

Ccent. 42/2009
Alfredo Farreca Rodrigues / Activos

Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência

[alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho]

03/12/2009

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

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Ccent. 42/2009 – ALFREDO FARRECA RODRIGUES / ACTIVOS

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 27 de Outubro de 2009, 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”), uma operação de concentração, que consiste na aquisição, por parte da ALFREDO FARRECA RODRIGUES, LDA. (doravante “ALFREDO FARRECA RODRIGUES”), de um conjunto de sete concessões de carreiras de serviço público de transporte de passageiros (doravante “Activos”), actualmente detidas por cinco empresas controladas pelo Grupo HJT (Holding Joalto/Transdev).
2. 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 b), do n.º 3, do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea a), do n.º 1, do artigo 9.º do mesmo diploma legal.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A empresa adquirente, ALFREDO FARRECA RODRIGUES, é uma empresa integrada no Grupo AVIC, que se dedica à exploração de carreiras de serviços públicos e de transportes colectivos de passageiros e mercadorias, bem como, ainda que de forma residual, à prestação de serviços de agências de viagens.
4. Os volumes de negócios do Grupo AVIC, calculados de acordo com o disposto no artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006, 2007 e 2008, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo AVIC, para os anos de 2006, 2007 e 2008

<i>Milhões de Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[<150]	[<150]]<150]

Fonte: Notificante.

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

2.2. Activos a adquirir

5. Os Activos que a Adquirente se propõe adquirir correspondem a sete concessões de carreiras de serviço público de transporte de passageiros, actualmente detidas por cinco empresas integradas no Grupo HJT (Holding Joalto/Transdev), a saber:
- a) Arco de Baúlhe/Cabeceiras de Basto;
 - b) Anadia/Montouro;
 - c) Aveiro/Ílhavo;
 - d) Ílhavo/Vale de Ílhavo;
 - e) Coimbra/Espinhal;
 - f) Coimbra/Pedrogão Pranto; e
 - g) Coimbra/Rabaçal.
6. A concessão da carreira de serviço público com origem/destino em Arco de Baúlhe/Cabeceiras de Basto é detida pela sociedade Rodoviária D'Entre Douro e Minho, S.A.. Por sua vez, a concessão Anadia/Montouro é detida pela Empresa de Transportes António Cunha, S.A.. A terceira concessão a alienar e que corresponde ao percurso com origem/destino Aveiro/Ílhavo é detida pela sociedade Charline Transportes, Sociedade Unipessoal, Lda.. A concessão Ílhavo/Vale de Ílhavo é detida pela sociedade António da Cruz & João Dias Neves, Lda.. As três concessões Coimbra/Espinhal, Coimbra/Pedrogão Pranto e Coimbra/Rabaçal são detidas pela Rodoviária da Beira Litoral, S.A..
7. Todas estas empresas dedicam-se ao transporte rodoviário pesado de passageiros.
8. Importa referir que a alienação das sete concessões em apreço surge no seguimento dos compromissos assumidos no âmbito da Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV.
9. Os volumes de negócios gerados pelo conjunto dos Activos, calculados de acordo com o disposto no artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006, 2007 e 2008, foram os seguintes:

Tabela 2 – Volumes de negócios dos Activos, para os anos de 2006, 2007 e 2008

<i>Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[< 2 milhões]	[< 2 milhões]	[< 2 milhões]

Fonte: Notificante.

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

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

10. 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 b), do n.º 3, do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea a), do n.º 1, do artigo 9.º do mesmo diploma legal.
11. Dada que nem a notificante, ALFREDO FARRECA RODRIGUES, nem nenhuma das sociedades que integram o Grupo AVIC, se encontram presentes nos mercados relevantes relativos a cada uma das concessões *supra* identificadas, não há lugar a sobreposição horizontal entre as actividades da notificante e dos Activos a adquirir.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante

12. A presente operação de concentração implica a alienação de sete concessões de carreiras de serviço público de transporte interurbano de passageiros.
13. A notificante propõe uma delimitação do mercado do produto relevante, para efeitos da presente operação de concentração, que corresponde à prestação de serviços de transporte de passageiros da área interurbana de curta distância/Carreiras interurbanas (exclui serviço Expresso)¹.
14. Ainda assim, considera que a exacta delimitação dos mercados relevantes, para efeitos desta operação de concentração, pode permanecer em aberto, tendo em conta que a notificante e as restantes empresas que integram o grupo AVIC não se encontram presentes nos mercados identificados como relevantes, já que estas últimas não operam os percursos objecto de alienação.
15. A AdC, em linha com a sua prática decisória², considera que, no contexto do transporte interurbano, as carreiras podem ser classificadas em carreiras de serviço público, serviços expresso e serviços de alta qualidade.³

¹ As carreiras regulares classificam-se, quanto às localidades que servem, em urbanas e interurbanas (*cf.* artigo 77.º RTA). São carreiras urbanas, as carreiras que se efectuam dentro das sedes dos concelhos; poderão ainda ser classificadas, como urbanas, as carreiras que se efectuam entre grandes centros populacionais e povoações
Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial.

