹ *Vide*, nomeadamente, as Decisões da Comissão Europeia, nos Processos COMP/M. 1221 – *Reve / Meintl* e COMP/M. 1684 – *Carrefour / Promodes*, *supra* referidas.

²² *Vide* Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante para efeitos do direito comunitário da concorrência, Jornal Oficial n.º C 372 de 09/12/1997, pgs. 5-13.

²³ *Vide*, a Decisão da Comissão Europeia, no Processo COMP/M. 3464 – *Kesko / ICA / JV*, *supra* referida.

²⁴ Dados fornecidos pela notificante no seguimento de pedido de elementos solicitado pela AdC.

Versão Pública

zonas circundantes localizadas a menos de 20 quilómetros do centro de inspecção em causa.

Quadro 4: Clientes provenientes de zonas localizadas a menos de 20 km do centro²⁵

Centro de Albergaria	[...]%
Centro de Aveiro (Gafanha da Nazaré)	[...]%
Centro de Santa Maria da Feira (Sanfins)	[...]%
Centro de Torres Vedras	[...]%
Centro da Venda do Pinheiro	[...]%
Centro do Aeroporto (Lisboa)	[...]%
Centro de Miraflores	[...]%
Centro de Sintra	[...]%
Centro de Loures	[...]%
Centro de Alverca	[...]%
Centro de Setúbal	[...]%
Centro de Faro (Aeroporto)	[...]%
Centro de Loulé	[...]%

Fonte: Cálculos da AdC com base em elementos fornecidos pela notificante²⁶.

71. Desta forma, conclui a AdC que a área de influência de um qualquer centro de inspecção automóvel corresponde sensivelmente à zona que se encontra num raio de 20 km, em torno da localização do centro em questão – a que corresponde uma viagem de duração máxima igual a 20 minutos, assumido uma velocidade média de 60 km / hora²⁷.
72. Mais entende a AdC que a eventual sobreposição, ainda que parcial, de áreas de influência de dois centros de inspecção vizinhos, pode colocá-los no mesmo mercado geográfico relevante.

²⁵ Esta tabela refere-se a uma amostra significativa dos centros de inspecção da *Controlauto*, para as zonas em análise no âmbito da presente operação de concentração projectada, não se tendo feito o mesmo tipo de análise/amostragem para os centros da *Iteve*, uma vez que a notificante, na resposta ao pedido de elementos referido na nota de rodapé n.º 24, referiu não dispor de dados sobre a origem aproximada dos clientes dos centros da empresa adquirida, por ausência de registo em base de dados electrónica / dificuldade de tratamento dessa informação, pelo que a tabela foi baseado apenas nos dados da *Controlauto*.

²⁶ A AdC excluiu todos os clientes cuja origem é desconhecida – clientes que a notificante agregou em “Outras Origens” –, e que representam cerca de 10% dos clientes de cada centro. As percentagens apresentadas foram calculadas com base no universo dos clientes cuja origem é conhecida.

²⁷ Velocidade considerada razoável para pequenas distâncias e em zonas urbanas.

Versão Pública

73. De facto, a pressão concorrencial exercida entre dois centros vizinhos é directamente proporcional à percentagem dos respectivos clientes que os consideram como substitutos, na perspectiva da procura. Estes consumidores, ditos “consumidores marginais”, são aqueles que se encontram simultaneamente na área de influência dos dois centros, estando, por isso, dispostos a mudar de centro de inspecção em resposta a eventuais alterações de preço²⁸ ou parâmetros de qualidade.
74. Assim, os centros de inspecção que apresentem uma sobreposição significativa das respectivas áreas de influência são considerados, por uma parte considerável dos seus clientes, como sendo substitutos, devendo, como tal, e no âmbito da avaliação da presente operação de concentração projectada, ser incluídos no mesmo mercado geográfico.
75. Ora, a AdC vê dois centros localizados a uma distância de sensivelmente 30 km entre eles – a que corresponde uma viagem de 30 minutos a uma velocidade média de 60 km / hora – como fazendo parte do mesmo mercado geográfico, dado apresentarem uma sobreposição significativa das respectivas áreas de influência²⁹.
76. Mais entende a AdC que, em determinadas situações, a existência de cadeias de substituição pode levar a que seja definido um mercado geográfico relevante em que as áreas nos extremos do mercado não são directamente substituíveis, conforme referido *supra* nos pontos 65 e 66.
77. Ainda que no limite, a cadeia de substituição pudesse levar-nos a delimitar um só mercado geográfico relevante, correspondendo a todo o território nacional, tal argumento não é aplicável ao caso em análise, pelas razões que se seguem *infra* nos pontos 78 a 80.

²⁸ Refira-se que para efeitos da análise da presente operação de concentração, uma vez que as tarifas dos serviços prestados pelos centros de inspecção são fixadas administrativamente, o factor preço não será um critério determinante.

²⁹ Conforme referido *supra* no ponto 71, a área de influência de um qualquer centro de inspecção corresponde, sensivelmente, à respectiva zona circundante que se encontra no raio de 20 quilómetros. Assim, a sobreposição das áreas de influência de dois centros vizinhos reduz-se à medida que a distância entre os centros se aproxima dos 40 quilómetros.

Versão Pública

78. Por um lado, em resultado da menor proliferação de centros de inspecção em determinadas zonas do país, o que se traduz na ausência de sobreposições significativas entre áreas de influência de centros vizinhos, ou em resultado da distribuição assimétrica dos centros ao longo do país.
79. Por outro lado, e ainda que em determinadas zonas, a proliferação e distribuição de centros de inspecção possam conduzir à existência de uma sobreposição em cadeia de áreas de influência dos diversos centros, não vê esta Autoridade que tal seja, por si só, suficiente para se considerar um mercado geográfico que inclua todas as áreas de sobreposição dos centros de inspecção localizados naquela zona.
80. Uma vez que, à medida que os limites geográficos do hipotético mercado se vão alargando, reforçam-se os incentivos para que um hipotético monopolista, que controle todos os centros de inspecção localizados no mercado geográfico hipotético, proceda a um pequeno aumento de preços (entre 5 a 10%)³⁰, na medida em que, a proporção dos respectivos clientes que vêm os centros vizinhos como alternativas viáveis, vai diminuindo.

