

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO  
DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA  
PROCESSO CCENT. N.º 01/ 2007 – SAG GEST – NUNO LOBO/AUTOLOMBOS**

**I - INTRODUÇÃO**

1. Em 5 de Janeiro de 2007, foi notificada à Autoridade da Concorrência (doravante *AdC*), nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei 18/2003, de 11 de Junho, uma operação de concentração, que consiste na aquisição pela sociedade *SAG GEST – SOLUÇÕES AUTOMÓVEL GLOBAIS, SGPS, S.A.* (doravante *SAG GEST*) e por *NUNO GONÇALO VIEGAS DE PESSOA LOBO* (doravante *NUNO LOBO* ou *NL*), do controlo conjunto da sociedade *AUTOLOMBOS – SOCIEDADE DE AUTOMÓVEIS, Lda* (doravante *AUTOLOMBOS*, cujo controlo exclusivo é, actualmente, detido pelo segundo.
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea b) do n.º 1, do artigo 9.º do mesmo diploma legal.

**II - AS PARTES**

**2.1. Adquirentes**

*SAG GEST*

3. A *SAG GEST – SOLUÇÕES AUTOMÓVEL GLOBAIS, SGPS, S.A.* (doravante *SAG GEST*) é uma sociedade aberta, cujo capital é, actualmente, detido maioritariamente, directa ou indirectamente, pela *SGC SGPS, SA* – sociedade *holding* do *Grupo SAG* – com uma participação qualificada consolidada representativa de 75,76% do seu capital social.
4. O *core business* do *Grupo SAG* tem enfoque no sector automóvel estando presente, através da *SAG GEST*, em cinco áreas de negócio distintas:

- (i) na área da distribuição automóvel liderada pela *SIVA, S.A.*, importadora oficial das marcas *Audi, Bentley, Lamborghini, Skoda, e Volkswagen*;
  - (ii) na área do retalho e reparação autorizada, através de um conjunto de 7 concessionários das marcas representadas;
  - (iii) na área de retalho especializado, através da *Globalcar*, na venda de viaturas semi-novas e usadas;
  - (iv) na área de serviços automóvel, através das empresas *LGA, Multirent e Santander Consumer Iber-rent* (detidas em parceria com o *Santander Consumer*) *Globalrent* e a *Unidas*; e
  - (v) na área dos serviços financeiros, através do *Interbanco*, detido em parceria com o *Santander Consumer*.
5. O *Grupo SAG* desenvolve ainda outras actividades, estando presente, através de outras participadas, na actividade imobiliária, em Portugal e no Brasil, bem como na distribuição de águas e tratamento de esgotos no Brasil.
6. O *Grupo SAG* realizou, em 2005, os seguintes volumes de negócios consolidados:

**Quadro 1: Volumes de negócios do Grupo SAG, em 2005**

<b>Empresa</b>	<b>Portugal</b>	<b>EEE</b>	<b>Mundial</b>
<i>Grupo SAG</i>	€ [> 150 milhões]	€ [> 150 milhões]	€ [> 150 milhões]

Fonte: notificante.

## *NUNO LOBO*

7. A única actividade comercial de *NUNO LOBO* é desenvolvida através da *AUTOLOMBOS*.

### **2.2. Empresa Adquirida**

8. A *AUTOLOMBOS – SOCIEDADE DE AUTOMÓVEIS, Lda* é uma sociedade que tem por objecto o exercício da actividade de oficina de reparação de automóveis e estação de serviço, o comércio de automóveis, peças e acessórios e a prestação de serviços conexos.
9. Em concreto, a *AUTOLOMBOS* desenvolve a sua actividade em duas áreas principais: a prestação de serviços autorizados de assistência pós-venda às marcas *Volkswagen* e *Audi*

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

e a comercialização de veículos usados. A empresa desenvolve ainda, a título acessório, a actividade de venda de veículos novos, actuando como agente da *SAG/Soauto*.

