



Ccent. 49/2010
TRPN (GRUPO HJT) / INTERNORTE

**Decisão da Autoridade da Concorrência
de Não Oposição com Condições e Obrigações**

[alínea b) do n.º 1 e n.ºs 2 e 3 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho]

13/09/2011

**DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
DE NÃO OPOSIÇÃO COM CONDIÇÕES E OBRIGAÇÕES**

Processo Ccent. 49/2010 – TRPN (GRUPO HJT) / INTERNORTE

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. A 10 de Novembro de 2010, foi notificada à Autoridade da Concorrência (doravante “AdC”), 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, pela TRPN – Transportes Rodoviários Portugueses do Norte, Sociedade Unipessoal, Lda. (“TRPN”), do controlo exclusivo sobre a Internorte – Transportes Internacionais Rodoviários do Norte, Lda. (“Internorte”) e o inerente controlo exclusivo indirecto sobre a Intercentro – Transportes Internacionais Rodoviários do Centro, Lda. (“Intercentro”), a Intersul – Transportes Internacionais Rodoviários do Sul, Lda. (“Intersul”) e a Lopes Voyages SARL (“Lopes Voyages”), bem como o inerente controlo conjunto indirecto sobre a Intergaliza – Participações e Transportes Lda. (“Intergaliza”), a Iberolines, SARL, a Ibero – Eurosur SL (“Ibero – Eurosur”), a Deutsche Touring GmbH (“Deutsche Touring”) e respectivas participadas e a Rodoviária do Tejo, S.A. (“Rodoviária do Tejo” ou “RT”) e a sua participada, Sociedade de Transportes Auto-Penafiel, Lda. (“Auto-Penafiel”).
2. Assim, a operação de concentração em causa consiste na aquisição, pela TRPN, pertencente à HJT, actual Transdev¹, do controlo exclusivo sobre a Internorte, mediante a aquisição de uma participação no seu capital social, e o inerente controlo, por via indirecta, das sociedades Intercentro, Intersul, Lopes Voyages e Intergaliza, bem como de um conjunto de sociedades detidas pela Ibero – Eurosur. Através do controlo adquirido na Internorte, a HJT adquiriu igualmente uma participação acrescida no capital social da Rodoviária do Tejo — empresa que, por sua vez, controla a Auto-Penafiel —, que lhe confere controlo conjunto.
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) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma, referentes aos critérios da quota de mercado e do volume de negócios.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

4. À data da operação, Março de 2009, a TRPN já era uma empresa controlada pela sociedade francesa Transdev – Société Européenne pour le Développement des Transports Publics, S.A., a qual é por sua vez controlada pela instituição financeira Caisse des Dépôts (adiante “Grupo Caisse des Dépôts”).
5. A Transdev encontrava-se activa, essencialmente, no sector do transporte público rodoviário pesado de passageiros, a nível nacional e internacional, através da

¹ Nos termos de comunicação da Notificante de 25 de Agosto de 2011, a sociedade “HJT, SGPS, S.A.” foi incorporada por fusão na sociedade “Transdev Participações, SGPS, S.A.”

empresa HJT e participadas desta, objecto de análise por parte da AdC no âmbito da operação de concentração Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e, relativamente a uma operação subsequente à operação em análise, no âmbito do processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

6. Já o Grupo Caisse des Dépôts desenvolvia, à data da operação — Março de 2009 —, em Portugal, actividades no sector dos seguros, através da CNP Assurances e no sector de engenharia de infra-estruturas, através do Grupo EGIS.
7. A Transdev encontrava-se, ainda à data, de forma residual, e apenas através da HJT, activa, em Portugal, no sector da prestação de serviços de agências de viagens, através da sociedade que a HJT controla: a Alpendurada - Viagens e Turismo, Lda. (“Alpendurada”)².
8. Os volumes de negócios realizados pela Adquirente, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006, 2007 e 2008, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios da Adquirente, para os anos de 2006, 2007 e 2008

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

Fonte: Notificante.

2.2. Empresas Adquiridas

9. São as seguintes, as empresas adquiridas:
 - (i) Internorte, empresa que actua essencialmente no sector do transporte internacional de passageiros com origem ou destino na região norte, na qual o Grupo HJT detinha [CONFIDENCIAL-PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do capital social, passando, com a aquisição de 2,23% objecto da corrente análise, a deter [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL MAIORITÁRIA]% do respectivo capital social e, nos termos das regras gerais do Código das Sociedades Comerciais, a maioria dos direitos de voto e, consequentemente, o controlo exclusivo da empresa.
 - (ii) Intercentro, empresa que actua essencialmente no sector do transporte internacional de passageiros com origem ou destino na região centro, na qual o Grupo HJT passou, a deter uma participação correspondente à maioria do capital social – [CONFIDENCIAL-PARTICIPAÇÃO SOCIAL] e o controlo exclusivo da empresa.
 - (iii) Intersul, empresa que actua essencialmente no sector do transporte internacional de passageiros com origem ou destino na região sul, na qual o Grupo HJT passa a deter uma participação social de [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL MAIORITÁRIA], bem como o controlo exclusivo da empresa.
 - (iv) Intergaliza, empresa na qual a Internorte detém 50% do capital social, o que lhe confere controlo conjunto sobre a empresa com a Rotagus, SGPS, S.A. (Grupo

² A Notificante informa ainda que a Joaltur — Viagens e Turismo, Lda. e a Daitur — Agência de Viagens e Turismo, Lda., do grupo Joalto, cessaram actividade em 2008.

- Barraqueiro) e que não desenvolveu directamente qualquer actividade entre 2006 e 2008³.
- (v) Lopes Voyages, empresa que se dedica à actividade de serviços de agências de viagens e é integralmente controlada pela Internorte, e na qual, por via da aquisição de controlo exclusivo sobre a Internorte, o Grupo HJT passa a deter o controlo exclusivo.
 - (vi) Iberolines, empresa que se dedica à actividade de serviços de agências de viagens, na qual a Lopes Voyages detém [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]%, passando o Grupo HJT, segundo a Notificante, a deter o controlo conjunto sobre a mesma⁴.
 - (vii) Ibero – Eurosur, empresa na qual a Internorte, conjuntamente com a Intercentro, detém [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]%, e que tem como actividade a gestão de participações sociais, na qual, por via da aquisição de controlo exclusivo sobre a Internorte, o Grupo HJT passa, segundo a Notificante, a deter o controlo conjunto com as sociedades Transmonbus, S.L., Líneas Europeas de Autobuses, S.A., Alsa Internacional, S.L. e Sociedad de Transportes, S.A.⁵, sem volume de negócios em Portugal.
 - (viii) Deutsche Touring, empresa na qual a Ibero – Eurosur detém [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL MAIORITÁRIA]% do capital social, e as empresas cujo capital detém a [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL MAIORITÁRIA]%, Eurolines Frankfurt, Europabus Zagreb, Touring Bohemia SRO, Touring Croácia DOO, Touring Polska ZOO, Touring Serbia, Touring Scandinavia DK, Eurolines Polska, Kosmet Tours e Bosnia Tours, em conjunto referidas como Grupo DTG, dedicando-se o Grupo à organização e realização de transportes de linha e viagens ocasionais em autocarro e outros meios de transporte e actividades conexas; segundo a Notificante, a Ibero-Eurosur detém controlo exclusivo sobre o Grupo DTG e a Notificante passa a deter o controlo conjunto sobre o mesmo, atento o controlo conjunto que passa a deter na Ibero-Eurosur.
 - (ix) Rodoviária do Tejo, empresa cujo objecto consiste na exploração de transportes públicos rodoviários de passageiros e de mercadorias, na qual o Grupo HJT passa a deter uma participação social correspondente a [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL], acrescidos de 27,34% através da Intergaliza, na qual tem controlo conjunto), tendo a AdC considerado que a Notificante detém um controlo conjunto indirecto, de facto e de direito, na Rodoviária do Tejo⁶, o que é contestado pela Notificante e objecto de referência mais aprofundada *infra*.⁷
 - (x) Auto-Penafiel, empresa com actividade na prestação de serviços de transporte, em viaturas automóveis, de passageiros ou de carga, integralmente detida pela Rodoviária do Tejo, na qual o Grupo HJT adquire um controlo conjunto indirecto, resultante da aquisição de controlo conjunto sobre a Rodoviária do Tejo.
10. Os volumes de negócios realizados pelas Adquiridas para os anos de 2006, 2007 e 2008, foram os seguintes:

³ Vide decisão da AdC de 3.12.2009 no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus (§25).

⁴ Vide ponto 1 da resposta da Notificante de 18.1.2011 ao pedido de elementos efectuado pela AdC.

⁵ Vide ponto 2 da resposta da Notificante de 18.1.2011 ao pedido de elementos efectuado pela AdC.

⁶ Vide decisão da AdC de 3.12.2009 no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus (§§25 a 38).

⁷ O Grupo Rotágus detém 35,94% da Rodoviária do Tejo, controlando, em conjunto com o Grupo HJT (actual Transdev), a Intergaliza, na qual os mesmos dois Grupos detém, [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do capital.

Tabela 2 – Volume de negócios da Adquirida, para os anos de 2006, 2007 e 2008

<i>Milhões Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[>2]	[>2]	[>2]
EEE	[>2]	[>2]	[>2]
Mundial	[>2]	[>2]	[>2]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

11. Atendendo a que ambas as partes, em Março de 2009, prestavam serviços de transporte público rodoviário colectivo de passageiros, agenciamento de viagens e organização e realização de transportes de linha e viagens ocasionais em autocarro e outros meios de transporte, a operação em referência tem natureza horizontal.
12. Por ofício de 17 de Novembro de 2010, foi solicitado parecer ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (IMTT), nos termos do n.º 1 do artigo 39.º da Lei n.º 18/2003, não tendo o mesmo sido recepcionado até à data.

4. OBRIGATORIEDADE DE NOTIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO

4.1. Aquisição de controlo sobre a Internorte: notificação obrigatória

13. O Grupo HJT apresentou, a 20 de Março de 2009, uma proposta de compra de estabelecimento industrial (incluindo activos e participações sociais) no âmbito do procedimento judicial de insolvência da sociedade Caetano Cascão Linhares Herdeiros, Lda. (“Linhares”), o qual correu termos no Tribunal do Comércio de Vila Nova de Gaia. Em causa, estava a aquisição de uma quota no valor nominal de €30.030, representativa de 2,23% do capital social da Internorte.
14. A 25 de Março de 2009, o Grupo HJT teve conhecimento de que a sua proposta tinha sido vencedora, tendo realizado a escritura de cessão de quotas nesse dia.

Posição da Notificante

15. A Notificante entende que [CONFIDENCIAL – PROCESSO DE AQUISIÇÃO], não consubstancia uma operação de concentração, nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei da Concorrência.
16. Não obstante, a Notificante procedeu à notificação da mesma a 10 de Novembro de 2010, requerendo, contudo, à AdC que sufrague o entendimento de que a operação não era notificável, com base nos argumentos em seguida apresentados:
 - (i) A Notificante adquiriu uma participação social representativa de 2,23% do capital social da Internorte no quadro do processo de insolvência da Linhares.
 - (ii) Nos termos da alínea a) do n.º 4 do art. 8.º da Lei da Concorrência, não é havida como concentração de empresas a aquisição de participações ou de activos no quadro do processo especial de recuperação de empresas ou de falência.

- (iii) Segundo a Notificante, a interpretação do preceito — literal, extensiva ou restritiva, ou teleológica —, respeitando as normas constantes do art. 9.º do Código Civil, não permite retirar, atenta a letra da Lei como limite interpretativo, outra conclusão senão a de que a aquisição, uma vez efectuada no âmbito de um processo de insolvência, não consubstancia uma operação de concentração, dado que a Lei não efectua qualquer distinção em função da prévia detenção ou não de participações no capital social.
- (iv) [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA DA NOTIFICANTE].
- (v) *“Nos termos do Código da Insolvência e da Recuperação de Empresas, o Grupo HJT não tinha liberdade para apresentar uma proposta condicionada a aprovação da operação pela AdC, nem uma proposta que incluísse apenas alguns dos activos. Com efeito, as únicas condições previstas para a venda dos activos da insolvente eram a definição de um valor base preço (€600.000,00) e a entrega de um cheque visado de 30% daquele valor, a título de caução. Assim, o Grupo HJT apresentou a sua proposta nos exactos termos legalmente admitidos”.*

Posição da AdC

- 17. A alínea a) do n.º 4 do art. 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho prescreve, efectivamente, que “não é havida como concentração de empresas a aquisição de participações ou de activos no quadro do processo especial de recuperação de empresas ou de falência”.
- 18. No entanto, contrariamente ao defendido pela Notificante, não é verdade que, respeitando as normas constantes do art. 9.º do Código Civil, a letra da Lei não permita retirar, com recurso ao elemento teleológico, outra interpretação diversa da defendida pela Notificante, devendo ser tido em conta as considerações explanadas em seguida.
- 19. Na realidade, segundo o referido artigo 9.º do Código Civil, não deve a interpretação cingir-se à letra da lei, mas reconstituir, a partir dos textos, o pensamento legislativo — atendendo, sobretudo, à unidade do sistema jurídico, às circunstâncias em que a lei foi elaborada e às condições específicas do tempo em que é aplicada —, podendo o intérprete, caso conclua que o alcance da letra da Lei é maior do que este, interpretar restritivamente o texto da Lei, não obstante a presunção de que o legislador consagrou as soluções mais acertadas e soube exprimir a seu pensamento em termos adequados, desde que encontre na letra da lei um mínimo de correspondência verbal, ainda que imperfeitamente expresso.
- 20. Ora, para efeitos da determinação do *ratio legis* da excepção, deve ser considerado todo o regime constante do artigo 8.º da Lei da Concorrência, mormente as excepções constantes das alíneas b) e c) do respectivo n.º 4, que excluem do conceito de operação de concentração aquisições que, presumivelmente, não provocam uma alteração duradoura da estrutura concorrencial do mercado, *i.e.*, não conferem a possibilidade de exercer uma influência determinante sobre o operador activo no mercado, o que é comum ao regime comunitário.
- 21. Na realidade, o *ratio* que leva à exclusão (do conceito de concentração) da aquisição de activos que confere a possibilidade de exercer uma influência determinante sobre a actividade da empresa insolvente justifica, outrossim, a exclusão da aquisição de activos que confira a possibilidade de exercício de uma influência determinante sobre a actividade da empresa falida.