Conclusão

81. Na sequência dos pontos 69 a 80 *supra*, a AdC considera, no âmbito da avaliação da presente operação de concentração projectada, que:
- (i) A área de influência de um qualquer centro de inspecção corresponde sensivelmente à área circundante localizada a menos de 20 quilómetros do centro;
 - (ii) Dois centros vizinhos localizados a menos de 30 quilómetros um do outro devem fazer parte do mesmo mercado geográfico; e

³⁰ Esta ideia resulta da aplicação do *Teste do Monopolista Hipotético* (ou *SSNIP test*), que deve ser utilizado na definição de mercados geográficos e do produto relevantes, no âmbito da política de concorrência, conforme referido no parágrafo 17 da Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante para efeitos do direito comunitário da concorrência, Jornal Oficial n.º C 372 de 09/12/1997, pgs. 5-13.

Versão Pública

- (iii) A existência de cadeias de substituição pode, em determinados casos, levar a incluir no mesmo mercado geográfico centros que não são directamente substituíveis.

5.2.2.2. Definição pela AdC dos mercados geográficos relevantes

82. A AdC delimitou, com base nos considerandos acima tecidos (*cf.* ponto 81) os seguintes mercados geográficos relevantes, para efeitos da análise da presente operação de concentração. Por facilidade de exposição, identificam-se tais mercados numericamente, de 1 a 9.
83. **Mercado 1** – Abrange as localidades de Aveiro, Ílhavo, Vagos, Estarreja, Murtosa, Albergaria-a-Velha, Águeda e Oliveira do Bairro, assim como todas as áreas envolventes.
84. No mercado 1 existem sete centros, dois centros da *Controlauto* (centro 189 – Aveiro/Gafanha da Nazaré e centro 13 – Albergaria-a-Velha), um centro da *Iteuve* (centro 92 – Aveiro/Esgueira), dois centros da *Cima* (centro 23 – Aveiro/Taboeira e centro 24 – Oliveira do Bairro/Oiã) e dois centros da *ACE-ANIVAP* (centro 170 – Águeda/Vale do Grou e centro 179 – Estarreja/Arrotinha).
85. **Mercado 2** – Abrange as localidades de Santa Maria da Feira, Ovar, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis e Estarreja, assim como todas as áreas envolventes.
86. No mercado 2 existem seis centros, um centro da *Controlauto* (centro 178 – Santa Maria da Feira/Sanfins), um centro da *Iteuve* (centro 90 – Santa Maria da Feira/Lourosa), um centro da *Cima* (centro 51 – Santa Maria da Feira/Rio Meão), um centro da *ACE-ANIVAP* (centro 179 – Estarreja/Arrotinha), um centro da *ACE-Aceiténica* (centro 134 – Oliveira de Azeméis) e um centro da *ACE-ACOIV* (centro 108 – São João da Madeira).
87. **Mercado 3** – Abrange as localidades de Mação, Abrantes e Sardoal, assim como todas as áreas envolventes.

Versão Pública

88. O mercado 3 é constituído por dois centros, um centro da *Iteuve* (centro 239 – Mação) e um centro da *Cima* (centro 240 – Sardoal).
89. **Mercado 4** – Abrange as localidades de Alpiarça, Almeirim e Santarém, assim como todas as áreas envolventes.
90. No mercado 4 existem três centros, um da *Iteuve* (centro 39 – Alpiarça), um da *Cima* (centro 25 – Almeirim) e um da *ACE-Aceiténica* (centro 238 – Santarém/Alto do Vale).
91. **Mercado 5** – Abrange as localidades de Torres Vedras, Bombarral, Lourinhã, Mafra e Venda do Pinheiro, assim como todas as áreas envolventes.
92. O mercado 5 é constituído por quatro centros, dois centros da *Controlauto* (centro 18 – Torres Vedras e centro 20 – Venda do Pinheiro), um centro da *Iteuve* (centro 19 – Torres Vedras) e um centro da *ACE-ANIVAP* (centro 227 – Lourinhã).
93. **Mercado 6** – Abrange toda a área da Grande Lisboa, desde Loures, Sintra, Amadora, Odivelas, Cascais, Oeiras, Lisboa, Vila Franca de Xira, Barreiro, Almada, Seixal, Setúbal, Montijo e Alcochete, assim como as áreas envolventes.
94. Neste mercado existem vinte e oito centros, catorze centros da *Controlauto*, dois centros da *Iteuve*, seis centros da *Cima*, quatro centros da *ACE-ANIVAP*, um centro da *ACE-ACITV* e um centro da *ACE-Aceiténica*, conforme se identificam:
- *Controlauto*: centro 67 – Loures, centro 86 – Sintra/Terrugem, centro 20 – Venda do Pinheiro, centro 194 – Lisboa/Aeroporto, centro 22 – Oeiras/Linda-a-Velha, centro 21 – Vila-Franca de Xira/Alverca, centro 84 – Cascais/Abóboda, centro 193 – Estoril, centro 42 – Sintra – Queluz, centro 31 – Laranjeiro, centro 192 – Seixal/Corroios, centro, centro 34 – Setúbal/Azeitão, centro 33 – Palmela/Pinhal Novo, e centro 60 – Setúbal/Vale Muletas;