10. O seu capital social é actualmente detido por dois sócios individuais, *NUNO LOBO* e *HELENA LOBO*, com participações respectivamente de [CONFIDENCIAL].
11. A *AUTOLOMBOS* realizou, em 2005, os seguintes volumes de negócios:

**Quadro 2: Volumes de negócios da *AUTOLOMBOS*, em 2005**

Empresa	Portugal	EEE	Mundial
<i>AUTOLOMBOS</i>	€ [< 150 milhões]	€ [< 150 milhões]	€ [< 150 milhões]

Fonte: Notificante.

### III - NATUREZA DA OPERAÇÃO

12. A operação objecto da presente notificação consiste na aquisição de controlo conjunto, pela *SAG GEST* e por *NUNO LOBO*, sobre a sociedade *AUTOLOMBOS*, a qual é actualmente controlada pelo seu sócio maioritário *NUNO LOBO*, detentor de uma quota representativa de [CONFIDENCIAL] do seu capital social, sendo o remanescente detido por *HELENA LOBO*.
13. Na sequência de contrato de divisão e cessões de quotas celebrado entre os actuais sócios da *AUTOLOMBOS*, por um lado, e a *SAG GEST*, por outro lado, esta última irá adquirir a *NUNO LOBO* uma quota representativa de [CONFIDENCIAL] do capital social da *AUTOLOMBOS*, e a *HELENA LOBO* uma quota representativa de [CONFIDENCIAL] do capital social.
14. Em resultado da referida aquisição, *NUNO LOBO* vê a sua participação na referida sociedade reduzida para [CONFIDENCIAL], e *HELENA LOBO* cede [CONFIDENCIAL], passando a *SAG GEST* a deter uma percentagem agregada de [<50%/o] do capital social da *AUTOLOMBOS*.
15. Paralelamente à celebração do contrato de divisão e cessões de quotas, *NUNO LOBO* e a *SAG GEST* celebraram um acordo parassocial, nos termos do qual a adopção das principais decisões estratégicas respeitantes à empresa visada está sujeita à regra da unanimidade. Em virtude desta regra de votação, a *AUTOLOMBOS*, que até agora era controlada exclusivamente pelo seu sócio maioritário *NUNO LOBO*, passará a estar
- Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] ou [Confidencial] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial.**

submetida ao controlo conjunto de *NUNO LOBO*, por um lado, e da *SAG GEST*, por outro lado.

16. Em relação à *AUTOLOMBOS*, esta desempenha de forma duradoura as funções de uma entidade económica autónoma, pelo que esta aquisição de uma empresa comum constitui uma operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 2 e do n.º 3, todos do artigo 8.º da Lei da Concorrência.
17. A obrigatoriedade da notificação resulta do facto de se encontrarem preenchidos os requisitos contidos na alínea b) do art. 9.º da Lei da Concorrência, o conjunto das empresas participantes realizou, no ano de 2005, um volume de negócios superior a 150 milhões de euros e duas das empresas participantes (isto é, a *SAG GEST*, por um lado, e *NUNO LOBO*, por outro) realizaram, individualmente um volume de negócios de mais de 2 milhões de euros.
18. Trata-se de uma concentração de natureza horizontal, dado que o *Grupo SAG* está presentes nos mesmos mercados que a *AUTOLOMBOS*.

#### IV – MERCADO RELEVANTE

##### 4.1 Mercado do Produto/Serviço Relevante

###### *Segundo as notificantes*

19. A sociedade a adquirir, a *AUTOLOMBOS*, tem como actividades principais a prestação de serviços de assistência pós-venda, sendo uma oficina autorizada das marcas *Volkswagen* e *Audi*, bem como a comercialização de veículos usados.
20. Segundo as partes, a empresa desenvolve, ainda, e com carácter residual, a actividade de venda de veículos novos, mas apenas na qualidade de intermediária (agente) na venda desses veículos, que são adquiridos pelo consumidor final a concessionários próprios da *SAG/Soauto*.
21. Relativamente a esta actividade, é entendimento das partes que a mesma não deve ser considerada na definição do mercado do produto relevante, dado que, [CONFIDENCIAL], actuando a *AUTOLOMBOS* como intermediária (agente) da

*SAG/Soauto*, as vendas relativas a esta actividade já estão inteiramente contabilizadas no *Grupo SAG*<sup>1</sup>.