22. Como decorre do discurso do então Ministro da Economia nos trabalhos preparatórios da Lei da Concorrência, o legislador pretendeu “*facilitar a saída das empresas não viáveis do mercado, designadamente através do processos de recuperação e falência de empresas que não permitam a criação de verdadeiras situações de distorção da concorrência através da subsistência de empresas inviáveis a incumpridoras*”^{8 9}.
23. Decorre do exposto que o principal critério subjacente à delimitação negativa do conceito de concentração corresponde, de facto, à presumida irrelevância estrutural da operação em causa, sustentando-se, em conformidade, que a alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei da Concorrência abrange apenas a aquisição de participações ou de activos que confirmem a possibilidade de exercício de uma influência determinante sobre a actividade da empresa insolvente.
24. Nestes termos, a norma em referência não abrange as aquisições de participações ou de activos da empresa insolvente que confirmem a possibilidade de exercício de uma influência determinante sobre a actividade de uma empresa terceira, visto que a alteração estrutural daí verosimilmente resultante — a aquisição de uma influência determinante sobre uma empresa com um potencial competitivo não diminuído, que pode até ser um concorrente directo da empresa adquirente — não é, *a priori*, despcienda.
25. Em suma, atento o critério subjacente a delimitação negativa do conceito de concentração — a presumida irrelevância estrutural da operação — pode sustentar-se que a alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei da Concorrência abrange, apenas, a aquisição de participações ou de activos, conferindo a uma ou mais pessoas singulares já detentoras do controlo de uma ou mais empresas ou a uma ou mais empresas, a possibilidade de exercerem uma influência determinante sobre a actividade da empresa insolvente.
26. No sentido de que o critério subjacente à delimitação negativa do conceito de concentração para efeitos da alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei da Concorrência é o da presumida irrelevância estrutural da operação parece, inclusivamente, ir o parecer [CONFIDENCIAL – PARECER REMETIDO PELA NOTIFICANTE]¹⁰.
27. O referido parecer [CONFIDENCIAL – PARECER REMETIDO PELA NOTIFICANTE]¹¹.
28. [CONFIDENCIAL – PARECER REMETIDO PELA NOTIFICANTE].
29. Na realidade, pode-se interpretar restritivamente o texto da Lei quando se reconhece que o legislador, na expressão do *ratio legis*, foi mais longe do que o pretendido. É justamente esta a situação correspondente à situação *sub judice*.
30. E tal não afasta que se presuma que o legislador consagrou as soluções mais ajustadas como decorre do n.º 3 do artigo 9.º do Código Civil: as soluções são as mais ajustadas, o texto da Lei é que foi para além das mesmas; sendo que o texto deve ser lido em função do *ratio legis* e não o contrário.

⁸ Diário da Assembleia da República, *I Série*, n.º 86/IX/1, de 13 de Fevereiro de 2003, pág. 14.

⁹ Este critério encontra-se presente na prática decisória nacional: no caso Persuínos/Emasa, de 1996, a ex-Direcção-Geral da Concorrência e Preços concluiu que a aquisição em causa não devia ser considerada uma operação de concentração nos termos do Decreto-Lei n.º 371/93, de 29 de Outubro, atendendo a que, encontrando-se a empresa falida, não constituía um agente activo no mercado, pelo que não exercia qualquer concorrência actual ou potencial.

¹⁰ Parecer citado, junto à Notificação como Anexo 4 [CONFIDENCIAL – PARECER REMETIDO PELA NOTIFICANTE].

¹¹ *Idem*, [CONFIDENCIAL – PARECER REMETIDO PELA NOTIFICANTE].

31. Na realidade, se por um lado se refere no parecer [CONFIDENCIAL – PARECER REMETIDO PELA NOTIFICANTE].
32. No que respeita ao argumento da Notificante de que as aquisições efectuadas no quadro do regime do Código da Insolvência e Recuperação de Empresas (CIRE)¹² se encontrariam impossibilitadas de ser, simultaneamente, objecto de um controlo de concentrações, pela AdC, porque a oferta sobre a totalidade dos bens da massa insolvente tem de ser “*incondicional*”, não se discute que a oferta tenha de ser incondicional; com efeito, esta incondicionalidade decorre do CIRE.
33. Tal não obsta, contudo, a que certas aquisições – como aquela que se reporta ao caso em apreço, derivada da aquisição da HJT/Internorte – não devam também, em estrito cumprimento da Lei da Concorrência, ser notificadas a esta Autoridade e respeitar o princípio da suspensão, nos termos dos artigos 9.º e 11.º da Lei da Concorrência, respectivamente.
34. Com efeito, e a título ilustrativo, refira-se que, não prevendo o regime de controlo de concentrações vigente em França qualquer isenção do controlo da concorrência, verificando-se a mesma incondicionalidade no regime de insolvências, as *Lignes Directrices de l’Autorité de la Concurrence Relatives au Contrôle des Concentrations* referem a possibilidade de apresentação de um pedido de derrogação da obrigação de suspensão da operação, em termos análogos aos previstos no n.º 4 do artigo 11.º da Lei da Concorrência, indo no mesmo sentido a prática decisória da Comissão, a qual se pode, inclusivamente, aplicar a empresas sujeitas ao regime da insolvência português, o que, por si só, afasta esta linha de argumentação utilizada pela Notificante¹³.
35. Por fim, no que concerne à pronúncia da AdC [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA DA NOTIFICANTE]¹⁴.
36. Assim, a pronúncia da AdC [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA DA NOTIFICANTE].
37. Em suma, aquisição do controlo exclusivo da Internorte pela HJT deve ser analisada de forma independente da aquisição da Linhares, de cuja massa insolvente constava uma participação social de 2,23% na Internorte, que não é uma empresa insolvente, nem é, tão-pouco, uma empresa controlada, para efeitos do Direito da Concorrência, pela Linhares.
38. Assim, atendendo aos argumentos *supra* referidos, considera-se que, na medida em que esta empresa passa a deter o controlo exclusivo daquela empresa, a aquisição de capital social da Internorte pela HJT, consubstancia uma operação de concentração¹⁵.

¹² Decreto-Lei n.º 53/2004, de 18 de Março, alterado.

¹³ Vide caso COMP/M. 2621 - Seb/Moulinex. Sobre derrogações concedidas pela Comissão na sequência da apresentação de ofertas incondicionais em concursos públicos, vide os casos COMP/M. 1346 – EDF/London Electricity; COMP/M. 1419 – Groupe Cofinoga/BNP; COMP/M. 2395 - Morgan Grenfell / Whitbread; COMP/M. 2777 - Cinven Limited/Angel Street Holdings, referidos em *Competition Law: European Community Practice and Procedure. Article-by-Article Commentary*, General Edit., Gunther Hirsch, Frank Montag e Franz Jurgen Sacker, Thomson, Sweet & Maxwell, London, 2008.

¹⁴ Vide parágrafo 16(iv) *supra*.

¹⁵ A AdC havia já considerado que a aquisição efectuada no âmbito do processo de insolvência de uma quota representativa de 2,23% do capital social da Internorte, atento o facto de a TRPN deter previamente [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do capital da empresa, culminava numa aquisição de controlo exclusivo, o que plasmou na decisão de 3.12.2009 no âmbito do processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus (§§21 a 24).

4.2. Aquisição de controlo sobre a Rodoviária do Tejo: notificação obrigatória

39. Conforme referido, a Rodoviária do Tejo é uma sociedade cujo capital social era detido, em Março de 2009, em [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% pelo Grupo HJT ([CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]) e 27,34% pela Intergaliza, empresa na qual o Grupo HJT detém [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do capital social, e que, por sua vez, é controlada conjuntamente pela Internorte e pelo Grupo Rotágus, detendo ambos [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do respectivo capital social.
40. Apesar de a Notificante apresentar todas as informações relativas a uma eventual aquisição de controlo, pela TRPN, Notificante, da Rodoviária do Tejo, justifica esta apresentação com o facto de a AdC, na decisão de 3 de Dezembro de 2009 relativa à Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus, ter considerado que a Transdev, através do controlo conjunto que detinha na HJT, e em resultado da aquisição do controlo exclusivo pela HJT da Internorte, havia passado a deter a possibilidade do exercício de um controlo conjunto, indirecto, sobre a Rodoviária do Tejo.
41. Não obstante, a Notificante declara não aceitar a conclusão relativa à detenção de controlo do Grupo HJT sobre a Rodoviária do Tejo, requerendo à AdC que o reconheça, com base nos seguintes argumentos:
- (i) O Grupo HJT deter apenas uma participação individual, directa e indirecta de [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]%;
 - (ii) Não conseguir definir individualmente o sentido do voto da Intergaliza;
 - (iii) Não ter qualquer controlo em sede de Assembleia Geral, não podendo impor a nomeação dos membros dos órgãos sociais e não controlando, assim, a administração da empresa;
 - (iv) Em relação as maiorias adoptadas nas deliberações em sede de Assembleia Geral e de Conselho de Administração da Rodoviária do Tejo, salienta que, nos últimos 2 anos, as mesmas foram [CONFIDENCIAL – QUÓRUM DECISÓRIO];
 - (v) As deliberações em sede de Assembleia-Geral e do Conselho de Administração da Rodoviária do Tejo serem tomadas [CONFIDENCIAL – FORMA DE TOMADA DE DECISÃO];
 - (vi) A Rodoviária do Tejo [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA DA EMPRESA];
 - (vii) [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA DA EMPRESA].
42. Sobre esta questão, importa ter em conta o exposto na decisão da AdC de 3.12.2009 no âmbito do processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus (§§25 a 38), que se replica em seguida:

“Atentos os elementos de informação trazidos ao conhecimento desta autoridade pela Notificante¹⁶, importa ainda realçar o entendimento desta autoridade no que respeita à possibilidade de a HJT indirectamente, através do controlo exclusivo sobre a Internorte, deter, conjuntamente com a Rotagus, o controlo conjunto da Rodoviária do Tejo e da sua subsidiária Auto-Penafiel.

Com efeito, considera-se que, através da aquisição do controlo exclusivo sobre a Internorte, em 25 de março de 2009, a HJT adquiriu a possibilidade do exercício de um controlo conjunto indirecto, de jure e de facto, sobre a Rodoviária do Tejo, através do controlo conjunto da Internorte sobre a Intergaliza (...), o qual é

¹⁶ Comunicação da Notificante de 27 de Outubro de 2009 (sob a N/ref.ª E-DCC/2009/766).

exercido conjuntamente com a Rotagus, SGPS, S.A. (adiante “Rotagus”, grupo Barraqueiro).

O controlo conjunto exercido sobre a Intergaliza¹⁷, reside no facto desta ser uma sociedade-veículo, detida [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL] pela Internorte (esta, detida exclusivamente pela HJT) e pelo grupo Barraqueiro, destinando-se a mesma apenas a gerir as participações sociais que aqueles dois grupos detêm, conjunta e indirectamente, na Rodoviária do Tejo, correspondente a 27,34% do respectivo capital social e direitos de voto.

No entendimento desta autoridade, que é distinto daquele defendido pela Notificante no presente procedimento¹⁸, a possibilidade do exercício de um controlo conjunto, pela Internorte (e, indirectamente, pela HJT) e pela Barraqueiro, sobre a Rodoviária do Tejo, encontra-se fundamentada com base num conjunto de factores, que a seguir se passam a enumerar.

Desde logo, releva o facto destes dois grupos controlarem conjuntamente uma sociedade-veículo, a Intergaliza, cuja actividade é [CONFIDENCIAL – ACTIVIDADE] uma participação de 27,34% e os respectivos direitos de voto na Rodoviária do Tejo. A restante estrutura accionista da Rodoviária do Tejo encontra-se distribuída pelos dois grupos, pertencendo: (i) ao grupo liderado pela HJT, cerca de [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do seu capital social e direitos de voto ([CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]), e (ii) ao grupo liderado pela Barraqueiro, cerca de 35,94% do seu capital social e direitos de voto (indirectamente, através da Rotagus).