Versão Pública

- *Iteuve*: centro 98 – Cascais/Pampilheira, e centro 32 – Barreiro/Palhais;
 - *Cima*: centro 226 – Lisboa/Poço do Bispo, centro 221 – Amadora/Serra de Mira, centro 225 – Oeiras, centro 224 – Loures/Odivelas, centro 223 – Loures/Prior Velho, e centro 244 – Montijo/Pau Queimado;
 - *ACE-ANIVAP*: centro 229 – Sintra/Cacém, centro 105 – Oeiras/Carnaxide, centro 196 – Alcochete/Batel, e centro 200 – Seixal/Amora;
 - *ACE-ACITV*: centro 228 – Loures/Camarate;
 - *ACE-Aceiténica*: centro 117 – Loures/Santa Iria da Azóia.
95. **Mercado 7** – Abrange as localidades de Faro, Olhão, Tavira, São Brás de Alportel, Loulé e Quarteira, assim como todas as áreas envolventes.
96. Neste mercado existem seis centros, dois centros da *Controlauto* (centro 195 – Faro/Aeroporto e centro 36 – Loulé), um centro da *Iteuve* (centro 213 – São Brás de Alportel/Machados), um centro da *ACE-Aceiténica* (centro 180 – Faro/Perna de Pau), um centro da *ACE-ACITV* (centro 115 - Olhão) e um centro da *Cima* (centro 215 – Tavira/S. Pedro).
97. **Mercado 8** – Abrange as localidades de Portimão, Lagoa, Albufeira e Silves, assim como todas as áreas envolventes.
98. Este mercado é constituído por três centros, um centro da *Iteuve* (centro 99 – Albufeira/Guia), um centro da *ACE-ANIVAP* (centro 216 – Lagoa/Porches) e um centro da *Cima* (centro 72 – Portimão/Pedra Mourinha).
99. **Mercado 9** – Abrange as localidades de Lagos e Almadena, assim como todas as áreas envolventes.
100. Neste mercado existe apenas um centro da *Iteuve* (centro 218 – Lagos/Almadena).

Versão Pública

101. Relativamente à delimitação geográfica dos mercados relevantes apresentada *supra*, pretende a AdC evidenciar alguns aspectos referentes aos mercados 1, 2, 5 e 6.
102. No que respeita ao mercado 6, dado a proliferação e distribuição de centros na zona da grande Lisboa, assim como os movimentos pendulares das pessoas nas suas deslocações para os respectivos locais de trabalho, considerou a AdC que toda a região da grande Lisboa constitui um só mercado geográfico relevante, no âmbito da avaliação da presente operação de concentração.
103. No que respeita aos mercados 1 e 2, ainda que os limites geográficos daqueles mercados se sobreponham parcialmente, nomeadamente em resultado da inclusão simultânea do centro de Estarreja nos dois mercados, considera a AdC que aquela área de sobreposição não é significativa ao ponto dos mercados 1 e 2 deverem ser agregados no mesmo mercado geográfico relevante. Este aspecto resulta dos considerandos apresentados nos pontos 79 e 80 *supra*.
104. As considerações do ponto 103 *supra* também se aplicam aos mercados 5 e 6, cujos limites se sobrepõem de forma parcial, na medida em que o centro localizado na Venda do Pinheiro foi considerado como fazendo parte dos dois mercados geográficos vizinhos.

5.2.3. Conclusão

105. Tendo em conta o exposto, a Autoridade da Concorrência, entende que os mercados relevantes geográficos, para efeitos da análise da presente operação de concentração, são os seguintes:

- (i) Mercado relevante das localidades de Aveiro, Ílhavo, Vagos, Estarreja, Murto, Albergaria-a-Velha, Águeda e Oliveira do Bairro, assim como todas as áreas envolventes;
- (ii) Mercado relevante das localidades de Santa Maria da Feira, Ovar, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis e Estarreja, assim como todas as áreas envolventes;

Versão Pública

- (iii) Mercado relevante das localidades de Mação, Abrantes e Sardoal, assim como todas as áreas envolventes;*
- (iv) Mercado relevante das localidades de Alpiarça, Almeirim e Santarém, assim como todas as áreas envolventes;*
- (v) Mercado relevante das localidades de Torres Vedras, Bombarral, Lourinhã, Mafra e Venda do Pinheiro, assim como todas as áreas envolventes;*
- (vi) Mercado relevante de toda a área da Grande Lisboa, desde Loures, Sintra, Amadora, Odivelas, Cascais, Oeiras, Lisboa, Vila Franca de Xira, Barreiro, Almada, Seixal, Setúbal, Montijo e Alcochete, assim como as áreas envolventes;*
- (vii) Mercado relevante das localidades de Faro, Olhão, Tavira, São Brás de Alportel, Loulé e Quarteira, assim como todas as áreas envolventes;*
- (viii) Mercado relevante das localidades de Portimão, Lagoa, Albufeira e Silves, assim como todas as áreas envolventes;*
- (ix) Mercado relevante das localidades de Lagos e Almadena, assim como todas as áreas envolventes.*

VI – ANÁLISE DO MERCADO E AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

6.1. Estrutura da oferta do sector das inspeções técnicas a veículos a nível nacional

106. Uma vez que as empresas participantes na presente operação de concentração, bem como os seus concorrentes, detêm centros de inspeção técnica em todo o território nacional, considerou-se importante verificar a dimensão de tais empresas a nível nacional, como forma de enquadrar a avaliação concorrencial.
107. Em 2004 realizaram-se, nos 169 centros de inspeção em funcionamento, no território nacional, 4.980.959 inspeções, das quais 4.611.433 destinaram-se a veículos ligeiros e 369.436 a veículos pesados. Face a 2003, registou-se uma variação positiva de 6,82% no número total de inspeções³¹.

³¹ Informação fornecida pela DGV, em resposta a pedido de elementos solicitado pela AdC.

Versão Pública

108. Daqueles 169 centros existentes a nível nacional, 35 pertencem à *Controlauto*³² e 10 à *Iteuve*, passando a *Controlauto* a deter 45 centros num cenário pós-concentração. A *CIMA*, principal concorrente da *Controlauto*, tem 37 centros de inspecção.
109. Os restantes 87 centros de inspecção que existem a nível nacional, encontram-se divididos entre diversas empresas, tendo-se algumas das quais associado nos seguintes agrupamentos complementares de empresas (“ACE’s”)³³: *ACE-ANIVAP*, *ACE-Aceitécnica*, *ACE-ACOIV* e *ACE-ACITV*.
110. Por número de inspecções, verifica-se que das 4.980.959 inspecções realizadas a nível nacional, a *Controlauto* e a *Iteuve* realizaram, respectivamente, [...] e [...], correspondendo a [...] % das inspecções totais realizadas a nível nacional.
111. Após termos analisado a estrutura do sector das inspecções técnicas a veículos, a nível nacional, relativamente à actividade da prestação de serviços de inspecção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados, de forma a aferir da dimensão de tais empresas, vamos seguidamente, proceder à caracterização a nível de cada mercado local relevante delimitado, dando particular atenção aos mercados onde se verificarão alterações na respectiva estrutura de oferta, em resultado da realização da presente operação de concentração.