22. As partes desconsideram também, para efeitos de delimitação dos mercados relevantes do produto, as peças e acessórios – num eventual mercado autónomo da revenda de peças e acessórios a terceiros –, uma vez que os mesmos são adquiridos para serem incorporados nos automóveis objecto de reparação, estando o respectivo preço incluído no preço da prestação de serviços de reparação.
23. Tendo em conta o referido, e com base nos mercados anteriormente delimitados pela AdC, na sua prática decisória<sup>2</sup>, bem como as segmentações efectuadas pela Comissão relativamente ao sector automóvel<sup>3</sup>, as partes identificam dois mercados do produto relevantes na presente operação de concentração (i) o mercado da prestação de serviços de assistência pós-venda de reparação e manutenção autorizada de veículos e (ii) o mercado da comercialização de veículos ligeiros usados.

#### *Segundo a AdC*

24. A Autoridade da Concorrência, na sua prática decisória anterior relativa ao sector automóvel<sup>4</sup>, e em consonância com a prática decisória comunitária<sup>5</sup>, tem considerado que, no que respeita aos veículos novos, se podem identificar vários mercados relevantes do produto envolvendo a produção/importação, a comercialização/distribuição (retalho) autorizada de veículos, bem como ainda os serviços relacionados de venda de peças e serviços conexos como a manutenção e reparação autorizada.
25. Com efeito, as especificidades dos vários mercados, tendo em conta os canais de distribuição, os tipos de veículos (ligeiros/pesados), a utilização pretendida

<sup>1</sup> Referem a este respeito que o Tribunal de Primeira Instância, no Acórdão no Processo T-325/01, *Daimler Chrysler vs. Comissão*, de 15 de Setembro de 2005, teve oportunidade de se pronunciar sobre esta matéria, tendo chegado à conclusão de que os agentes devem ser encarados como integrando a mesma entidade económica do agenciador.

<sup>2</sup> Cfr. decisões do Conselho relativas aos Processos Ccent. 33/2004 – FS Ibérica, SGPS, SA/ FOGECA MULTIAUTO, SGPS, S.A /SALVADOR CAETANO, COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS, S.A., de 25 de Janeiro de 2005 e Ccent. 21/2005 – FOGECA MULTIAUTO/SETUCAR, de 17 de Junho de 2005.

<sup>3</sup> Remetem a este respeito para a decisão da Comissão no Caso COMP/M.3388, Ford Motor Company, Ltd./Polar Motor Group, Ltd., de 30 de Abril de 2004.

<sup>4</sup> Cfr as decisões referidas *supra* nos processos Ccent. 33/2004 – FS Ibérica, SGPS, SA/ FOGECA MULTIAUTO, SGPS, S.A /SALVADOR CAETANO, COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS, S.A. e Ccent. 21/2005 – FOGECA MULTIAUTO/SETUCAR, bem como a decisão no processo Ccent. 33/2006 – FS Ibérica/Auto Comercial Ouro, de 10 Agosto de 2006.

<sup>5</sup> Nomeadamente na *supra* referida decisão Comissão de 30/04/2004, relativa ao Caso COMP/M.3388 – Ford Motor Company, Ltd/Polar Motor Group Ltd..

(passageiros/comerciais/todo-o-terreno), bem como os preços dos mesmos, ou tipo de serviços prestados, permitem identificar vários mercados do produto, na medida em que não existe, na perspectiva da procura, substituíbilidade entre os mesmos.