Constata-se, portanto, que existem apenas dois grupos empresariais accionistas da Rodoviária do Tejo, nenhum deles detendo a maioria do seu capital social, sendo que parte do capital social desta é controlado conjuntamente, através da Intergaliza, por aqueles mesmos dois grupos empresariais.

Também, quer ao nível do quórum deliberativo necessário para a aprovação de, pelo menos, uma matéria estratégica, ao nível da assembleia-geral, quer ao nível da composição dos membros do conselho de administração e do seu quórum deliberativo, se encontram características fundamentadoras de um controlo conjunto pelos seus dois grupos accionistas.

Assembleia-geral

No que respeita ao funcionamento da assembleia-geral, analisados os estatutos da Rodoviária do Tejo¹⁹, resulta que a sociedade estabeleceu um quórum deliberativo tanto em primeira como em segunda convocação, relativamente à adopção de deliberações sobre eleição de administradores do conselho de administração, isto é, em matéria relativa à composição do conselho de administração²⁰, correspondente a «60% do capital social» (nos termos do artigo 11.º, n.º 3 dos estatutos da Rodoviária do Tejo).

Tal percentagem do capital social implica, obrigatoriamente, que os dois grupos accionistas se encontram obrigados a colaborar entre si, de forma a chegarem a acordo sobre a política comercial e estratégica da Rodoviária do Tejo, já que nenhum deles per se pode adoptar tal deliberação, nem pode, nenhum deles,

¹⁷ A Notificante confirma, no âmbito do presente procedimento, o exercício de um controlo conjunto sobre a Intergaliza, pela Internorte e pela Rotagus.

¹⁸ Não obstante, a Notificante concede que a situação jurídica em causa «possa causar dúvidas».

¹⁹ Os «Estatutos Actualizados» da Rodoviária do Tejo datam de 30 de Março de 2007.

²⁰ Cfr. *Comunicação Consolidada da Comissão*, §69, no qual é referenciada a matéria relativa à nomeação dos quadros superiores como uma matéria estratégica conducente a controlo.

sozinho, vetá-la. Pelo que, apenas conjuntamente, podem adoptar tal deliberação, em sede de assembleia social da Rodoviária do Tejo, com respeito à composição do conselho de administração desta.

Conselho de Administração

[CONFIDENCIAL – ADMINISTRAÇÃO DA SOCIEDADE – NOMEAÇÃO DE MEMBROS E REPRESENTAÇÃO NOS ÓRGÃOS SOCIAIS]²¹²².

[CONFIDENCIAL – ADMINISTRAÇÃO DA SOCIEDADE].

Esta disposição implica, obrigatoriamente, que os dois grupos accionistas se encontram obrigados a colaborar entre si, de forma a chegarem a acordo sobre a política comercial e estratégica da Rodoviária do Tejo, já que nenhum deles per se pode adoptar tal deliberação, nem pode, nenhum deles, sozinho, vetá-la. Pelo que, apenas conjuntamente, podem adoptar tais deliberações.

Atentos os elementos de informação trazidos ao conhecimento desta autoridade pela Notificante, considera-se que a HJT detém a possibilidade efectiva de exercer^{23,24} uma influência determinante sobre a política comercial e estratégica da Rodoviária do Tejo²⁵, mediante o controlo conjunto que exercerá sobre esta entidade.”

43. Decorre do exposto que, sendo a Rodoviária do Tejo, detida em [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% pelo Grupo HJT, 35,94% pelo Grupo Rotágus e 27,34% detida pela Intergaliza, na qual os mesmos dois Grupos detém, [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do capital, controlando-a conjuntamente, qualquer decisão estratégica daquela sociedade (RT) é, em todos os casos, atentas as regras de formação das decisões societárias, tomada com a participação, quer do Grupo HJT, quer do Grupo Rotágus, pelo que ambos detém um controlo (negativo) sobre a mesma, controlando-a, portanto, conjuntamente.
44. De resto, a detenção de controlo conjunto sobre a Intergaliza não é contestada pela Notificante, decorrendo daquela e da detenção do capital social da Rodoviária do Tejo pelas mesmíssimas empresas, bem como da aplicação do regime de deliberações do Código das Sociedades Comerciais, que a Notificante detém efectivamente controlo conjunto sobre a Rodoviária do Tejo.
45. Assim, o argumento relacionado com o facto de “*não conseguir definir individualmente o sentido do voto da Intergaliza*” não releva, porque na realidade a Notificante, não obstante não o conseguir individualmente, consegue-o conjuntamente. O facto de

²¹ [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA DA EMPRESA].

²² Cfr. Comunicação Consolidada da Comissão, §64, no qual é indicada a «igualdade dos direitos de voto ou de representação nos órgãos de decisão», como uma característica de controlo conjunto entre duas ou mais empresas.

²³ Não sendo necessário demonstrar que essa influência decisiva é, ou será, efectivamente exercida, mas apenas a possibilidade efectiva de ser exercida. No mesmo sentido, já se pronunciou o TPI no processo T-282/02 Cementbouw/Comissão, § 58, Col. 2006, p. II-319, sendo também esta a orientação da Comissão, na Comunicação Consolidada da Comissão, § 16.

²⁴ Ainda, vide *Competition Law: European Community Practice and Procedure. Article-by-Article Commentary*, Hirsch, Montag e Säcker, Editors, Thomson, Sweet & Maxwell, 2008, p. 2131 «*The mere possibility to exercise decisive influence is sufficient for the acquisition of control. The assumption of a position establishing control is not precluded merely because the shareholder has not yet exercised his rights of control (CFI, T-282/02 - Cementbouw [2006] E.C.R. II-319 para. 58) or does not intend to exercise them in the future (M.157, paras. 7-11 – Air France / Sabena)*».

²⁵ Cfr. Comunicação Consolidada da Comissão, § 22. No mesmo sentido já se pronunciou o TPI no processo T-282/02 Cementbouw/Comissão, § 79, Col. 2006, p. II-319.

[CONFIDENCIAL – ADMINISTRAÇÃO DA EMPRESA] apenas reforça a conclusão de existência de controlo conjunto sobre a Rodoviária do Tejo.

46. O facto de a Notificante [CONFIDENCIAL – ADMINISTRAÇÃO DA EMPRESA] — conforme por si argumentado — não afasta a detenção de controlo (conjunto), [CONFIDENCIAL – ADMINISTRAÇÃO DA EMPRESA].
47. Considera-se, assim, ser de reafirmar a existência de controlo conjunto da Internorte sobre a Rodoviária do Tejo, analisando-se a aquisição de controlo conjunto desta empresa pelo Grupo HJT, porque decorrente da aquisição de controlo sobre a Internorte.

4.3. Conclusão sobre o carácter obrigatório da notificação

48. Em suma, a operação notificada, correspondente à aquisição de controlo exclusivo da Internorte, da Intercentro, da Intersul e da Lopes Voyages SARL, de controlo conjunto da Intergaliza, da Rodoviária do Tejo e da Auto-Penafiel e de controlo conjunto da Iberolines, da Ibero – Eurosur e do Grupo DTG, constitui uma operação de concentração, nos termos do artigo 8.º da Lei da Concorrência, e é de notificação obrigatória por preencher as condições enunciadas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma, referentes aos critérios da quota de mercado e do volume de negócios.

5. MERCADOS RELEVANTES

5.1. Mercados do Produto e Geográfico Relevantes

49. A Notificante considera, para efeitos da presente operação, que devem ser considerados os seguintes mercados do produto relevante:
- (i) o mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana/carreiras urbanas;
 - (ii) o mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância/carreiras interurbanas (exclui serviço expresso);
 - (iii) o mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional/carreiras ocasionais;
 - (iv) o mercado dos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros; e
 - (v) o mercado da prestação de serviços de agências de viagem.
50. Na esteira da prática decisória nacional²⁶, atento o facto de a delimitação dos mercados em termos de produto estar profundamente relacionada com a delimitação geográfica dos mesmos, abordam-se ambas as dimensões do mercado em simultâneo.

²⁶ Em consonância com o §161 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §82 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

5.1.1. Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana

51. Segundo a Notificante, em 2009 existiam cerca de 500 empresas possuidoras de alvará de acesso à actividade que utilizavam uma frota aproximada de 10.000 autocarros, destinando-se cerca de 18% ao serviço de transporte urbano.
52. A Notificante considera como mercado relevante, para efeitos da presente operação de concentração, o mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana/carreiras urbanas, defendendo que na delimitação do mercado se deveria considerar o transporte de passageiros em táxi como um serviço substituível das carreiras urbanas efectuadas por autocarros colectivos de passageiros, e, nesse sentido, como integrantes da estrutura da oferta.
53. Em termos geográficos, as empresas em causa actuam em áreas distintas, já que cada município contratualiza aquele serviço com um único operador, nos termos das disposições legais do sector.
54. Assim, no que respeita à delimitação geográfica do mercado do produto acima referido, uma vez que as concessões das carreiras urbanas são atribuídas em regime de exclusividade, a Notificante considera que a mesma deverá ser adstrita aos seguintes concelhos: Abrantes, Alcobaça, Almeirim, Caldas da Rainha, Cartaxo, Entroncamento, Leiria, Marinha Grande, Óbidos, Peniche, Santarém, Tomar e Torres Novas.
55. A Notificante considera, em alternativa, aos mercados geográficos do produto identificados *supra*, delimitados com relação a cada uma das concessões atribuídas, em regime de exclusividade, que a exacta delimitação dos mesmos poderá permanecer em aberto, uma vez que as conclusões da análise jus-concorrencial não se alteram qualquer que seja a delimitação adoptada.
56. Na esteira do entendimento da AdC nos processos Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus e Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV²⁷, entende-se, também no presente procedimento, que se deve afastar a hipótese, defendida pela Notificante, de o táxi representar uma alternativa ao transporte público em carreiras urbanas, conforme posição da notificante, dadas as diferenças nas regulamentações aplicáveis, nomeadamente no que diz respeito às tarifas e aos tipos de serviços em causa, que reduzem a substituíbilidade do lado da procura.
57. Mantém-se o entendimento de que, atento o facto de cada empresa operar, em exclusivo, o conjunto das carreiras urbanas que lhe são concessionadas na sequência de concurso público, a concorrência deverá ocorrer, essencialmente, no momento em que é lançado o concurso público, estando-se, assim, perante uma situação de concorrência *pelo* mercado²⁸ e não de concorrência *no* mercado.
58. Por outro lado, como também já equacionado por esta Autoridade na sua prática decisória²⁹, importaria levar em consideração, para a delimitação do mercado relevante, a substituíbilidade do lado da oferta, dada uma eventual facilidade de um operador, que já opera uma ou mais concessões para transportes públicos rodoviários

²⁷ Cfr. §162 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §121 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

²⁸ Cfr. §163 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §122 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

²⁹ Cfr. §§165 a 167 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §123 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

urbanos, se candidatar a outros concursos públicos para carreiras urbanas, noutras regiões, sendo que poderá ter vantagens em fazê-lo em proximidade das concessões que já explora (da sua rede), podendo a delimitação do mercado ter contornos regionais ou nacionais, o que poderia ter eventuais consequências em termos de concorrência potencial, assumindo eventualmente relevância em termos de avaliação jus-concorrencial, que não seria acautelada caso se optasse por definir cada concurso/concessão como um mercado.

59. Contudo, para efeitos da presente operação de concentração, a exacta delimitação do mercado relevante das carreiras urbanas poderá permanecer em aberto, uma vez que, tal como se verá adiante, as conclusões jus-concorrenciais não se alteram qualquer que seja a delimitação adoptada.
60. Em suma, a AdC considera, para efeitos de análise da presente operação de concentração, o *mercado relevante dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros na área urbana*, deixando em aberto os exactos contornos da sua delimitação geográfica.