16. Refira-se que os transportes interurbanos são explorados por livre iniciativa e por conta e risco de empresas transportadoras devidamente habilitadas, sendo a outorga de concessões para carreiras interurbanas da competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (IMTT), em regime de autorização para cada linha/carreira. Estas concessões são concedidas por um período de 10 anos, renovável por períodos sucessivos de 5 anos.
17. Quanto às condições de acesso e organização da actividade económica, refira-se que, ao contrário do que ocorre no caso dos transportes urbanos, que são explorados em regime de concessão a um único operador, em exclusividade, conforme previsto no artigo 96.º do Regulamento de Transportes em Automóvel, as carreiras interurbanas são exploradas em regime de autorização por linha/carreira.
18. Este facto justifica a adopção de uma metodologia própria para a delimitação de mercados relevantes envolvendo carreiras interurbanas, distinta da prática que tem vindo a ser seguida para as carreiras urbanas.
19. Com efeito a prática decisória da AdC⁴, no que aos percursos de carreiras interurbanas diz respeito, tem sido a de definir, como mercado do produto relevante, o transporte de passageiros num determinado percurso ou ligação ponto-a-ponto (origem/destino), já que as autorizações, conforme referido *supra*, são atribuídas por carreira/percurso, sendo que também serão incluídos no mesmo mercado outros percursos que coincidam com o trajecto origem/destino em causa, ainda que aqueles sejam mais extensos.⁵
20. Esta metodologia tem subjacente o critério da substituibilidade do lado da procura, já que qualquer passageiro que pretenda fazer um determinado percurso, não alterará o mesmo em

vizinhas, desde que o respectivo percurso se faça através de vias urbanas ou urbanizadas. São carreiras interurbanas todas as restantes carreiras que não sejam urbanas.

² Decisão da AdC, relativa à Ccent 79/2007 – Trandev/Joalto.

³ As carreiras expresso e as carreiras de alta qualidade diferem das restantes carreiras interurbanas, por ser um tipo de serviço específico para percursos de média/longa distância (não inferior a 50 km e 100 km, respectivamente), por utilizarem preferencialmente vias de hierarquia superior, por terem um limite máximo imposto para as paragens intermédias, e por utilizarem exclusivamente veículos de categoria superior. No que toca aos serviços expresso, refira-se que, nos termos da legislação em vigor, existem requisitos para a obtenção de autorizações para serviços expresso que se prendem com a actividade da empresa ao nível das carreiras interurbanas.

⁴ Decisões da AdC nos processos Ccent. 38/2003 – Arriva/TST, de 14 de Outubro e Ccent. 37/2004 – Barraqueiro/Arriva (ATMS).

⁵ Abordagem que também é seguida pela Competition Commission UK, conforme resulta do Relatório “*Review of methodologies in transport inquiries*” relativo à análise de seis operações de concentração, nomeadamente as operações FirstGroup/GWF (2006), NEG/Thameslink (2005), First Group ICEC (2006), Arriva/Sovereign (2005), Neg/Greater Anglia (2004) e First Group/ScotRail (2004).

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

resposta a um pequeno, mas significativo e não transitório aumento dos preços dos serviços de transportes no referido percurso.

21. Refira-se ainda que, de acordo com a referida metodologia, todos os meios de transporte e todos os percursos que se considerem substituíveis, na óptica da procura, para uma determinada ligação ponto-a-ponto (origem/destino), são incluídos no mesmo mercado relevante.
22. Como tal, os transportes alternativos para o mesmo percurso, como o táxi e o comboio, serão ou não incluídos tendo em conta um conjunto de factores determinantes para o seu grau de substituíbilidade na óptica da procura, tais como, o preço, a duração dos trajectos, os horários/frequência dos serviços e o acesso ao transporte, devendo esta análise ser desenvolvida caso a caso.
23. Ora, em todos estes percursos, o táxi não foi considerado como substituto do transporte público rodoviário de passageiros, sendo que o factor preço do serviço, no qual estas duas alternativas divergem substancialmente, justifica a exclusão do táxi dos mercados relevantes em causa (*vide* a análise efectuada no âmbito da Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto⁶).
24. Já no que diz respeito ao comboio, refira-se que em nenhum dos percursos origem/destino em apreço se verificou uma proximidade que justificasse a inclusão do transporte ferroviário nos mercados relevantes. A este respeito, remete-se para as conclusões apresentadas na Decisão referida no parágrafo *supra*.

4.2. Conclusão

25. Tendo em conta que a presente operação de concentração se circunscreve às sete concessões objecto de alienação elencadas no ponto 5 *supra*, a AdC considera, como mercados relevantes, para efeitos de análise da presente operação, o transporte rodoviário público regular de passageiros em cada um dos seguintes percursos: a) Arco de Baulhe/Cabeceiras de Basto; b) Anadia/Montouro; c) Aveiro/Ílhavo; d) Ílhavo/Vale de Ílhavo; e) Coimbra/Espinhal; f) Coimbra/Pedrogão Pranto e g) Coimbra/Rabaçal, já que estes são os que relevam para efeitos da avaliação jus-concorrencial da operação em causa.