26. A AdC tem ainda considerado, que é possível identificar outros mercados do produto relacionados com a actividade de comercialização de viaturas novas, como é o caso da comercialização de viaturas usadas, que são valorizados como retoma, na aquisição das viaturas novas.
27. Neste contexto, e tendo em conta as actividades desenvolvidas pela empresa-alvo da presente operação de concentração – assistência pós-venda de reparação e manutenção autorizada, e a actividade de comercialização de viaturas ligeiras usadas – a AdC, na esteira da sua prática decisória anterior, considera que são os seguintes os mercados relevantes do produto, para a análise dos efeitos da presente operação de concentração:
- (i) *Mercado da reparação autorizada de veículos*
  - (ii) *Mercado da comercialização de veículos ligeiros usados.*
28. Em ambos os mercados, dada a presença do *Grupo SAG* nos mesmos, existe sobreposição horizontal. Ainda, dada a presença do grupo adquirente na importação/distribuição por grosso de veículos, importará analisar, em sede de avaliação jusconcorrencial, se resultam efeitos verticais restritivos da concorrência.

## 4.2 Mercado Geográfico Relevante

### *Segundo as notificantes*

29. As notificantes referem que a Comissão, apesar de reconhecer que tem havido uma harmonização progressiva, em termos de barreiras técnicas, nos sistemas de distribuição e transparência de preços, entende que subsistem ainda, no que se refere à comercialização de veículos, diferenças entre os Estados-membros, seja em termos do nível de preços, das taxas devidas às autoridades, dos sistemas de distribuição e outros, que a têm levado, prudentemente, em seu entender, a deixar em aberto a questão da delimitação geográfica, e a considerar que a dimensão do mercado tanto pode ser nacional como europeia<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Remete a este respeito para a prática decisória da Comissão nos Caso IV/M.182 Inchape/IEP; Caso IV/M.326 Toyota Motor Corp /Motor Frey/Toyota France; Caso IV/M.1452 Ford/ Volvo; Caso COMP/M.2832 General Motors/Daewoo Motors.

30. No entanto, uma vez que AdC já se pronunciou por várias vezes quanto aos mercados em apreço<sup>7</sup>, em ordem a adoptar uma abordagem consistente com a mesma, a notificante considera que o mercado geográfico relevante é o nacional.

### *Segundo a AdC*

31. A AdC, à semelhança da Comissão, entende que a diferenciação que ainda se verifica ao nível da fiscalidade e nos custos administrativos inerentes à legalização dos veículos são razões, que por si, inibem o consumidor final de adquirir os veículos ligeiros, seja novos ou usados, fora do território nacional, o que indica o carácter ainda nacional destes mercados.

32. Também no que respeita mercado dos serviços de reparação autorizada de veículos, o mesmo assume um carácter nacional, dado que factores como os custos de deslocação, de tempo e às barreiras linguísticas, desincentivam a procura dos serviços fora do território nacional.

33. Assim, e a exemplo da prática decisória anterior nesta área<sup>8</sup>, a Autoridade da Concorrência entende que os *mercados geográficos relevantes* para a análise dos efeitos da presente operação de concentração *são nacionais*.

## V – AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

### 5.1. Estrutura da oferta

#### 5.1.1. Mercado da reparação autorizada de veículos

34. A oferta no mercado da reparação autorizada de veículos apresenta-se bastante pulverizada. A informação fornecida pelas partes, referindo dados da ACAP<sup>9</sup>, indica que existem, actualmente, 1250 empresas inscritas nesta Associação: 1214 concessionários e agentes oficiais e 36 oficinas independentes.

<sup>7</sup> Remete a este respeito para as supra referidas decisões da Autoridade.

<sup>8</sup> Vide Decisões do Conselho relativas à Ccent. 33/2004 – *FS Ibérica, SGPS, SA e Caetano & Simão, SGPS, S.A.* e à Ccent 42/2004 – *Mercedes Benz/C. Santos Alverca*.

<sup>9</sup> Associação do Comércio Automóvel de Portugal.