5.1.2. Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância

61. A Notificante considera como mercado relevante o mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância/carreiras interurbanas (excluindo o serviço expresso), defendendo que no mesmo não devem ser incluídos os serviços expresso, e devem ser incluídos os veículos ligeiros de passageiros do serviço de aluguer e os táxis, bem como os comboios interurbanos, como serviços substituíveis das carreiras interurbanas efectuadas por autocarros colectivos de passageiros, e, nesse sentido, como integrantes da estrutura da oferta.
62. No que respeita à delimitação geográfica do mercado do produto em causa, a Notificante considera que a delimitação dos mercados deverá ser efectuada com referência a pólos de mobilidade geográfica e a percursos (O/D³⁰), considerando que as fronteiras do mercado interurbano não compreenderiam deslocações superiores a 50km, e que se deveriam circunscrever às seguintes áreas regionais, nas quais as Adquiridas Rodoviária do Tejo e Auto-Penafiel se encontram presentes: pólos de mobilidade geográfica de Coimbra e Figueira da Foz e distritos de Leiria, Lisboa e Santarém.
63. Nos termos do critério O/D, identifica ainda como mercados relevantes os seguintes percursos coincidentes entre os serviços da Adquirente e da Adquirida:
 - No distrito de Leiria: (i) Leiria - Boavista - Ponte Madalena – Barracão, (ii) Albergaria dos Doze – Vendas S. José – Santiais, (iii) Barreiro – Vila Verde – Vermoil – Vermoil (Estação), (iv) Lourical (Estação) – Vieirinhos – Carriço – Marinha Guia – Antões (Cruzamento) – Guia – Matas, (v) Cumeada – Várzea do Bispo e (vi) Martim Godim – Bajouca – Marinha do Engenho – Monte Redondo – Coimbrão – Praia Pedrógão;
 - No distrito de Santarém: (i) Lisboa – Santarém, (ii) Santarém -Torres Novas e (iii) Tomar – Alvito - V. Nova - Pintado – V. Carneiro.
64. A Notificante considera ainda, em alternativa, a possibilidade de deixar em aberto a exacta delimitação dos mercados relevantes, uma vez que considera que as

³⁰ Origem e Destino.

conclusões jus-concorrenciais não se alterariam qualquer que fosse a delimitação adoptada.

65. A prática decisória da AdC³¹, no âmbito da delimitação do mercado de produto relevante para efeitos da avaliação jus-concorrencial de operações de concentração relativas ao transporte de passageiros, tem sido a de definir, como mercado de produto relevante, o transporte de passageiros num determinado percurso ou ligação ponto-a-ponto (origem/destino ou O/D), no qual estão presentes as empresas participantes envolvidas na operação de concentração.
66. No caso das carreiras interurbanas, e tal como decorre da prática decisória da AdC³², esta metodologia foi utilizada para captar o impacto da operação de concentração em causa, uma vez que a atribuição das autorizações é feita por carreira/percurso, devendo ser considerados como mercados relevantes, não apenas carreiras inteiras, mas também os percursos que fazem parte de uma carreira mais extensa, já que, tendo esta delimitação por base critérios relacionados com a substituibilidade do lado da procura, é razoável assumir que os passageiros que pretendem viajar num determinado percurso não alterarão o seu destino em resposta a um pequeno, mas significativo e não transitório aumento dos preços dos serviços de transporte no referido percurso.
67. O critério que se vem de explanar tem vindo a ser adoptado pela AdC, tendo sido consideradas, para efeitos da delimitação dos mercados relevantes das carreiras interurbanas, onde a HJT (actual Transdev) está presente, não apenas as carreiras ou percursos origem/destino (O/D) em que exista sobreposição entre as actividades das empresas participantes, mas também os percursos que faziam parte de uma carreira mais extensa.
68. No precedente decisório citado, considerou-se ser de recusar liminarmente que o transporte em viatura particular³³ seja um produto/serviço incluído numa mesma definição de mercado relevante do produto. Já no que diz respeito ao táxi³⁴, a inclusão, ou não, desta alternativa no mesmo mercado relevante do transporte público rodoviário entre dois pontos deverá ser analisada percurso-a-percurso, tendo em conta a proximidade das duas formas alternativas de transporte no mesmo percurso, pelo que, caso a caso, deverá ser analisada esta opção.
69. No que respeita ao comboio interurbano³⁵, considera-se, igualmente, que a análise a encetar deve ser casuística, para aferir se determinado percurso realizado via este meio de transporte é um substituto do percurso efectuado via transporte público rodoviário, devendo-se ter em consideração factores tais como: sobreposição ou coincidência do percurso efectuado, o preço, a duração dos trajectos, o acesso ao transporte e os horários/frequências dos serviços.

³¹ Referem-se, a este nível, as decisões da Autoridade da Concorrência nos seguintes processos envolvendo os sectores aéreo, ferroviário e rodoviário, designadamente no que respeita o sector rodoviário, os processos Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus, Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV, Ccent. 37/2004 – Barraqueiro/Arriva (ATMS) e Ccent. 38/2003 – Arriva/TST.

³² Cfr. §§175 a 197 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §§126 e 127 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

³³ Cfr. §187 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §129 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

³⁴ Cfr. §188 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §129 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

³⁵ Cfr. §§189 a 191 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §130 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

70. A Autoridade entende ainda, na esteira da sua prática decisória, que a delimitação do mercado relevante, ao nível das carreiras interurbanas, poderia, alternativamente³⁶, focar-se na substituibilidade do lado da oferta, levando em consideração a rede de actuação das empresas, caso estas existam e sejam relevantes para a avaliação jus-concorrencial, tomando em linha de apreciação as economias de rede, nomeadamente o facto de os percursos se organizarem em torno das garagens dos autocarros, criando redes de actividade das empresas de transporte rodoviário público de passageiros, mas, também, tomando em linha de apreciação critérios relacionados com a substituibilidade do lado da procura, no caso específico da existência de passes multimodais, que permitem aos passageiros fazer vários percursos em sequência, dentro de uma rede.
71. Nesta perspectiva, a AdC avalia, na Secção 6, a medida em que a operação em apreço, ao reforçar eventuais economias de rede, contribuirá para limitar a contestabilidade dos mercados ou a concorrência potencial, e, conseqüentemente, redundar em preocupações concorrenciais.
72. Em conclusão, a Autoridade da Concorrência considera como mercados relevantes, para efeitos de análise da presente operação de concentração, todos os *percursos interurbanos efectuados ponto a ponto (origem/destino)*, directa ou indirectamente, pela adquirente e pelas adquiridas.

5.1.3. Mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviço ocasional

73. Quer a Notificante, quer as sociedades Adquiridas prestam serviços ocasionais, que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiro ou do próprio transportador, os quais se enquadram, em termos de mercado do produto, nos termos da prática anterior³⁷, no *mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviços ocasionais*.
74. A Notificante considera que a delimitação geográfica do mercado do produto em causa corresponde, pelo menos, ao território de Portugal continental³⁸, considerando, em alternativa, a possibilidade de deixar em aberto a exacta delimitação dos mercados geográficos, uma vez que, segundo defende, as conclusões jus-concorrenciais não se alteram qualquer que seja a delimitação adoptada.
75. Com efeito, dada a reduzida representatividade das Partes em Portugal, de acordo com a informação transmitida, ao nível dos serviços ocasionais³⁹, a operação de concentração não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva neste mercado, independentemente da delimitação geográfica adoptada relativamente ao *mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviços ocasionais*.

³⁶ Cfr. §§192 e 196 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §131 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

³⁷ Vide §145 a 149 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV e o §135 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

³⁸ Cfr. §148 da decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV.

³⁹ A Notificante estima que a quota conjunta daquelas sociedades foi inferior a [5-10]%, nos últimos três anos (a Rodoviária do Tejo e a sua subsidiária Auto-Penafiel com uma quota de mercado inferior a [0-5]%; a HJT com uma quota de mercado [0-5]%).

5.1.4. Mercado dos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros

76. A Notificante informa que, não obstante a presença das Adquiridas na actividade da prestação de serviços de transporte internacional de passageiros, em percursos O/D com origem ou destino em Portugal, o Grupo HJT (actual Transdev), Adquirente, não se encontra presente na referida actividade, pelo que a exacta delimitação do mesmo pode ser deixada em aberto⁴⁰.
77. A AdC considera, de acordo com o requerido pela Notificante, que não é necessário proceder à exacta delimitação deste mercado, uma vez que tal exercício não releva para a análise do impacto jus-concorrencial da presente operação de concentração.

5.1.5. Mercado da prestação de serviços de agências de viagens

78. Quer a Notificante, através da sociedade Alpendurada, quer as Adquiridas Lopes Voyages e Iberolines, encontram-se presentes na actividade de prestação de serviços de agências de viagens, nas quais se inclui a venda de bilhetes de avião, reservas de hotéis, aluguer de automóveis, entre outros, vendendo os referidos serviços aos seus clientes, *i.e.*, aos consumidores finais.
79. A Notificante considera que este mercado é um mercado relacionado e não um mercado relevante, atento o facto de as empresas adquiridas não terem desenvolvido em 2008 qualquer actividade em Portugal, operando apenas em França, tendo o mercado dimensão nacional.
80. Ainda que se aceite, nos termos da prática decisória anterior nacional⁴¹ e comunitária, que geograficamente o território corresponda ao território nacional, o facto de as Adquiridas não terem desenvolvido em 2008 actividade em Portugal não obsta a que o mercado da prestação de serviços de agências de viagens seja um mercado relevante, uma vez que é um mercado em que a Adquirida está presente, sendo este o critério primeiramente relevante, nos termos previstos no Formulário de Notificação⁴².
81. Todavia, a exacta delimitação do âmbito geográfico deste mercado é deixada em aberto, na medida em que, qualquer que fosse a delimitação que viesse a ser adoptada, as conclusões da avaliação jus-concorrencial não seriam distintas, conforme melhor se explicará na respectiva secção *infra*.

⁴⁰ A Notificante Acrescenta, contudo que, caso assim não se entenda, considera que o mercado abrange todos os transportes internacionais na Europa, não sendo a respectiva dimensão inferior ao território continental europeu. A Notificante considera que o meio de transporte efectuado através do comboio internacional e do próprio avião, como produtos substituíveis do meio de transporte efectuado através de carreiras/percursos rodoviários pesados de passageiros internacionais, apresentam-se como uma alternativa efectiva, dadas as suas características, preços e utilização pretendida.

⁴¹ *Cfr.* §154 da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/Jv e o §137 da decisão de 3.12.2009 da AdC no processo Ccent. 37/2009 – Transdev/Gesbus.

⁴² *Vide* definição de mercado relevante no formulário de notificação de operações de concentração de empresas Regulamento n.º 120/2009, de 17 de Março de 2009.

5.2. Conclusão relativa aos Mercados Relevantes

82. Face ao exposto, atendendo a que a Adquirida, em Março de 2009, prestava serviços de transporte internacional de passageiros, transporte público rodoviário colectivo de passageiros, em área urbana e interurbana, agenciamento de viagens e organização e realização de transportes de linha e viagens ocasionais em autocarro e outros meios de transporte e actividades conexas, a Autoridade da Concorrência entende que, para efeitos da avaliação jus-concorrencial da presente operação de concentração, os mercados relevantes em apreço são:
- (i) *O mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana, deixando em aberto os exactos contornos da sua delimitação geográfica;*
 - (ii) *O mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância;*
 - (iii) *O mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviço ocasional, deixando em aberto os exactos contornos da sua delimitação geográfica;*
 - (iv) *O mercado dos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros, deixando em aberto os exactos contornos da sua delimitação geográfica;*
 - (v) *O mercado nacional da prestação de serviços de agências de viagem.*

6. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

6.1. Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana

83. Na avaliação jus-concorrencial do mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana, importa ter presente que a outorga de concessões para as carreiras urbanas é da competência das Câmaras Municipais, sendo que as mesmas são atribuídas, em exclusivo a um único concessionário (artigo 98.º do RTA), pelo que a concorrência se desenvolve no momento em que é lançado o concurso público para a atribuição da concessão. A este concurso podem concorrer todas as empresas licenciadas para a prestação deste tipo de serviços.
84. A avaliação jus-concorrencial do impacto da operação de concentração relativamente às carreiras urbanas desenvolve-se em duas dimensões importantes, a saber: a análise da sobreposição geográfica das concessões exploradas pela Adquirente e pelas Adquiridas, e a análise da proximidade, em termos concorrenciais, entre as empresas envolvidas nos concursos públicos para a atribuição de concessões para a exploração de carreiras urbanas.
85. Relativamente à eventual sobreposição das empresas, em termos da sua actividade na exploração de concessões de carreiras urbanas, importa realçar que, segundo informação das Notificante, a HJT actua nos concelhos de Águeda, Oliveira do Bairro e S. João da Madeira, Guarda, Castelo Branco, Cantanhede, Lamego e Covilhã, enquanto a Rodoviário do Tejo e Auto-Penafiel se encontravam presentes em Abrantes, Alcobaca, Almeirim, Caldas da Rainha, Cartaxo, Entroncamento, Leiria, Marinha Grande, Óbidos, Peniche, Santarém, Tomar e Torres Novas.

86. Assim, da informação submetida pelas Notificantes resulta que, apesar de ambas as empresas deterem concessões na região Centro, as concessões atribuídas à HJT, situam-se no interior Centro, enquanto as da Adquirida estão situadas no litoral Centro.
87. Na verdade, as áreas geográficas de actuação das partes envolvidas na operação de concentração são distintas, não existindo, conforme melhor se verá na figura *infra*, proximidade geográfica relevante que constitua um elemento de preocupação de natureza concorrencial.

Figura 1 – Distribuição geográfica das concessões da Adquirente e Adquirida



Fonte: Mapa e *software*: Google Earth; tratamento de dados AdC. A cor amarela estão assinaladas as concessões da HJT e a cor vermelha as concessões da Adquirida.