³² Do universo dos 35 centros de inspecção da *Controlauto*, três destes centros, foram adquiridos às entidades autorizadas *Toitorres*, *Satev* e *CTV*. As aquisições referentes ao controlo exclusivo das empresas *Toitorres*, *Satev* e *CTV*, encontram-se, à presente data, em análise por esta Autoridade, de forma a apreciar se tais operações poderão consubstanciar operações de concentração, nos termos do artigo 8.º e estarem sujeitas à obrigatoriedade de notificação prévia, nos termos do artigo 9.º, todos da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

³³ De acordo com informação disponibilizada pela DGV, as empresas autorizadas a efectuar inspecções a veículos automóveis, teriam um prazo legal previsto, para, até finais de Fevereiro de 2005, oferecer adicionalmente a prestação de serviços incluída na Categoria B, tal seja a atribuição de matrículas a veículos anteriormente matriculados e as inspecções extraordinárias em consequência de acidente, necessitariam de ter, pelo menos, 10 (dez) centros de inspecção. Pelo que, a maioria de tais empresas decidiram constituir ACE’s, por forma a poderem candidatar-se à prestação de tais serviços, bem como candidatar-se, eventualmente, à abertura de novos centros de inspecção, caso a DGV decida abrir concurso público com tal fim.

6.2. A estrutura da oferta nos mercados relevantes

112. A título preliminar e para efeitos da análise da presente operação de concentração, a AdC considerou cada ACE (*cf.* referido *supra* na nota de rodapé 33) como sendo uma única empresa, uma vez que se assume que o conjunto de empresas associadas a um qualquer ACE opera no mercado sobre a égide do mesmo.
113. Tal assumption permite a realização de uma análise concorrencial tendo em conta o seu sentido mais restrito, reflectindo esta análise o cenário mais gravoso em termos concorreciais.
114. Refira-se no entanto que, com a excepção dos mercados 1 e 6, onde o mesmo ACE está presente com mais do que um centro de inspecção, em todos os restantes mercados o mesmo ACE apenas detém um centro, pelo que as considerações feitas no ponto 112 *supra*, não têm qualquer tipo de implicação ao nível da avaliação concorrencial nestes mercados.
115. Já no que concerne aos mercados 1 e 6, onde o mesmo ACE está presente com mais do que um centro de inspecção, ainda assim, os níveis de concentração, assim como as respectivas implicações jus-concorreciais, não são particularmente afectados pelos considerandos feitos no ponto 112, tal como se verá *infra* (*cf.* pontos 117 e 127).

Caracterização dos mercados

116. A *Controlauto* e a *Iteuve*, que apresentam quotas de mercado de [...] % e [...], têm uma dimensão inferior à dos restantes concorrentes, conforme identificado no quadro 6.

Quadro 6: Estrutura da oferta no mercado relevante 1

	2002	2003	2004
<i>Controlauto</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>Iteuve</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>Controlauto + Iteuve</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>CIMA</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>ACE-ANIVAP</i>	[...]%	[...]%	[...]%
Total	100%	100%	100%

Versão Pública

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

117. Este mercado apresenta valores do *IHH*³⁴ pós-operação e do *Delta*³⁵ iguais a [...] e a [...], respectivamente, passando a *Controlauto* a ser a 2ª maior empresa do mercado, em resultado da presente operação, com [...] % do mercado³⁶.

6.2.2. Mercado relevante 2

118. A *Controlauto* e a *Iteuve*, que têm quotas de mercado de [...] % e [...] %, respectivamente, enfrentam a concorrência de quatro concorrentes, todos de dimensão superior à *Controlauto* e à *Iteuve*, conforme se pode ver no quadro 7.

Quadro 7: Estrutura da oferta no mercado relevante 2

	2002	2003	2004
<i>Controlauto</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>Controlauto + Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>CIMA</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-ANIVAP</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-Aceitécnica</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-ACOIV</i>	[...] %	[...] %	[...] %
Total	100%	100%	100%

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

119. Este mercado apresenta valores do *IHH* pós-operação e do *Delta* iguais a [...] e a [...], respectivamente, passando a *Controlauto* a ser a maior empresa do mercado, em resultado da presente operação, com [...] % do mercado.

³⁴ *IHH* é o Índice de *Herfindahl-Hirschman*, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10000.

³⁵ Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do *IHH* pós-concentração e o valor do *IHH* pré-concentração.

³⁶ A *ACE-ANIVAP* integra dois centros de inspeção neste mercado relevante. De acordo com a assumpção estipulada no ponto 112, o *IHH* pós-operação seria, ainda assim, sempre superior a 2000.

6.2.3. Mercado relevante 3

120. A *Controlauto* não se encontra activa neste mercado, sendo o mesmo controlado por duas empresas, a *Iteuve* e a *Cima*, com quotas de mercado de [...] % e [...] %, respectivamente.

Quadro 8: Estrutura da oferta no mercado relevante 3

	2002	2003	2004
<i>Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>CIMA</i>	[...] %	[...] %	[...] %
Total	100%	100%	100%

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

121. O mercado geográfico 3 apresenta um *IHH* pós-operação igual a [...], o qual não se altera com a concentração, passando a *Controlauto* a deter uma quota de mercado de [...] %, anteriormente detida pela *Iteuve*.

6.2.4. Mercado relevante 4

122. A *Controlauto* não se encontra activa neste mercado, sendo o mesmo dividido entre a *Iteuve* e dois outros concorrentes, conforme apresentado no quadro 9.

Quadro 9: Estrutura da oferta no mercado relevante 4

	2002	2003	2004
<i>Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>CIMA</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-Aceiténica</i>	[...] %	[...] %	[...] %
Total	100%	100%	100%

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

123. Este mercado apresenta um *IHH* pós-operação igual a [...], o qual não se altera com a concentração, passando a *Controlauto* a deter uma quota de mercado de [...] %, anteriormente detida pela *Iteuve*.