35. Já de acordo com as estatísticas do INE, segundo referem as notificantes, existiam, em 2004<sup>10</sup>, 16.809 empresas registadas sob o CAE 50200, correspondente à prestação de serviços de manutenção e reparação de veículos automóveis.
36. No que se refere à dimensão do mercado, e não dispondo de dados actuais, as partes calculam as respectivas quotas no pressuposto de que o valor do mercado da reparação autorizada representaria cerca de 1.900 milhões de euros<sup>11</sup>, valor este, em seu entender bastante conservador<sup>12</sup>. Neste pressuposto as quotas das empresas participantes antes e depois da operação seriam as seguintes:

**Quadro 3: Quotas das empresas no mercado da reparação autorizada de veículos, em 2005**

Empresa	Quota
<i>Grupo SAG</i>	[0-10%]
<i>AUTOLOMBOS</i>	[0-10%]
<b>Após a concentração</b>	[0-10%]

Fonte: notificantes.

37. A empresa afirma não dispor de dados relativamente aos seus principais concorrentes neste mercado. No entanto, como ficou referido, trata-se de um mercado pulverizado, em que, em resultado da operação a quota do *Grupo SAG* será inferior a [0-10%], como decorre dos dados deste quadro<sup>13</sup>.

### 5.1.2. Mercado da comercialização de veículos usados.

38. Relativamente a este mercado, as partes referem que não existem dados rigorosos que permitam aferir o número de operadores.
39. Dados do INE referem a existência de 5387 empresas registadas em 2004 na CAE correspondente à comercialização de veículos, sem, no entanto, destrinçar os veículos

<sup>10</sup> Dados mais recentes disponíveis.

<sup>11</sup> Este valor, referem as partes foi divulgado num estudo da ACAP, elaborado com base em dados do INE relativos a 2004.

<sup>12</sup> Referem a este respeito que as estimativas constantes de anteriores decisões da AdC, já apontavam para este mercado como representando um valor superior a cerca de 2900 milhões de euros.

<sup>13</sup> Ainda, tendo em conta que a *AUTOLOMBOS* é um reparador autorizado das marcas *Audi* e *Volkswagem*, em resultado da operação, o acréscimo do peso do *Grupo SAG*, seria de [0-10%] e [0-10%], naquelas marcas, passando a representar, um peso de [10-20%] e [20-30%], respectivamente, ao nível da reparação autorizada das mesmas.

novos e usados. As partes, de acordo com a sua percepção do mercado, estimam que cerca de [60-70%] destas empresas estejam activas na comercialização de veículos usados, o que corresponderia a [...] empresas.

40. Tratando-se, assim, de um mercado com um número elevado de operadores<sup>14</sup>, as partes afirmam não disporem de dados que lhes permitam estimar as quotas as quotas dos concorrentes.
41. Os dados divulgados pela ACAP, relativos ao número de viaturas usadas transaccionadas, permitem-lhes, no entanto, calcular as suas próprias quotas de mercado, que se apresentam no quadro seguinte:

**Quadro 4: Quotas das empresas no mercado da comercialização de veículos usados, em 2005**

Empresa	Nº de viaturas vendidas	Quota
<i>Grupo SAG</i>	[...]	[0-10%]
<i>AUTOLOMBOS</i>	[...]	[0-10%]
<b>Após a concentração</b>	[...]	[0-10%]
Total de viaturas vendidas	[...]	100%

Fonte: notificantes com base em dados da ACAP.

42. Resulta deste quadro que também no mercado da comercialização de viaturas usadas a quota de mercado resultante da operação será inferior a [0-10%]

## 5.2. Efeitos da operação na estrutura concorrencial do mercado

### 5.2.1. Efeitos horizontais

43. Resulta do exposto que estamos perante dois mercados atomizados, em que operam um número elevado de empresas, o que nos permite concluir à partida, que o grau de concentração é pouco significativo quer no mercado da comercialização de veículos usados, quer no mercado da reparação autorizada de veículos.
44. Assim sendo, e apesar de não estarem disponíveis dados relativos aos principais operadores nos mesmos, por forma a poder calcular-se o grau de concentração em termos

<sup>14</sup> E em que existem ainda operadores ilegais.

de índice *Herfindahl-Hirschman* (IHH), o valor deste índice, em qualquer um deles é, seguramente, inferior a 1000 pontos.