88. Uma outra dimensão importante na avaliação jus-concorrencial da operação de concentração tem a ver com a proximidade concorrencial das empresas envolvidas na operação de concentração. Segundo as *Orientações da Comissão para a Avaliação de Operações de Concentração de Natureza Horizontal*, este é um dos factores que podem influenciar a probabilidade de uma concentração ter efeitos horizontais significativos.
89. Considera a Comissão, nesse documento, que nos mercados sujeitos à realização de concursos poderá existir proximidade concorrencial, na medida em que as propostas apresentadas por uma das partes na concentração tenham, ao longo do tempo, sido limitadas através da presença da outra parte na concentração.
90. Ora, segundo informação das Notificantes, a HJT e a Adquirida [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA EMPRESARIAL].

91. Assim, da operação de concentração, não parece resultar a eliminação de concorrência ao nível dos concursos públicos para a atribuição de concessões de exploração de carreiras urbanas, já que [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA EMPRESARIAL].
92. De tudo o *supra* exposto, resulta assim que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado relevante dos *serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana*.

6.2. Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância

93. A análise do impacto jus-concorrencial da operação de concentração em termos de carreiras interurbanas, e nos termos da prática decisória desta Autoridade é feita percurso-a-percurso, e também ao nível do impacto da operação de concentração em termos das redes de transporte público rodoviário de passageiros. Assim, definem-se como mercados relevantes, para efeitos da presente operação de concentração, não apenas as sobreposições onde as empresas estão presentes, mas também os percursos nos quais apenas uma das empresas envolvidas na operação está presente.
94. Nessa medida, o impacto da operação de concentração, ao nível da concorrência potencial, em percursos em que apenas uma das empresas-mãe está activa, é avaliado na perspectiva das redes de transporte, conforme melhor se verá na respectiva secção *infra*.
95. De acordo com a informação submetida pela Notificante, as actividades da Transdev e da Rodoviária do Tejo sobrepõem-se em 8 (oito) percursos, que se apresentam na Tabela *infra*:

Tabela 3: Sobreposições Transdev / RT

SOBREPOSIÇÕES
1 - Leiria-Boavista-Ponte Madalena-Barracão
2 - Albergaria Doze-Vendas S. José-Santiais
3 - Barreiro-Vila Verde-Vermoil-Vermoil (Estação)
4 - Louriçal-Vieirinhos-Cariço-Marinha Guia-Antões-Guia-Matas
5 - Cumeada-Várzea do Bispo
6- Lisboa-Santarém
7 - Santarém - Torres Novas
8 - Tomar -Alvito - Calçada de Tomar - V. Nova - Pintado - Vale Carneiro

Fonte: Notificante.

96. Em todos estes percursos, o táxi não foi considerado como substituto do transporte público rodoviário de passageiros, sendo que o factor no qual estas duas alternativas divergiam substancialmente, e que justificou a exclusão do táxi dos mercados relevantes em causa, foi o preço do serviço.
97. Relativamente ao comboio, foi feita uma análise comparativa das características do serviço oferecido neste meio de transporte e o transporte público rodoviário de passageiros.

98. Entendeu-se, pelas razões abaixo explicitadas que o comboio constitui uma alternativa ao transporte rodoviário de passageiros nos percursos Lisboa-Santarém; Santarém - Torres Novas e Tomar - Alvito - Calçada de Tomar.
99. De acordo com a Notificante, entre os anos “de 2006 a 2008 o Grupo HJT apenas realizava simultaneamente com a RT, em relação às localidades e/ou paragens concessionadas, os percursos directos entre Lisboa/Santarém, Santarém/Torres Novas e Tomar-Alvito - Calçada de Tomar - Venda Nova -Pintado - Vale Carneiro”, relativas às sobreposições n.ºs 6, 7 e 8, na Tabela 4 abaixo.
100. A multiplicidade de frequências horárias do comboio entre Lisboa e Santarém e entre Santarém e Torres Novas, permite concluir que o mesmo é substituto das carreiras interurbanas operadas pela HJT e pela RT nesses percursos. No que concerne à sobreposição *Tomar - Alvito - Calçada de Tomar - Venda Nova - Pintado - Vale Carneiro*, o comboio apenas se encontra parcialmente na sobreposição, pelo que o mesmo não se apresenta como um substituto perfeito das carreiras interurbanas de curta distância, nem, como reconhece a Notificante, se apresenta como uma alternativa efectiva das referidas carreiras.
101. Não obstante, a consideração, ou não, do comboio na estrutura de mercado desta sobreposição, não altera as conclusões da avaliação jus-concorrencial conforme melhor se analisará *infra*.
102. Na Tabela que se segue, apresenta-se a estrutura de mercado, remetida pela Notificante, para cada uma destas sobreposições, no ano de 2008.

Tabela 4: Estrutura de mercado remetida pela Notificante para cada uma destas sobreposições, em 2008

Sobreposições	Transdev	RT	Barraqueiro	CP
1 - Leiria-Boavista-Ponte Madalena-Barracão	[30-40]%	[60-70]%		
2 - Albergaria dos Doze-Vendas S. José-Santiais	[90-100]%	[0-10]%		
3 - Barreiro-Vila Verde-Vermoil-Vermoil(Estação)	[90-100]%	[0-10]%		
4 - Louriçal-Vieirinhos-Carriço-Marinha Guia-Antões-Guia-Matas	[0-10]%	[90-100]%		
5 - Cumeada-Várzea do Bispo	[90-100]%	[0-10]%		
6- Lisboa-Santarém	<[0-10]%	[20-30]%	[20-30]%	[50-60]%
7 - Santarém - Torres Novas	<[0-10]%	[30-40]%		[60-70]%
8 - Tomar -Alvito - Calçada de Tomar - V. Nova - Pintado - Vale Carneiro	[20-30]%	[20-30]%		[60-70]%

Fonte: Notificante

103. Importa, relativamente aos percursos de sobreposição, proceder, em primeiro lugar, à identificação dos concorrentes que operam nas referidas sobreposições. Esta identificação permite excluir um conjunto de percursos de sobreposição nos quais a nova entidade resultante da operação de concentração continuará a enfrentar um nível substancial de pressão concorrencial, no cenário pós operação de concentração. Essas sobreposições correspondem aquelas onde o comboio, pelos motivos expostos no ponto 100 *supra*, foi considerado na definição do mercado do produto relevante, e, como tal, concorrente directo das empresas que efectuam o transporte rodoviário colectivo de passageiros nas sobreposições Lisboa – Santarém e Santarém – Torres Novas.

104. De facto, a presença de concorrentes, nomeadamente do comboio, representam uma fonte de pressão concorrencial, permitindo afastar preocupações jus-concorrenciais decorrentes da operação de concentração nessas sobreposições.
105. Permanecem, no entanto, 6 (seis) percursos de sobreposição nos quais, em resultado da operação de concentração, se passaria de dois para apenas um único operador naqueles percursos, considerando que, no caso da sobreposição n.º 8 (Tomar-Alvito - Calçada de Tomar - Venda Nova - Pintado - Vale Carneiro), o comboio não se apresentaria como substituto dos serviços oferecidos pelas partes.
106. Neste sentido, de forma a avaliar o impacto da operação de concentração, é necessário verificar se a Transdev e a RT representam, numa situação pré-operação de concentração, uma pressão jus-concorrencial mútua significativa em todos estes percursos de sobreposição.
107. Para tal, é necessário levar em consideração que estes percursos de sobreposição representam partes de carreiras de maior extensão. Isto é, as empresas envolvidas operam carreiras que, na maior parte dos casos, apenas se sobrepõem parcialmente nos percursos identificados na Tabela 3 *supra*.
108. Neste sentido, exclui-se da análise os casos em que a importância relativa das sobreposições no conjunto das carreiras é pouco substancial. Este critério baseia-se nos incentivos que as empresas têm para concorrer nos percursos de sobreposição, sendo semelhante a um critério *de minimis*.
109. De facto, apenas seria lucrativo para uma empresa ajustar preços e qualidade (tipo de autocarros utilizado, segurança, comodidade, frequências e pontualidade), ou reajustar os percursos após a operação de concentração, se as sobreposições representassem uma proporção significativa das carreiras, no seu total. Tal decorre da indivisibilidade da estratégia das empresas em relação a uma carreira – o autocarro utilizado, a pontualidade, o percurso, entre outros, são transversais aos vários percursos efectuados no âmbito da carreira. Assim, uma decisão estratégica que decorra da redução da concorrência num determinado percurso terá impacto em toda a carreira.
110. Nestes termos, apresenta-se pouco provável que a operação de concentração tenha impacto nas decisões estratégicas das empresas nos percursos de sobreposição que têm um peso diminuto em termos da receita das carreiras que por elas passam, razão pela qual se conclui da análise dos percursos que têm pouca representatividade nas carreiras, que não resultará, da operação de concentração, a eliminação de uma importante fonte de concorrência no conjunto dessas carreiras.
111. Assim, foi possível afastar preocupações jusconcorrenciais nos percursos de sobreposição que representam menos de, aproximadamente, 10%-15%⁴³ da receita das carreiras que por elas passam, por se entender que é pouco provável que essas sobreposições introduzissem disciplina concorrencial nas decisões estratégicas das empresas, num cenário pré-operação de concentração.
112. De forma a dispor de informação que viabilizasse esta análise, a Autoridade da Concorrência utilizou como *proxi*, para as receitas nas sobreposições, o número de passageiros. A informação recolhida consta da Tabela que se segue:

⁴³ Esta metodologia de análise é semelhante, em alguns aspectos à utilizada pela *Competition Commission* nas suas investigações no mercado de transportes para excluir da análise sobreposições nas quais é pouco provável que se identifiquem preocupações jus-concorrenciais com a operação - *Vide Competition Commission, "Review of methodologies in transport inquiries"*, pág. 8, disponível em http://www.competition-commission.org.uk/our_role/analysis/review_of_methodologies_in_transport_inquiries.pdf.

Tabela 5: Representatividade das Sobreposições nas Carreiras (em termos de Nº Passageiros)

Representatividade Sobreposições	Transdev	RT
1 – Leiria – Boavista - Ponte Madalena - Barracão	[0-5]%	[50-60]%
2 - Albergaria Doze-Vendas S. José-Santiais	%[50-60]	[0-5]%
3 - Barreiro-Vila Verde-Vermoil-Vermoil (Estação)	[10-20]%	[0-5]%
4 - Lourçal-Vieirinhos-Cariço-Marinha Guia-Antões-Guia-Matas	[0-5]%	[5-10]%
5 - Cumeada-Várzea do Bispo	[5-10]%	[0-5]%
6- Lisboa-Santarém	[5-10]%	[0-5]%
7 - Santarém - Torres Novas	[10-20]%	[0-5]%
8- Tomar -Alvito - Calçada de Tomar - V. Nova - Pintado - Vale Carneiro	[5-10]%	[0-5]%

Fonte: Notificante.

113. A análise desenvolvida permite que se afastem preocupações em todas as sobreposições que não representam mais do que 10-15% dos passageiros da TRANSDEV e da RT, que correspondem às sobreposições:
- 3 - Barreiro-Vila Verde-Vermoil-Vermoil (Estação);
 - 4 - Lourçal-Vieirinhos-Cariço-Marinha Guia-Antões-Guia-Matas;
 - 5 - Cumeada-Várzea do Bispo;
 - 8 - Tomar-Alvito - Calçada de Tomar - Venda Nova -Pintado - Vale Carneiro.
114. Este mesmo critério aplicado às sobreposições *supra* identificadas no ponto 103 (6. Lisboa – Santarém e 7. Santarém – Torres Novas, corrobora a não existência de preocupações de natureza jus-concorrencial, pelo que não se tecerá qualquer consideração adicional sobre as mesmas.
115. Assim, no que respeita às restantes sobreposições, importa aferir da pressão concorrencial que as empresas exerciam mutuamente, no cenário pré-operação de concentração, analisando as frequências das carreiras operadas pelas empresas participantes na operação de concentração.
116. Este critério permite eliminar da lista sobreposições nas quais a operação de concentração é susceptível de gerar preocupações jus-concorreciais, aquelas nas quais as empresas não concorriam efectivamente por não constituírem serviços alternativos, na óptica do cliente.
117. Uma vez realizada a comparação de frequências, afastaram-se preocupações jusconcorreciais quando as frequências da Transdev e da Rodoviária do Tejo se apresentam suficientemente díspares para que se pudesse considerar que estas empresas exerciam entre si uma concorrência efectiva nessas sobreposições.
118. No que respeita à sobreposição Leiria-Boavista-Ponte Madalena-Barracão, a Transdev, através da Rodoviária da Beira Litoral, opera oito horários por dia útil, oferecendo, igualmente, um horário ao sábado, enquanto a RT opera oito horários em dias úteis, nos períodos escolares, e sete nas férias escolares, constatando-se, igualmente, uma significativa sobreposição nas franjas horárias.
119. Quanto à sobreposição Albergaria dos Doze-Vendas S. José-Santiais, a Transdev, através da Rodoviária da Beira Litoral, opera 6 a 7 horários por dia útil (dependo se se está perante o período escolar ou não escolar), os horários estão tipicamente

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 23

organizados em função dos horários escolares, com partidas de Albergaria pela manhã e junto ao horário de almoço, com chegadas a Albergaria durante a parte da tarde. Por sua vez, a RT opera apenas dois horários nos dias úteis, sendo que apenas um dos horários parece estar na mesma franja horária das frequências das carreiras do grupo Transdev, pelo que se considera que as duas entidades não são concorrentes próximos.