6.2.5. Mercado relevante 5

124. A *Controlauto* e a *Iteuve* são as duas maiores empresas do mercado, com quotas na ordem dos [...] % e [...] %, respectivamente, enfrentando a concorrência de um concorrente, a *ACE-ANIVAP*, com uma quota de cerca de [...] % conforme apresentado no quadro 10.

Quadro 10: Estrutura da oferta no mercado relevante 5

	2002	2003	2004
<i>Controlauto</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>Controlauto + Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-ANIVAP</i>	[...] %	[...] %	[...] %
Total	100 %	100 %	100 %

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

125. Este mercado apresenta valores do *IHH* pós-operação e do *Delta* iguais a [...] e a [...], respectivamente, passando a *Controlauto* a deter uma quota de mercado de [...] %, em resultado da presente operação.

6.2.6. Mercado relevante 6

126. A *Controlauto* e a *Iteuve* são a maior e a menor empresa deste mercado, com quotas de mercado de [...] % e [...] %, respectivamente.

Quadro 11: Estrutura da oferta no mercado relevante 6

	2002	2003	2004
<i>Controlauto</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>Controlauto + Iteuve</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>CIMA</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-ANIVAP</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-ACITV</i>	[...] %	[...] %	[...] %
<i>ACE-Aceiténica</i>	[...] %	[...] %	[...] %
Total	100 %	100 %	100 %

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

Versão Pública

127. Este mercado apresenta valores do *IHH* pós-operação e do *Delta* iguais a [...] e a [...], respectivamente, sendo já a *Controlauto* a maior empresa do mercado, posição que resultaria reforçada, ainda que de forma bastante reduzida, com um acréscimo de apenas [...]%, em resultado da presente operação de concentração, passando a deter [...]% do mercado³⁷.

6.2.7. Mercado relevante 7

128. A *Controlauto* é a maior empresa activa no mercado relevante 7, com uma quota de mercado igual a [...]%, conforme apresentado no quadro 12.

Quadro 12: Estrutura da oferta no mercado relevante 7

	2002	2003	2004
<i>Controlauto</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>Iteuve</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>Controlauto + Iteuve</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>CIMA</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>ACE-Aceiténica</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>ACE-ACITV</i>	[...]%	[...]%	[...]%
Total	100%	100%	100%

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

129. Este mercado apresenta valores do *IHH* pós-operação e do *Delta* iguais a [...] e a [...], respectivamente, sendo já a *Controlauto* a maior empresa do mercado, posição que seria reforçada, em resultado da presente operação de concentração, passando a deter [...]% do mercado.

6.2.8. Mercado relevante 8

130. A *Controlauto* não se encontra activa neste mercado, tendo a *Iteuve* uma quota de mercado igual a [...]%, conforme apresentado no quadro 13.

³⁷ A *ACE-ANIVAP* integra quatro centros de inspecção neste mercado relevante. De acordo com a assumpção estipulada no ponto 112, o *IHH* pós-operação seria, ainda assim, sempre superior a 2000.

Versão Pública

Quadro 13: Estrutura da oferta no mercado relevante 8

	2002	2003	2004
<i>Iteuve</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>CIMA</i>	[...]%	[...]%	[...]%
<i>ACE-ANIVAP</i>	[...]%	[...]%	[...]%
Total	100%	100%	100%

Fonte: Cálculos da AdC, com base em elementos fornecidos pela notificante e DGV.

131. O mercado geográfico 8 apresenta um *IHH* pós-operação igual a [...] o qual não se altera com a concentração, passando a *Controlauto* a deter uma quota de mercado de [...], anteriormente detida pela *Iteuve*.

6.2.9. Mercado relevante 9

132. O mercado geográfico 9 integra apenas uma única empresa (um centro da *Iteuve*), sendo, como tal, um mercado extremamente concentrado, passando a *Controlauto* a deter uma quota de mercado de [...].

133. Assim, resulta da presente operação um *IHH* de [...], o qual não se altera com a concentração, passando a *Controlauto* a deter uma quota de mercado de [...], anteriormente detida pela *Iteuve*.

6.3. Efeitos da operação na estrutura concorrencial dos mercados relevantes

6.3.1. Mercados relevantes 3, 4, 8 e 9

134. Decorrente do *supra* exposto, no que concerne a estrutura de oferta no mercado relevante 3 (*cfr.* ponto 121), mercado relevante 4 (*cfr.* ponto 123), mercado relevante 8 (*cfr.* ponto 131) e no mercado relevante 9 (*cfr.* ponto 132), em resultado da *Controlauto* não se encontrar presente nos mercados relevantes referenciados, o que se traduz em *Deltas* iguais a [...], a presente operação de concentração não é susceptível de levantar preocupações em termos de concorrência de natureza horizontal.

Versão Pública

135. De facto, a Comissão³⁸ considera que, nos casos em que o nível de concentração do mercado, medido pelo *IHH*, é superior a 2000, e o respectivo *Delta* é inferior a 150, então não se levantam preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

6.3.2. Mercados relevantes 1, 2, 5, 6 e 7

6.3.2.1. Dos níveis de concentração

136. Decorrente do *supra* exposto, no que concerne a estrutura de oferta no mercado relevante 1 (*cf.* ponto 117), mercado relevante 2 (*cf.* ponto 119), mercado relevante 5 (*cf.* ponto 125), mercado relevante 6 (*cf.* ponto 127) e no mercado relevante 7 (*cf.* ponto 129), verifica-se uma alteração da estrutura concorrencial dos mercados referenciados, pelo que compete a esta AdC verificar a possibilidade de ocorrência de eventuais efeitos anti-concorrenciais, decorrentes da presente operação, naqueles mercados.