⁶ *Vide* Decisão da Autoridade da Concorrência no processo Ccent. 79/2007, página 40.

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

26. Conforme *supra* referido, nem a notificante, nem qualquer das outras empresas integrantes do Grupo AVIC, estão presentes em nenhum dos percursos correspondentes a cada uma das concessões objecto de alienação. Deste modo, não resulta, da presente operação de concentração, qualquer sobreposição da actividade das empresas participantes na operação.
27. No que refere ao percurso *Arco de Baúlhe - Cabeceiras de Basto*, a carreira a alienar tem uma representatividade de cerca de [30-40]%, no total de passageiros transportados naquele percurso, [...]. Como tal, em resultado desta alienação, entra um novo *player* que não operava este percurso, reduzindo-se a dimensão da presença da HJT e, por conseguinte, o grau de concentração neste mercado relevante.
28. No que se refere ao percurso *Anadia - Montouro*, pré-operação de concentração, [...], sendo que a carreira a alienar representa, segundo dados da notificante, cerca de [5-10]% dos passageiros transportados naquele percurso. Ora, com esta operação de concentração, entra um novo concorrente neste mercado, pelo que se verificará a redução do respectivo grau de concentração.
29. No mercado relevante *Aveiro - Ílhavo*, a concessão que a ALFREDO FARRECA RODRIGUES vai adquirir representa cerca de [50-60]% dos passageiros transportados neste percurso, [...]. Assim, com a presente operação de concentração, entrará um concorrente no mercado relevante analisado, tendo por consequência a redução da representatividade da HJT naquele percurso e, por conseguinte, uma redução no grau de concentração do mercado.
30. No que se refere ao mercado relevante *Ílhavo - Vale de Ílhavo*, [...], a aquisição desta concessão implica a entrada de um novo concorrente, que passa a operar a única carreira previamente operada pela Joalto. Como tal, em resultado da operação, reduz-se a quota de mercado da HJT e, consequentemente, o grau de concentração no mercado relevante.
31. No mercado relevante que corresponde ao percurso *Coimbra - Espinhal*, a notificante passa a deter aproximadamente [40-50]% no total de passageiros transportados naquele percurso, enquanto nos mercados correspondentes às concessões *Coimbra - Pedrógão Pranto* e *Coimbra - Rabaçal*, as quotas a adquirir situam-se no intervalo [10-20]%, aproximadamente, continuando o grupo HJT a estar presente com as restantes carreiras que opera, bem como os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra.
32. Em face do exposto, a entrada deste novo operador, a ALFREDO FARRECA RODRIGUES, vai reduzir os graus de concentração nos mercados relevantes analisados. Deste modo, a operação de

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

concentração em análise não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante, da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos mercados relevantes em causa.

6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

33. Ao abrigo do n.º 1 do artigo 39.º da Lei da Concorrência e do artigo 9.º dos Estatutos da Autoridade de Concorrência, publicados no Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, no que concerne ao mecanismo de Cooperação entre Autoridades Públicas, foi solicitado ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (IMTT), em 6 de Novembro de 2009, que se pronunciasse sobre a operação de concentração em análise, atentas a sua Missão e Competências atribuídas no sector do transporte público rodoviário, no espaço nacional.
34. Com data de 26 de Novembro, o IMTT emitiu o seu Parecer referente à operação notificada, tendo referido que *“do ponto de vista da legislação de transportes não há obstáculos à transferência na medida em que o artigo 116º do Regulamento de Transportes em Automóveis determina que nenhuma concessão poderá ser transferida antes de decorrido um ano sobre o início da exploração das carreiras, requisito este que é cumprido por todas as carreiras”* objecto de alienação no contexto da presente operação de concentração.
35. Por outro lado e no que respeita especificamente à carreira Arco do Baúlhe – Cabeceira de Basto (Distrito de Braga), o IMTT considera que a exploração desta carreira não será economicamente viável para a adquirente, atendendo à reduzida extensão e baixa frequência deste percurso, [...], e ao facto da adquirente não explorar outros serviços no concelho ou concelhos limítrofes.
36. Note-se, no entanto, que este *rationale* apenas leva em consideração a empresa ALFREDO FARRECA RODRIGUES em isolado, não levando em consideração os incentivos económicos subjacentes à actividade do Grupo AVIC, no qual se insere a adquirente, já que este Grupo tem uma presença bastante substancial no Distrito de Braga, onde esta carreira se localiza.
37. Note-se, no entanto, que este aspecto não influi nas conclusões da avaliação jus-concorrencial da presente operação de concentração.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

38. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de contra-interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

39. 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 n.º 18/2003, de 11 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 relevantes correspondentes ao transporte rodoviário público regular de passageiros em cada um dos seguintes percursos: a) Arco de Baúlhe/Cabeceiras de Basto; b) Anadia/Montouro; c) Aveiro/Ílhavo; d) Ílhavo/Vale de Ílhavo; e) Coimbra/Espinhal; f) Coimbra/Pedrogão Pranto e g) Coimbra/Rabaçal.

Lisboa, 3 de Dezembro de 2009

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião
(Presidente)

Jaime Andrez
Vogal

João Noronha
Vogal