120. Em suma, a análise da operação de concentração não permitiu, assim, afastar preocupações jus-concorrenciais no que respeita à sobreposição Leiria-Boavista-Ponte Madalena-Barracão.
121. Nesta sobreposição, em resultado da operação de concentração, passar-se-á de uma situação em que existem dois operadores em condições de concorrer efectivamente (atendendo à coincidência de horários e à representatividade dos percursos de sobreposição nas carreiras), para uma situação em que permanecerá um único operador nesses percursos de sobreposição.
122. Neste sentido, da operação de concentração, resultará a criação uma posição dominante neste mercado relevante, atentas as barreiras à entrada existentes nestes mercados. De facto, no transporte rodoviário de passageiros, existem fortes barreiras à entrada de novos operadores, pois, tal como referido na prática decisória da AdC⁴⁴, o conteúdo do RTA visa, de uma forma explícita, o proteccionismo das empresas “já instaladas no terreno”, o que foi, aliás, corroborado pelo regulador sectorial no âmbito do procedimento relativo à Ccent. n.º 79/2007.
123. Conforme extensamente analisado no âmbito da Ccent. 79/2007 – Transdev/Joalto/JV, as empresas que oferecem serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância, tendem a praticar o preço máximo definido pelo respectivo Despacho Normativo. Apesar de o preço ser regulado, apenas existe a imposição de um valor máximo, o que poderia deixar margem para que as empresas concorressem no preço, [CONFIDENCIAL – ESTRATÉGIA EMPRESARIAL].
124. Neste contexto, num cenário pós-concentração, qualquer redução de preços não seria racional, pois com a operação elimina-se qualquer incentivo para o fazer, já que se passaria a uma situação de monopólio naquela sobreposição.
125. Existem, no entanto, outras variáveis estratégicas que a empresa pode reajustar, na sequência da operação de concentração, tais como o desenho dos percursos, as frequências das carreiras, a qualidade dos autocarros e a pontualidade, entre outros.
126. Assim, a Autoridade da Concorrência considera que, após a concretização da operação de concentração, existiriam incentivos para a empresa resultante da operação de concentração reajustar as suas decisões estratégicas no que concerne, por exemplo, aos percursos, à frequência das carreiras, à pontualidade no cumprimento dos horários e/ou à qualidade dos veículos utilizados na sobreposição em causa, em detrimento da qualidade associada aos serviços e, conseqüentemente, com perdas de bem-estar para os passageiros.
127. Assim, considera-se que a eliminação da concorrência neste percurso levaria à criação de uma posição dominante neste mercado relevante, da qual poderam resultar entraves significativos à concorrência.
128. Em todo o caso, os Compromissos oferecidos pela Notificante, permitem obviar aos problemas jus-concorrenciais identificados, tal como resulta da análise descrita no Cap. 7 *infra*.

⁴⁴ Vide, nomeadamente, §122 a 123 da Decisão da AdC de 5.9.2008 no processo Ccent. 79/2007 – TRANSDEV/JOALTO/JV.

129. Por outro lado, importa considerar que a avaliação do impacto da operação de concentração, em termos de concorrência potencial, deve ser também enquadrada na análise do impacto da operação em termos das redes e não exclusivamente no contexto de uma análise percurso a percurso, uma vez que esta análise é transversal a todos os percursos no contexto da operação ora em apreço.
130. No contexto do sector no qual se opera a presente operação de concentração, as empresas organizam os percursos que operam em rede, em torno das garagens dos autocarros. Ora, os operadores que detém estas redes de percursos interconectados podem facilmente passar a operar outros percursos na sua área de actuação.
131. A actividade da HJT e das Adquiridas, no que diz respeito às carreiras interurbanas, concentra-se na zona Centro do país. A HJT actua geograficamente nos pólos de Braga/Guimarães, Coimbra, Figueira da Foz, Aveiro, S. João da Madeira, Viana do Castelo, Vila Real, Viseu, Covilhã, Porto, S. João da Madeira, Vila Real e Viseu, enquanto as Adquiridas tem uma posição residual no pólo de Coimbra e Lisboa, uma posição importante nos pólos de Santarém e Leiria e uma posição, também relevante, embora de menor expressão, no pólo da Figueira da Foz.
132. Não obstante essa sobreposição ser pouco significativa, não se poderá deixar de referir que a junção das redes da Adquirente e Adquirida, por um lado, reforça o peso de um importante operador e, por outro lado, poderá constituir a eliminação de uma fonte de concorrência potencial, a qual será tanto mais preocupante quanto maior for o crescimento da Adquirente por via de eventuais aquisições e a sobreposição da sua rede de percursos com a rede da Adquirida, em torno dos mesmos pólos urbanos.
133. Relativamente ao pólo de Leiria, onde a HJT e as Adquiridas têm percursos coincidentes, importa referir que o peso da Adquirente neste polo é pouco significativo (segundo a Notificante, [0-5]%), sendo que as Adquiridas já beneficiaria, em larga escala, dos potenciais efeitos de rede proporcionados, nomeadamente e como já *supra* referido, pelo enquadramento regulamentar do sector, uma vez que o seu peso relativo naquele pólo seria superior a [60-70]%. Já no que respeita à generalidade dos pólos onde as Adquiridas estão presentes, a sobreposição de actividades com a Adquirente é pouco significativa.
134. Ainda sobre esta matéria, também importa igualmente ter presente que o activo a desinvestir pela Adquirente corresponde à totalidade da actividade da HJT no mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância, no distrito de Leiria.

Conclusão

135. Em resultado da presente operação de concentração, passa-se de uma situação em que duas empresas concorrem através das suas redes de percursos, em particular nos percursos operados pelas duas empresas, para uma rede operada por uma única empresa.
136. Na sobreposição Leiria - Boavista - Ponte Madalena - Barracão, com a operação de concentração passar-se-ia de uma situação em que existiam dois operadores em condições de concorrer efectivamente (atendendo à coincidência de horários e à representatividade do(s) percurso(s) de sobreposição nas carreiras), para uma situação em que permaneceria um único operador nesses percursos de sobreposição, tendo a AdC concluído que daí resultaria, na ausência dos compromissos oferecidos pela Notificante, uma posição dominante susceptível de criar entraves significativos à concorrência nesse mercado relevante.

137. No entanto, com os Compromissos oferecidos pelas Notificantes, que se apresentam adiante, é possível obviar aos problemas jus-concorrenciais identificados, tal como resulta da análise efectuada por esta Autoridade no Cap. VIII *infra*. Os compromissos oferecidos, que correspondem à alienação actividade da HJT no mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância, no distrito de Leiria, permitem, também, a um novo operador desenvolver e expandir a sua actividade a partir da concessão que vier adquirir.

6.3. Mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviço ocasional

138. Tanto a HJT como a Internorte estão activas neste mercado, através de sociedades suas participadas e *supra* identificadas.

139. Relembra-se que, neste mercado, a procura é essencialmente constituída por empresas ou grupos de pessoas que, no âmbito de uma determinada iniciativa, necessitam dos serviços de um transportador. De acordo com a informação das Notificantes, as agências de viagem constituem uma parte importante da procura destes serviços, embora uma importante parte delas esteja licenciada para o transporte público rodoviário de passageiros em veículo pesados, constituindo, as mesmas, operadores de mercado em concorrência com as partes envolvidas na operação de concentração.

140. Em termos da presença da HJT e das Adquiridas, a nível nacional, neste tipo de serviço, estima a Notificante que os seus pesos relativos, em termos dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros em serviço ocasional, serão inferiores a [0-5]%, pelo que, num cenário pós concentração, a quota do Grupo será inferior [5-10]%.

141. Este mercado é constituído por uma multiplicidade de operadores de pequena dimensão, todos eles, de acordo com as estimativas da Notificante, com uma quota de mercado inferior a [0-5]%.

142. Face ao exposto, em particular atendendo à reduzida representatividade das empresas em causa ao nível dos serviços ocasionais, considera-se que, em resultado da operação de concentração em análise, não se criará nem reforçará uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva neste mercado, independentemente da delimitação geográfica que pudesse vir a ser adoptada.

6.4. Mercado dos serviços de transporte internacional de passageiros

143. À data de Março de 2009, nem a Transdev nem a sua sociedade mãe estavam presentes na actividade da prestação de serviços de transporte internacional de passageiros com origem ou destino em Portugal.

144. Ao invés, as Sociedades Adquiridas Internorte, Intercentro, Intersul e o Grupo DTG encontravam-se activas nesta actividade, sendo que a Notificante estima que as sociedades adquiridas detinham, em 2008, uma quota inferior a [0-5]%, considerando que o mercado inclui o comboio internacional e o avião.

145. A AdC entende, como *supra* mencionado que a inclusão, ou não, do avião e do comboio na definição do mercado relevante não altera as conclusões da avaliação jusconcorrencial, uma vez que não ocorrerá qualquer alteração da estrutura da oferta,

dada a inexistência de sobreposição horizontal entre as actividades da Adquirente e das Adquiridas.

146. Face ao exposto, considera-se que, em resultado da operação de concentração em análise, não se criará nem reforçará uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva neste mercado, independentemente da delimitação que pudesse vir a ser adoptada.

6.5. Mercado da prestação de serviços de agências de viagens

147. Conforme *supra* referido, a Notificante, através da sociedade Alpendurada, quer as Adquiridas Lopes Voyages e Iberolines, encontram-se presentes na actividade de prestação de serviços de agências de viagens.
148. De facto, enquanto a Notificante desenvolve a sua actividade no território nacional, as Adquiridas Lopes Voyages e Iberolines desenvolvem a sua actividade em França, não tendo realizado, nos anos 2008 e 2009, qualquer volume de negócios no território português.
149. Nesta medida, a operação de concentração no que se refere ao mercado das agências de viagens apresenta-se de carácter conglomeral, não resultando, da mesma, preocupações concorrenciais no território nacional.
150. Face ao exposto, considera-se que, em resultado da operação de concentração em análise, não se criará nem reforçará uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado da prestação de serviços de agências de viagens, independentemente da delimitação que pudesse vir a ser adoptada.

7. COMPROMISSOS

7.1. Compromissos estruturais propostos pela Notificante

151. Com o propósito de eliminar a susceptibilidade da criação de entraves significativos à concorrência, resultantes da criação ou reforço de uma posição dominante, no mercado relevante dos serviços de transporte rodoviário de passageiros da área interurbana de curta distância, em que se inclui a sobreposição Leiria – Boavista - Ponte Madalena - Barracão e, assim, possibilitar a adopção de uma decisão de não oposição, nos termos e para os efeitos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º e dos n.º 2 e 3 do mesmo artigo da Lei da Concorrência, a Notificante apresentou um conjunto de compromissos, cujo texto e documentos anexos, constituem parte integrante da presente Decisão.
152. Os compromissos, sumariados em requerimento de 6 de Julho de 2011, seguem, sem prejuízo do disposto no Documento de Compromissos em Anexo, os termos gerais em seguida resumidos.
153. A RBL é, actualmente, titular do Activo [CONFIDENCIAL – ESPECIFICAÇÃO DO OBJECTO DO COMPROMISSO] corresponde à Concessão entre Leiria e Coimbra. Sendo titular, [CONFIDENCIAL – ESPECIFICAÇÃO DO OBJECTO DO COMPROMISSO] alienar o Activo [CONFIDENCIAL – ESPECIFICAÇÃO DO OBJECTO DO COMPROMISSO] correspondente à Concessão Leiria-Pombal, nos termos e com os horários em que tem vindo a explorar este percurso no âmbito da

Concessão correspondente ao Activo [CONFIDENCIAL – ESPECIFICAÇÃO DO OBJECTO DO COMPROMISSO].

154. A Notificante compromete-se a alienar, no prazo de [CONFIDENCIAL – PRAZO], o Activo [CONFIDENCIAL – ESPECIFICAÇÃO DO OBJECTO DO COMPROMISSO], incluindo todos os direitos e obrigações inerentes à exploração do Activo a Desinvestir, incluindo a assunção pelo Adquirente das obrigações que emergem para a RBL referentes aos títulos de transportes (incluindo passes) vendidos até à Data da Alienação inerentes ao Activo a Desinvestir.
155. Findo este prazo, compromete-se a alienar o Activo a Desinvestir através de mandatário no prazo de [CONFIDENCIAL – PRAZO].
156. Em paralelo, compromete-se a preservar a viabilidade económica, o valor de mercado e a competitividade da exploração do Activo a Desinvestir, bem como, e sem prejuízo da exploração pela Rodoviária do Tejo das concessões/carreiras actualmente detidas e exploradas por esta sociedade, a:
 - (i) não adquirir, no prazo de 5 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, o Activo a Desinvestir que tenha sido objecto de Alienação [CONFIDENCIAL – ESPECIFICAÇÃO DO OBJECTO DO COMPROMISSO] percurso Leiria-Pombal;
 - (ii) no prazo de 3 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, não solicitar uma nova concessão interurbana e/ou a extensão de qualquer concessão interurbana já detida que implique a exploração do percurso entre Pombal e Leiria;
 - (iii) no prazo de 3 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, não explorar qualquer concessão já detida que compreenda o percurso interurbano entre Pombal e Leiria.