137. De facto, a Comissão³⁹ considera que nos casos em que o nível de concentração do mercado, medido pelo *IHH*, é superior a 2000, e o respectivo *Delta* é superior a 150, não se pode excluir a possibilidade de ocorrerem eventuais preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

6.3.2.2. Das barreiras à entrada

138. Desde logo, estamos em presença de um mercado do produto relevante com barreiras legais à entrada, uma vez que o acesso à actividade de inspecção de veículos automóveis está dependente da abertura de novos centros de inspecção automóvel, o qual se encontra dependente de lançamento de concurso público (o qual é determinado por Despacho do Ministro da Administração Interna sob proposta do Director-Geral de Viação, *cf.* ponto 26 e 27).

³⁸ *Vide* “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais”, cit. *supra*.

³⁹ *Vide* “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais”, cit. *supra*.

Versão Pública

139. Ainda, a candidatura ao concurso público de abertura de novos centros de inspeção automóvel, só pode ser apresentada por entidades autorizadas para tal, por Despacho do Ministro da Administração Interna, sob proposta da DGV (*cf.* ponto 23 a 25), a qual constitui uma autorização administrativa.
140. Para além das barreiras legais acima referidas, não parece haver outro tipo de barreiras à entrada neste mercado. Com efeito, não existem patentes ou investimentos em I&D que dificultem o acesso ao mercado, nem se afigura necessário o acesso a instalações essenciais ou recursos únicos. Acresce que os custos de investimento para entrar no sector são relativamente reduzidos e não específicos à actividade de inspeção técnica de veículos, concluindo-se, desta forma, pela dimensão limitada dos custos de entrada irrecuperáveis nos mercados relevantes.

6.3.2.3. Das dimensões da concorrência neste sector

141. Atento o tipo de serviço em causa, assim como o seu carácter obrigatório, considera a AdC que, para além da qualidade do serviço, que é um parâmetro considerado de menor importância por parte do consumidor na escolha que faz entre os diversos centros de inspeção e dos preços, que são fixados⁴⁰, a concorrência entre os centros de inspeção é feita, sobretudo, ao nível do tempo de espera (este *item* será analisado *infra* nos pontos 157 a 167) e localização.
142. Ora, em resultado da reduzida importância que a qualidade do serviço tem para o consumidor, uma vez que a realização da inspeção ao veículo automóvel é obrigatória, não se antecipam alterações significativas na qualidade do serviço, como consequência de eventuais alterações na estrutura do mercado, nomeadamente as resultantes da presente operação de concentração.

⁴⁰ A concorrência também se faria sentir ao nível dos preços, se não estivéssemos na presença de um regime de preços fixos, em que a responsabilidade da fixação dos mesmos pertence conjuntamente aos Senhores Ministros da Administração Interna e da Economia (*supra* referido nos pontos 29 e 30).

Versão Pública

143. Não obstante, o tipo e a especificidade da regulamentação sobre o sector contribui para limitar eventuais alterações na qualidade do serviço, que possam resultar de alterações estruturais do mercado, tal como será analisado nos pontos seguintes.

6.3.2.4. Da análise regulamentar do sector

144. O enquadramento legislativo a que está sujeita a actividade de inspecção periódica de veículos em centros de inspecção, permite afirmar que os parâmetros essenciais da concorrência que são relevantes para o consumidor, estão sujeitos a regulação específica, de forma directa ou indirecta, pelo que tal permitirá eliminar eventuais preocupações de natureza concorrencial nos mercados relevantes em análise, considerados num cenário pós-concentração, conforme se analisará nos pontos seguintes.

(i) Do controlo da qualidade de serviço

145. Desde logo, a *Controlauto* terá de continuar a manter o respeito pelo cumprimento das disposições de ordem legal, regulamentar e técnicas relativas ao exercício daquela actividade, que lhe sejam aplicáveis, bem como deverá manter em funcionamento o sistema de qualidade com parâmetros previamente definidos, quantificáveis e observáveis através da medição e registo, previamente acreditado no âmbito do Sistema Português da Qualidade, sob pena do seu incumprimento constituir uma contra-ordenação punível com coima⁴¹.

146. Ainda, no que concerne as implicações do enquadramento legislativo para as eventuais implicações de natureza concorrencial, não pode a *Controlauto* vir a exercer o seu poder de mercado pela redução da qualidade dos serviços prestados aos utentes.

147. Com efeito, a fiscalização das entidades autorizadas, dos centros de inspecção e da actividade de inspecção de veículos, compete à DGV, a quem cabe também em caso de incumprimento ao disposto, a instrução dos respectivos processos de contra-ordenação cabendo a aplicação das respectivas sanções (*cf.* pontos 33 a 40).

⁴¹ Nos termos da alínea c) do artigo 36º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

148. Ora, no que concerne ao controlo que a DGV exerce sobre os centros de inspecção, concluiu-se, no âmbito da cooperação institucional entre a AdC e a DGV e, para efeitos da instrução levada a cabo por esta entidade, que:

- (i) A DGV implementou um sistema efectivo de fiscalização sobre os centros de inspecção e exerce de forma eficaz a respectiva fiscalização – a DGV fiscalizou, em média, cada centro de inspecção da *Controlauto* e da *Iteuve*, [...] e [...] vezes, respectivamente, no ano de 2004⁴²;
- (ii) Os centros de inspecção encontram-se ligados ao sistema informático da DGV⁴³, podendo esta direccionar os seus recursos de inspecção em função da evolução das taxas de reprovação de cada centro;
- (iii) O regime jurídico da actividade prevê mecanismos sancionatórios aplicáveis às infracções cometidas, quer pelas entidades, quer pelos centros de inspecção, e ainda aos próprios inspectores. As infracções constituem contra-ordenações sancionadas com a aplicação de coimas e sanções acessórias⁴⁴ (suspensão da actividade da entidade autorizada, suspensão da actividade do centro, bem como a possibilidade da suspensão da actividade do inspector);
- (iv) Para além da fiscalização dos centros de inspecção, a DGV fiscaliza o trabalho dos próprios inspectores afectos aos centros em processos independentes, sendo estes sancionados individualmente e independentemente de eventuais sanções sobre os centros. A aplicação de sanções aos inspectores, nomeadamente a que envolva a suspensão da sua actividade, afecta indirectamente o próprio centro, uma vez que a sua actividade poderá ser interrompida por ausência ou impedimento dos seus inspectores (*cf.* ponto 36).