45. Já no que se refere ao *delta*, e tendo em conta os dados das empresas participantes constantes dos quadros 3 e 4 *supra*, o seu valor é sempre ínfimo, em qualquer dos dois mercados, pelo que estamos, assim, perante níveis de concentração e de *delta*<sup>15</sup> em que é pouco provável que se identifiquem preocupações em termos de concorrência de tipo horizontal.
46. Acresce que se trata de mercados em que não se identificam barreiras significativas à entrada de novos operadores, sejam legais, administrativas, económicas ou outras.
47. As eventuais limitações à entrada de novos operadores que pudessem ocorrer, e apenas relativamente à reparação autorizada de veículos, com a entrada em vigor do novo Regulamento Automóvel<sup>16</sup> deixaram de se verificar.
48. Com efeito, o novo sistema de isenções previsto neste diploma, que tem aplicação no caso concreto, obriga o fornecedor das marcas à utilização de critérios para a selecção dos distribuidores e das oficinas de reparação oficiais, os quais devem ter apenas carácter qualitativo, atendendo à natureza dos bens ou serviços contratuais, sendo estabelecidos de forma uniforme para todos os operadores (distribuidores ou oficinas de reparação) que se candidatem, e que, ao serem aplicados de forma não discriminatória, não limitam o acesso ao mesmo.

### 5.2.2. Efeitos verticais

49. A presença do *Grupo SAG* em mercados a montante, enquanto distribuidor oficial das marcas relativamente às quais a adquirida é reparador oficial, e sendo ele próprio simultaneamente reparador oficial, também não é susceptível de causar quaisquer efeitos verticais restritivos da concorrência.

---

<sup>15</sup> *Cfr.* Comunicação da Comissão relativa às "Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações" (2004/C 31/03), em que se considera pouco provável que se identifiquem preocupações de concorrência de tipo horizontal num mercado com um IHH, após a concentração inferior a 1000 e um *delta* inferior a 250.

<sup>16</sup> Regulamento Comunitário n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002 – Regulamento Comunitário relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel.

50. Com efeito, o peso da adquirida relativamente à reparação autorizada de qualquer das marcas em questão não é de molde a causar qualquer aumento significativo na integração vertical do *Grupo SAG*, como acima já referido, na nota de rodapé 13 *supra*.
51. Também o facto de, como se viu, não existirem barreiras à entrada de novos operadores no mercado da reparação oficial, diluiria eventuais efeitos a esse nível.

### 5.2.3. Conclusão

52. Em conclusão, resulta do exposto nos pontos anteriores que:

- (i) se trata de mercados atomizados em que o acréscimo de quota em virtude da operação é ínfimo;
- (ii) não se verificam quaisquer barreiras significativas à entrada nos mercados em causa; e
- (iii) a presença do grupo adquirente em actividades a montante, também não é susceptível de produzir quaisquer efeitos verticais que causem entraves à concorrência efectiva nos mesmos;

assim se concluindo, que a operação de concentração projectada não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no (i) *mercado nacional da reparação autorizada de veículos* e no (ii) *mercado nacional da comercialização de veículos ligeiros usados*.

## VI – AUDIÊNCIA ESCRITA

53. Dada a ausência de contra-interessados, e o facto de a decisão ser de não oposição foi, nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, dispensada a audiência prévia dos autores da notificação.

## VII – 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 Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, delibera, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei

**Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] ou [Confidencial] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial.** 11

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 *mercados nacionais (i) da reparação autorizada de veículos, e (ii) da comercialização de veículos usados.*

AdC, 23 de Fevereiro de 2007

O Conselho da Autoridade da Concorrência

---

Prof. Doutor Abel Mateus  
(Presidente)

---

Eng. Eduardo Lopes Rodrigues  
(Vogal)

---

Dra. Teresa Moreira  
(Vogal)