7.2. Análise dos compromissos estruturais

157. Nos termos do n.º 3 do artigo 35.º da Lei da Concorrência, os compromissos devem assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva nos mercados relevantes em causa, não permitindo, assim, que a operação notificada seja susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante, da qual possam resultar entraves significativos para a concorrência efectiva nos mercados considerados.
158. Neste contexto, os compromissos de carácter estrutural são, regra geral, preferíveis a compromissos comportamentais, na medida em que os compromissos estruturais permitem criar as condições necessárias para a entrada de um novo concorrente, ou para reforço dos concorrentes existentes, pelo que se considera que este tipo de compromisso é a forma mais eficaz de restabelecer a concorrência efectiva.
159. Esta Autoridade considera, ainda, que os compromissos deverão ser exequíveis e eficazes a curto prazo, não devendo, uma vez executados, exigir qualquer tipo de acompanhamento adicional.
160. Os compromissos apresentados pela Notificante para o mercado relevante em causa são compromissos de desinvestimento, que implicam a alienação de uma concessão, num prazo que se considera fundamentado e eficaz.
161. A Notificante considera que os activos que se propõe alienar são passíveis de serem explorados de forma autónoma e que qualquer das empresas activas no sector poderá estar potencialmente interessada na sua aquisição, sendo também possível que novos

operadores aproveitem a oportunidade para iniciar ou expandir a sua actividade no na regiões de Leiria e Pombal a partir do activo alienado pela Notificante.

162. De facto, é entendimento da Notificante que “a concessão Leiria-Pombal é um activo potencialmente vendável a operadores rodoviários que não se encontrem instalados no pólo geográfico/Distrito em causa, na medida em que” considera ser “um activo economicamente viável, valioso e individualmente interessante tendo em conta o número de passageiros transportados no mesmo, pelo que o mesmo justifica, por si só, a entrada de um operador externo mesmo que não se encontre já instalado na região”.
163. Refere ainda que o mecanismo de preferência na atribuição de novas concessões, “no caso de o respectivo percurso requerido ter uma extensão comum com o da concessão concessionária já instalada e se essa extensão for superior relativamente ao total do percurso, essa concessão terá sempre a opção das condições apresentadas pelo requerente”. Assim, reforça a Notificante que a entidade que “adquirir a mencionada concessão Leiria-Pombal poderá realizar/aumentar os km da respectiva concessão, tentando criar/aumentar a sua própria rede”, podendo, ainda, adaptar, mediante autorização do IMTT, os horários e frequências da Concessão.
164. A AdC considera que, tratando-se de activo que poderá ser operado de forma autónoma, o desinvestimento em causa é exequível, sendo a exequibilidade da alienação reforçada pelo facto de se prever a possibilidade de, caso o activo não seja alienado [CONFIDENCIAL – PRAZO], este poder vir a ser alienado por um mandatário de alienação,[CONFIDENCIAL – PRAZO].
165. No que diz respeito à adequabilidade, suficiência e proporcionalidade, refere-se que a alienação [CONFIDENCIAL – OBJECTO DE ALIENAÇÃO] em causa, repõe as condições de concorrência existentes num cenário prévio à operação de concentração notificada, na medida em que é alienada uma rota compreendendo toda a sobreposição em causa, sendo ainda que, as partes envolvidas na operação de concentração solicitarão a suspensão temporária por três anos ou o cancelamento de qualquer concessão interurbana que compreenda o percurso entre Leiria e Pombal, com excepção da concessão presentemente explorada pela Rodoviária do Tejo, criando assim condições para o desenvolvimento e expansão do operador que vier a explorar a sobreposição.

8. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

166. Nos termos do n.º 1 do artigo 38.º da Lei da Concorrência, atento o sentido da Decisão, promoveu-se a Audiência de Interessados, tendo sido comunicado, à Notificante, o Projecto de Decisão da AdC em 26 de Agosto de 2011, tendo a mesma apresentado as suas Observações a 9 de Setembro de 2011.
167. Elabora-se, *infra*, um resumo das observações submetidas pela Notificante, procedendo-se à descrição e análise das mesmas.

8.1. Observações da Notificante

168. A título de questão prévia, a Notificante “dá por reproduzido o teor da notificação prévia e de todos os requerimentos oportunamente apresentados, realçando o seguinte:

- a) *A Requerente entende que a aquisição, no âmbito do processo de insolvência da LINHARES, de uma participação social representativa de 2,23% do capital social da INTERNORTE, não consubstanciou uma operação de concentração;*
- b) *A Requerente entende que o Grupo Transdev não detém um controlo conjunto da sociedade RODOVIÁRIA DO TEJO”.*

169. Reitera ainda a informação remetida a 25 de Agosto de 2011, segundo a qual a sociedade “HJT, SGPS, S.A.” foi incorporada por fusão na sociedade “TRANSDEV PARTICIPAÇÕES, SGPS, S.A.”.

8.2. Análise da AdC

170. No que concerne à qualificação da aquisição de 2,23% do capital social da internorte no âmbito do processo de insolvência da Linhares como operação de concentração, a AdC explanou os fundamentos da sua posição nos pontos 13 a 38 *supra*, não se consubstanciando a posição da Notificante, também previamente assumida, em factos ou ilacções não previamente apresentadas e analisadas no Projecto de Decisão.
171. De facto, importa ter em conta que o principal critério subjacente à delimitação negativa do conceito de concentração corresponde à presumida irrelevância estrutural da operação em causa, abrangendo a alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei da Concorrência apenas a aquisição de participações ou de activos que confirmam a possibilidade de exercício de uma influência determinante sobre a actividade de empresas insolventes.
172. Em consonância, a norma em referência não abrange as aquisições de participações ou de activos da empresa insolvente que confirmam a possibilidade de exercício de uma influência determinante sobre a actividade de uma empresa terceira, que é relevante do ponto de vista jus-concorrencial, atenta a alteração estrutural daí possivelmente resultante.
173. Atenta, nomeadamente, a prática comunitária e de Direito Comparado, não pode também afirmar-se que as aquisições efectuadas no quadro do regime do Código da Insolvência e Recuperação de Empresas (CIRE) se encontrariam impossibilitadas de ser, simultaneamente, objecto de um controlo de concentrações, pela AdC.
174. Assim, atendendo aos argumentos *supra* referidos, mantém-se a conclusão que, na medida em que esta empresa passa a deter o controlo exclusivo daquela empresa, a aquisição de capital social da Internorte pela HJT (actual Transdev) consubstancia uma operação de concentração.
175. No que respeita à aquisição de controlo conjunto sobre a Rodoviária do Tejo, não são apresentados, em sede de audiência de interessados, ilacções ou factos novos face aos previamente apresentados pela Notificante e analisados pela AdC nos pontos 39 a 47 acima.
176. Como referido, sendo a Rodoviária do Tejo detida em [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% pelo Grupo HJT, [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% pelo Grupo Rotágus e [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% detida pela Intergaliza, na qual os mesmos dois Grupos detêm [CONFIDENCIAL – PARTICIPAÇÃO SOCIAL]% do capital, controlando-a conjuntamente, qualquer decisão estratégica daquela sociedade (Rodoviária do Tejo) é, em todos os casos, atentas as regras de formação das decisões societárias, tomada com a participação, quer do Grupo Transdev, quer do Grupo Rotágus, pelo que ambos detêm um controlo (negativo) sobre a mesma, controlando-a, portanto, conjuntamente.

177. Acresce que o argumento relacionado com o facto de “*não conseguir definir individualmente o sentido do voto da Intergaliza*” não releva, porque na realidade a Notificante, não obstante não o conseguir individualmente, consegue-o conjuntamente. Conforme exposto, o facto de as deliberações na empresa terem sido tomadas por unanimidade nos dois últimos anos, apenas reforça a conclusão de existência de controlo conjunto sobre a Rodoviária do Tejo.
178. Por fim, reitera-se que o facto de a Notificante não se imiscuir na gestão diária da empresa não afasta a detenção de controlo (conjunto), dado que este se basta com a mera possibilidade de influência.

8.3. Conclusão da Audiência dos Interessados

179. Nos termos *supra*, entende a Autoridade da Concorrência que as Observações apresentadas em sede de Audiência dos Interessados não vêm alterar o sentido proposto no Projecto de Decisão da AdC de 25 de Agosto de 2011.

9. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

180. 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, e atendendo às preocupações jusconcorrenciais identificadas no mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância, delibera adoptar uma decisão de não oposição, nos termos da alínea b) do n.º 1 e n.ºs 2 e 3 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, acompanhada da imposição das condições e obrigações seguintes, destinadas a garantir o cumprimento do conjunto de compromissos assumidos pela Notificante, constantes dos Anexos à presente Decisão, que são parte integrante da mesma, e que se passa a descrever:

COMPROMISSOS ASSUMIDOS PERANTE A AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

1. Nos termos do n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (“Lei da Concorrência” ou “LdC”), a “**TRPN – TRANSPORTES RODOVIÁRIOS PORTUGUESES DO NORTE, SOCIEDADE UNIPESSOAL, LDA.**”, sociedade por quotas com sede na Praça da Estação Rodoviária, freguesia de São Vicente, concelho de Braga, matriculada na competente Conservatória do Registo Comercial sob o número único de identificação e de pessoa colectiva 500 003 270, doravante designada por TRPN, assume perante a Autoridade da Concorrência, doravante designada por AdC, o cumprimento integral dos Compromissos que se seguem, que têm por objectivo eliminar as preocupações jus-concorrenciais identificadas no âmbito da análise da operação de concentração identificada em epígrafe.
2. Os Compromissos ora assumidos e de seguida descritos permitem que a AdC adopte uma decisão de não oposição no processo Ccent. n.º 49/2010, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 37.º e do n.º 2 do mesmo artigo, ambos da Lei da Concorrência, acompanhada da imposição das condições e obrigações (“Decisão”), no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1 do artigo 17.º dos respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro.

3. Os Compromissos constantes do presente documento entram em vigor na Data da Notificação da Decisão e fazem parte integrante da mesma.
4. Os prazos contados em dias estabelecidos no presente documento de Compromissos suspendem-se aos Sábados, Domingos e feriados nacionais, excepto quando seja expressamente indicado o contrário.
5. O presente documento de Compromissos deve ser interpretado nos termos da Decisão e da Lei da Concorrência.

Secção A. DEFINIÇÕES

Activo A)	Todos os direitos reais e obrigacionais relativos à Concessão entre Leiria e Pombal[CONFIDENCIAL]
Activo B)	[CONFIDENCIAL]
Activo C)	[CONFIDENCIAL]
Activo a Desinvestir	Todos os direitos reais e obrigacionais de exploração do percurso entre as localidades de Leiria e Pombal[CONFIDENCIAL]
AdC	Autoridade da Concorrência, criada pelo <u>Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro.</u>
Adquirente	Pessoa singular ou colectiva adquirente do Activo a Desinvestir.
Alienação ou Desinvestimento	Alienação efectiva do Activo a Desinvestir, traduzida na transferência da concessão correspondente ao mesmo e no início da exploração do Activo pelo Adquirente.
Compromissos	O conjunto de Compromissos identificados no presente documento, assumidos pela TRPN perante a AdC no âmbito da Operação de Concentração.
Contrato-Promessa de Alienação	Contrato-Promessa de Alienação do Activo a Desinvestir
Contrato de Alienação	Contrato definitivo e vinculativo de Alienação do Activo a Desinvestir.
Contrato de Mandato de Alienação, Mandato de Alienação ou Mandato	Contrato de Mandato exclusivo, celebrado entre a TRPN, enquanto Mandante, e o Mandatário de Alienação, tendo como

	objecto a Alienação [CONFIDENCIAL]
Controlo	Possibilidade de exercer, isoladamente ou em conjunto, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito, uma influência determinante sobre a actividade de uma empresa ou activo, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º da LdC.
Data da Decisão	Data da assinatura da Decisão pelo Conselho da AdC.
Data da Notificação da Decisão	Data da notificação da Decisão à TRPN.
Data da Alienação	Data da execução da Alienação.
Decisão	Decisão de não oposição emitida pela AdC no âmbito do processo Ccent. n.º 49/2010, nos termos da alínea b) do n.º 1 e dos números 2 e 3 do artigo 35.º, acompanhada da imposição de condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento de Compromissos assumidos pela TRPN com vista a assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva.
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestre, I.P., criado pelo Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril, cujos Estatutos foram aprovados pela Portaria n.º 545/2007, de 30 de Abril.
LdC	Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, que aprova o regime jurídico da concorrência e sucessivas alterações legislativas.
Mandatário de Alienação ou Mandatário	Pessoa singular ou colectiva nomeada pela TRPN e aprovada pela Autoridade da Concorrência, com quem a TRPN celebrará Mandato de Alienação.
Operação de Concentração	Negócio jurídico notificado à AdC, no dia 10 de Novembro de 2010, objecto do processo Ccent. n.º 49/2010.
Partes	TRPN e demais sociedades sobre as quais a Transdev detém o Controlo.