⁴² Informação coligida junto da DGV em sede de instrução do presente procedimento.

⁴³ Desde 1999, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, que se encontra contemplado a obrigatoriedade de ligação de todos os centros de inspecção ao sistema informático da DGV.

⁴⁴ Artigos 36.º a 41.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

149. Da actividade de controlo e fiscalização levada a cabo pela DGV aos 35 centros da *Controlauto*, entre 2001 e 2004, resultaram [...] processos de contra-ordenação, dos quais [...] foram sancionados com a aplicação de coimas, [...] foram prescritos, [...] foram impugnados pela *Controlauto* em tribunal, tendo a empresa obtido decisão favorável em [...] desses processos, e a DGV em [...] processo, encontrando-se [...] dos processos impugnados ainda na fase de contestação/recurso.⁴⁵
150. Relativamente à *Iteuve*, a DGV proferiu [...] processos de contra-ordenação aos 10 centros desta empresa, entre 2001 e 2004, dos quais [...] foram sancionados com a aplicação de coimas, [...]foi prescrito, [...]foram impugnados pela *Iteuve* em tribunal, tendo a empresa obtido decisão favorável em [...]desses, embora [...]tenham sido deferidos de forma parcial, encontrando-se ainda [...]processos na fase de contestação/recurso.⁴⁶
151. Ora, tal como se infere da articulação do disposto nos termos do artigo 32º do Decreto-Lei n.º 550/99, referente às causas que determinam a *revogação da aprovação de um centro de inspeção*⁴⁷ e dos dados fornecidos pela DGV e notificante, nomeadamente no que respeita à necessidade de, num período de três anos, a *Controlauto* ou a *Iteuve* terem sido sancionadas três vezes por contra-ordenações relativamente a um mesmo centro, tal não sucedeu, pelo que nenhum dos centros em apreciação foi objecto da sanção mais gravosa prevista em tal diploma legal.

(ii) Dos preços

152. Os preços (ou tarifas) cobrados pela prestação do serviço, são de valor fixo, em função do tipo de inspeção e da categoria do veículo, pelo que, tratando-se de um sector onde o tipo de serviços prestado se encontra regulamentado e tipificado e os preços respectivos são fixados por Portaria, a margem de manobra de que a *Controlauto* dispõe é inexistente, no que concerne a possibilidade de manipulação dos preços, num cenário pós-concentração (*cf.* pontos 29 e 30).

⁴⁵ Informação coligida junto da notificante e da DGV em sede de instrução do presente procedimento.

⁴⁶ *Vide* nota de rodapé 45.

⁴⁷ *Cfr.* ponto 36.

Versão Pública

(iii) Da localização dos centros

153. A *Controlauto* não pode mudar as instalações de um qualquer centro de inspecções, sem prévia autorização da DGV. Ainda que a empresa obtenha tal autorização, as novas instalações devem situar-se na mesma localidade que as anteriores, ou num raio não superior a 2 quilómetros⁴⁸, pelo que não haverá alterações significativas na distribuição geográfica dos centros adquiridos pela *Controlauto*.

(iv) Do encerramento dos centros

154. Tal como já mencionado, o encerramento da actividade de qualquer centro de inspecção depende de prévia autorização da DGV, inexistindo a possibilidade de a *Controlauto*, caso assim o entenda, de encerrar um dos seus centros de inspecção (*cf.* ponto 36).

155. O encerramento de um qualquer centro, pela DGV, apenas poderá ser determinado em situações excepcionais, nomeadamente, as que resultem da actividade de fiscalização da DGV – a DGV pode encerrar um centro que tenha acumulado três contra-ordenações num período de três anos consecutivos⁴⁹ –, ou em resultado da diminuição do número de inspecções realizadas abaixo de um mínimo de [...] por ano⁵⁰, assim induzindo a uma diminuição do proveito económico e capacidade de sobrevivência do centro de inspecção.

156. Por outro lado, não parece ser expectável que a *Controlauto* tenha interesse em fechar quaisquer dos centros que venha a adquirir, tendo em conta o seu objectivo de ganhar dimensão no mercado, de forma a poder candidatar-se a concursos internacionais (*cf.* pontos 168 e 169)

⁴⁸ *Cfr.* artigo 29º do Decreto-Lei n.º 550/99 de 15 de Dezembro.

⁴⁹ *Cfr.* pontos 36 e 37.

⁵⁰ Tal ordem de valor foi indicada pela notificante em reunião com a AdC.

Versão Pública

(v) *Do tempo de espera pelo consumidor*

157. O tempo de espera do consumidor que pretenda realizar uma inspecção resulta da conjugação do fluxo de procura – observa-se um aumento da procura nos últimos dias de cada mês⁵¹ – com a capacidade da oferta.
158. Com efeito, verificamos que os centros de inspecção não podem, sem causa justificativa, recusar qualquer pedido de inspecção obrigatória de veículo, dentro do seu horário normal de funcionamento⁵², o qual é determinado pela DGV, pelo que eventuais alterações no tempo médio de espera só podem resultar de alterações na capacidade de oferta.
159. Ora, a capacidade de oferta é determinada pelo número de centros em funcionamento, pelo respectivo número de empregados, assim como pelo respectivo horário de funcionamento, aspectos directamente dependentes da entidade fiscalizadora, DGV.
160. Não considera a AdC que, da presente operação de concentração, resultem alterações significativas no tempo médio de espera dos clientes quando se dirigirem a um centro de inspecção, pelas razões identificadas *infra*.
161. Em primeiro lugar, uma vez adquiridos os centros da *Iteve* pela *Controlauto*, não poderá a *Controlauto* alterar os respectivos horários de funcionamento atribuídos a estes mesmos centros, sem prévia comunicação à DGV, a qual aferirá da causa justificativa de tal modificação.
162. Em segundo lugar, e tal como já mencionado, o encerramento da actividade de qualquer centro de inspecção depende de prévia autorização da DGV, pelo que é limitada a possibilidade de a *Controlauto*, caso assim o entendesse, de encerrar um dos seus centros de inspecção.

⁵¹ O prazo limite, para que um qualquer veículo seja inspecionado, coincide com o último dia do mês que aparece identificado na respectiva matrícula.

⁵² *Cfr.* artigo 27.º, do Decreto-Lei n.º550/99, de 15 de Dezembro.

Versão Pública

163. Em terceiro lugar, reitera-se que não é expectável que a *Controlauto* tenha interesse em fechar quaisquer dos centros que venha a adquirir, tendo em conta o seu objectivo de ganhar dimensão no mercado, de forma a poder candidatar-se a concursos internacionais (*cf.* pontos 168 e 169)
164. Em quarto lugar, não passando a *Controlauto* a deter uma posição de monopólio nos mercados 1, 2, 5, 6 e 7 em análise, qualquer eventual redução na capacidade de oferta da *Controlauto* seria, ainda que parcialmente, anulada por aumentos de capacidade de oferta dos respectivos concorrentes.
165. Em quinto lugar, a DGV tem à sua disposição o mecanismo de concurso público para a abertura de novos centros, sendo esta decisão baseada na evolução das condições de procura face à oferta existente, pelo que a DGV sempre poderia controlar o tempo médio de espera com a abertura de novos centros.
166. Por último, a regulamentação do sector obriga os centros a funcionar com um determinado quadro de pessoal, pelo que, da presente operação, não resultará uma significativa redução no quadro de pessoal⁵³, nem da respectiva qualidade técnica dos inspectores⁵⁴ dos centros de inspecção em causa, que pudesse vir a diminuir a qualidade técnica e/ou aumentar o tempo médio de espera para este serviço.
167. Assim, decorre do *supra* exposto que, da presente operação de concentração, não resultam alterações significativas no tempo de espera para o consumidor.

(vi) *Dos objectivos da realização da operação de concentração*

168. Por último, refere a notificante que um dos objectivos para a realização da presente operação prende-se com a obtenção de dimensão, que lhe permitirá obter uma posição mais

⁵³ A portaria n.º 1165/2000 de 9 de Dezembro define o número mínimo de inspectores por centro (*cf.* artigo 35º do Decreto-Lei n.º 550/99 de 15 de Dezembro).

⁵⁴ Com efeito, a DGV tem a seu cargo o licenciamento dos inspectores, estando ainda as condições de acesso, formação e avaliação devidamente regulamentadas (*cf.* artigo 34º do Decreto-Lei n.º 550/99 de 15 de Dezembro).

Versão Pública

equiparável à de outras entidades a nível europeu e internacional, assim como maior competitividade internacional, uma vez que a elegibilidade para grande parte dos concursos internacionais para a instalação e exploração de centros de inspecção automóvel depende do número de centros controlados e do número de inspecções realizadas.

169. Refira-se, a este respeito, que a notificante informou esta Autoridade, que pretendia vir a candidatar-se a futuros concursos internacionais, designadamente no Brasil, onde estima ser exigido como requisito prévio de candidatura, a experiência e capacidade de entidades que já realizem pelo menos um milhão de inspecções anuais.

6.3.2.4. Conclusão

170. Em síntese, resulta do acima exposto que:

- (i) O enquadramento legislativo do sector em análise regula aspectos essenciais, tais como, fixação de tarifas, localização e encerramento dos centros, aspectos de qualidade, fiscalização e controlo das entidades autorizadas, dos centros e dos inspectores;
- (ii) Não existem barreiras significativas que impeçam a entrada de novas empresas nos mercados relevantes, para além das barreiras legais *supra* identificadas;
- (iii) A DGV tem autonomia para propor o lançamento de novos concursos públicos, nomeadamente se e quando as condições de procura o justifiquem;
- (iv) A DGV efectua um controlo eficaz da actividade levada a cabo pelas entidades autorizadas, dos centros e dos inspectores;
- (v) O tempo médio de espera para a realização de uma inspecção periódica não sofrerá uma alteração significativa, uma vez que a capacidade de oferta estabelecida pelo número de centros em funcionamento, pelo número de empregados, assim como pelo respectivo horário de funcionamento, não sofrerá alteração;

Versão Pública

- (vi) Em suma, o tipo e a especificidade da regulamentação deste sector, acima explanado, afasta as eventuais preocupações concorrenciais que pudessem advir da realização da presente operação de concentração.

VIII – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

171. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audição prévia dos autores da notificação, dada a ausência de contra – interessados e da presente decisão ser de não oposição.

IX – CONCLUSÃO

172. 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, decide, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente operação de concentração, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos seguintes mercados:

- (i) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Aveiro, Ílhavo, Vagos, Estarreja, Murto, Albergaria-a-Velha, Águeda e Oliveira do Bairro, assim como todas as áreas envolventes;*
- (ii) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Santa Maria da Feira, Ovar, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis e Estarreja, assim como todas as áreas envolventes;*
- (iii) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Mação, Abrantes e Sardoal, assim como todas as áreas envolventes;*

Versão Pública

- (iv) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Alpiarça, Almeirim e Santarém, assim como todas as áreas envolventes;*
- (v) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Torres Vedras, Bombarral, Lourinhã, Mafra e Venda do Pinheiro, assim como todas as áreas envolventes;*
- (vi) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados em toda a área da Grande Lisboa, desde Loures, Sintra, Amadora, Odivelas, Cascais, Oeiras, Lisboa, Vila Franca de Xira, Barreiro, Almada, Seixal, Setúbal, Montijo e Alcochete, assim como as áreas envolventes;*
- (vii) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Faro, Olhão, Tavira, São Brás de Alportel, Loulé e Quarteira, assim como todas as áreas envolventes;*
- (viii) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Portimão, Lagoa, Albufeira e Silves, assim como todas as áreas envolventes;*
- (ix) *Mercado da prestação de serviços de inspeção obrigatória e facultativa de veículos ligeiros e de veículos pesados nas localidades de Lagos e Almadena, assim como todas as áreas envolventes.*

Lisboa, 25 de Julho de 2005

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus
(Presidente)

Eng. Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dra. Teresa Moreira
(Vogal)