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

Período de Desinvestimento	Período total previsto para o Desinvestimento, que compreende o Primeiro e Segundo Períodos de Desinvestimento.
Plano inicial de Alienação	Plano inicial relativo ao modo de concretização das obrigações do Mandatário de Alienação, submetido por este à Autoridade da Concorrência, nos termos da Secção D <i>infra</i> .
Prazo de Desinvestimento	Termo do período em que a Alienação tem que ser efectuada, [CONFIDENCIAL]
Primeiro Período de Desinvestimento	[CONFIDENCIAL] , a contar da Data da Notificação da Decisão.
RBL	“RODOVIÁRIA DA BEIRA LITORAL, S.A.”, sociedade anónima controlada pela Transdev e integrante da mesma unidade económica, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, com sede na Avenida Fernão Magalhães, em Coimbra, matriculada na competente Conservatória do Registo Comercial sob o número único de identificação e de pessoa colectiva 502 550 414, com o capital social de € 6.008.349,22.
RTA	Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 32.272, de 31 de Dezembro de 1948 e respectivas alterações legislativas.
Segundo Período de Desinvestimento	[CONFIDENCIAL] , a contar da data do termo do Primeiro Período de Desinvestimento.
TRPN ou Mandante	“TRPN – TRANSPORTES RODOVIÁRIOS PORTUGUESES DO NORTE, SOCIEDADE UNIPessoAL, LDA.”, sociedade por quotas com sede na Praça da Estação Rodoviária, freguesia de São Vicente, concelho de Braga, matriculada na competente Conservatória do Registo Comercial sob o número único de identificação e de pessoa colectiva 500 003 270, Notificante da Operação de Concentração, que assume os Compromissos.

QUESTÃO PRÉVIA

- (i) **[CONFIDENCIAL]**.
- (ii) **[CONFIDENCIAL]**
- (iii) **[CONFIDENCIAL]**
- (iv) **[CONFIDENCIAL]**
- (v) **[CONFIDENCIAL]**
- (vi) Tendo sido concretizada a Alienação do Activo A), as Partes e as empresas que integrem a mesma unidade económica, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, pedirão a suspensão temporária por 3 (três) anos a contar da data da entrada em vigor do Contrato de Alienação ou o cancelamento de qualquer concessão interurbana que compreenda qualquer percurso entre Leiria e Pombal, com excepção das concessões/carreiras actualmente detidas e exploradas pela “RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.”.
- (vii) A TRPN expressamente declara e assume que a RBL subscreverá os documentos que forem necessários ao cumprimento do estabelecido no presente documento de Compromissos.

Secção B. COMPROMISSOS

6. De forma a assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva no mercado, a TRPN assume, perante a AdC, o compromisso de que será levada a cabo a Alienação até ao termo do Período de Desinvestimento, nos termos e condições seguintes:

Secção B.1 CONDIÇÕES**1.º COMPROMISSO: CONDIÇÃO DE ALIENAÇÃO**

- 7. A TRPN assume, perante a AdC, o compromisso de que o Activo a Desinvestir será alienado até ao termo do Período de Desinvestimento.
- 8. A **[CONFIDENCIAL]** TRPN poderá proceder, **[CONFIDENCIAL]**, à Alienação referida no anterior ponto:
- 9. **[CONFIDENCIAL]**Na presente condição de Alienação incluem-se todos os direitos e obrigações inerentes à exploração do Activo a Desinvestir, incluindo a assunção pelo Adquirente das obrigações que emergem para a RBL referentes aos títulos de transportes (incluindo passes) vendidos até à Data da Alienação inerentes ao Activo a Desinvestir;
- 10. A Alienação do Activo a Desinvestir será concretizada até **[CONFIDENCIAL]** após a Data da Notificação da Decisão, sem prejuízo da suspensão deste prazo sempre que se verifique qualquer das circunstâncias seguintes e durante todo o período de verificação da mesma:
 - a. Durante o período de apreciação da minuta final do Contrato-Promessa de Alienação e do Contrato de Alienação pela AdC, *i.e.*, desde o momento da recepção pela AdC das minutas de tais contratos e de toda a informação prevista no ponto 50 até à AdC comunicar formal e definitivamente a aprovação ou rejeição de tal minuta;
 - b. Durante o período de apreciação da operação de concentração, no caso de a Alienação consubstanciar uma operação de concentração sujeita a controlo nos termos da LdC;

- c. Durante o período de apreciação pelo IMTT dos pedido(s) de autorização para Alienação do Activo a Desinvestir, ou seja, desde a data em que tal(is) pedido foi(ram) apresentado(s) até o momento em que o IMTT se pronuncie sobre o(s) mesmo(s), comprometendo-se, desde já, a TRPN a desenvolver todos os esforços necessários à obtenção da(s) mencionada(s) autorização(ões) no prazo mais curto possível;
11. A Alienação será concretizada até **[CONFIDENCIAL]** após a Data da Notificação da Decisão, sem prejuízo da prorrogação do prazo sempre que se verifique qualquer das circunstâncias seguintes e durante os períodos a seguir mencionados:
- a. Caso a RBL assine o Contrato-Promessa de Alienação, previamente aprovado pela AdC, durante o período de 20 dias úteis que antecede o termo do Primeiro Período de Desinvestimento, o Primeiro Período de Desinvestimento é prorrogado por **[CONFIDENCIAL]**, para proceder à assinatura do Contrato de Alienação e à implementação da Alienação, sendo consequentemente adiada, pelo mesmo período, a entrada em vigor do Contrato de Mandato de Alienação;
 - b. Caso o Mandatário de Alienação assine o Contrato-Promessa de Alienação **[CONFIDENCIAL]**, previamente aprovado pela AdC, durante o período de 20 dias úteis que antecede o termo do Segundo Período de Desinvestimento, o Segundo Período de Desinvestimento é prorrogado por **[CONFIDENCIAL]**, para proceder à assinatura do Contrato de Alienação e à implementação da Alienação;
 - c. Sem prejuízo do disposto na alínea c) do número anterior, caso se antevja uma impossibilidade de cumprimento do Prazo de Desinvestimento em resultado do tempo necessário à obtenção de licenças ou autorizações por parte de qualquer entidade pública, a AdC pode, mediante requerimento fundamentado da TRPN ou do Mandatário de Alienação, prorrogar aquele Prazo de Desinvestimento pelo período necessário à obtenção das mesmas.
12. Os prazos de suspensão e de prorrogação mencionados nos anteriores n.ºs 10 e 11 são cumulativos, ficando estabelecido que, no caso de o prazo se encontrar suspenso e ocorrer qualquer circunstância que dê lugar à prorrogação do mesmo, o prazo desta prorrogação só se inicia após o termo da suspensão, sendo também cumulativos na situação inversa.
13. A TRPN celebrará o Mandato de Alienação, nos termos mencionados na minuta de Contrato de Mandato de Alienação anexo à Decisão, com o Mandatário de Alienação, até 7 dias antes do início do Segundo Período de Desinvestimento, para que o Mandatário de Alienação entre em funções no primeiro dia útil deste período.
14. A TRPN terá cumprido a presente condição de Alienação se, no final do Período de Desinvestimento, tiver sido celebrado um Contrato de Alienação e tiver ocorrido a Alienação, tendo a viabilidade económica e a competitividade do Activo a Desinvestir sido preservadas.

2.º COMPROMISSO- NÃO EXPLORAÇÃO DO PERCURSO ALVO DE ALIENAÇÃO ENTRE POMBAL E LEIRIA

15. As Partes e as empresas que integrem a mesma unidade económica, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, não podem:

- a. no prazo de 5 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, adquirir o Activo a Desinvestir que tenha sido objecto de Alienação[**CONFIDENCIAL**];
 - b. no prazo de 3 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, solicitar uma nova concessão interurbana e/ou a extensão de qualquer concessão interurbana já detida que implique a exploração do percurso entre Pombal e Leiria;
 - c. no prazo de 3 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, explorar qualquer concessão já detida que compreenda o percurso interurbano entre Pombal e Leiria.
16. Exclui-se do disposto nas anteriores alíneas a), b) e c) a exploração pela “RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.” das concessões/carreiras actualmente detidas e exploradas por esta sociedade, sendo a “RODOVIÁRIA DO TEJO” S.A.” livre de continuar tal exploração.
17. A TRPN terá cumprido a presente condição de não exploração se as Partes e as empresas que integrem a mesma unidade económica, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, não tiverem adquirido o Activo a Desinvestir nos termos previstos na alínea a) do ponto 15 e não tiverem explorado qualquer concessão interurbana que abrange o percurso alvo de Alienação entre Pombal e Leiria no prazo previsto na alínea b) do ponto 15. Exclui-se do disposto neste parágrafo a exploração pela “RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.” das concessões/carreiras actualmente detidas e exploradas por esta sociedade, sendo a “RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.” livre de continuar tal exploração.

Secção B.2 OBRIGAÇÕES

Obrigações relativas aos Compromissos:

18. A TRPN entende oportuno assumir as seguintes obrigações:

(i) Obrigações relativas ao processo de Alienação

19. A TRPN obriga-se, até o final do prazo de [**CONFIDENCIAL**] a contar da Data da Notificação da Decisão, a nomear um Mandatário de Alienação, nos termos previstos nos pontos 33 a 48 *infra*.
20. O Mandatário de Alienação deve ser independente das Partes e das empresas que integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, possuir as necessárias qualificações e experiência para exercer o mandato e não ter qualquer conflito de interesses. O Mandatário é remunerado [**CONFIDENCIAL**] e actua no interesse da AdC, com vista ao cumprimento dos Compromissos. A TRPN obriga-se a que seja estabelecida uma modalidade de retribuição com o Mandatário que não o possa inibir ou desincentivar do cumprimento escrupuloso do Mandato, bem como da boa e rápida execução do presente compromisso de Alienação.
21. O Adquirente tem que ser previamente aprovado pela AdC, nos termos descritos na **Secção E** *infra*, tendo a Alienação que ocorrer nos termos estabelecidos no Contrato-promessa de Alienação e no Contrato de Alienação que forem igualmente aprovados pela AdC.
22. Após a assinatura do Contrato-Promessa de Alienação e sem prejuízo do disposto no anterior ponto 11, alínea b da **Secção B.1**, a TRPN compromete-se a que seja

apresentado ao IMTT (e a diligenciar para que o promitente-Adquirente apresente juntamente com a RBL) um requerimento a solicitar a autorização prévia para a Alienação, nos termos e para os efeitos do artigo 116.º do RTA. Este requerimento será acompanhado da respectiva caução nos termos do artigo 110.º do RTA.

23. A TRPN obriga-se a remeter à AdC uma cópia do requerimento referido no ponto anterior no prazo de 5 dias úteis a contar da data da entrega do mesmo no IMTT.
24. A RBL e o promitente-Adquirente celebrarão o Contrato de Alienação no prazo de **[CONFIDENCIAL]** a contar da data em que forem notificados da autorização do IMTT.
25. No caso de a Alienação ser uma operação de concentração sujeita a controlo da AdC nos termos da LdC, a Alienação não poderá ocorrer enquanto não for proferida decisão de não oposição desta Autoridade.
26. Concretizada a Alienação, a TRPN obriga-se, nos termos do artigo 118.º do RTA, a que será pedida a suspensão da exploração das demais concessões interurbanas que a RBL seja titular no percurso alvo de Alienação entre Pombal e Leiria, pelo prazo de 3 anos após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, ou requerer o cancelamento de tais concessões, conforme venha a ser decidido pela TRPN.

(ii) Obrigações relativas à condição de preservação da viabilidade económica e competitividade do Activo a Desinvestir

27. Desde a Data da Notificação da Decisão até à Data da Alienação, a TRPN, sem prejuízo do estabelecido na anterior Questão Prévia e da realização dos procedimentos aí mencionados, deve assegurar a preservação da viabilidade económica, do valor de mercado e da competitividade **[CONFIDENCIAL]**, de acordo com a prática de boa gestão, comprometendo-se, nomeadamente:
 - a. A **[CONFIDENCIAL]**;
 - b. A abster-se de adoptar quaisquer actos que possam ter algum efeito adverso no valor, na gestão ou na competitividade da exploração **[CONFIDENCIAL]**;
 - c. A alocar recursos suficientes para a prestação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros **[CONFIDENCIAL]**.

(iii) Obrigação de não envolvimento

28. A TRPN compromete-se, desde a Data da Notificação da Decisão até à Data da Alienação (e sem prejuízo do estabelecido na anterior Questão Prévia), a manter o Activo a Desinvestir autónomo dos demais activos detidos por esta e pelas demais sociedades sobre as quais a Transdev detém Controlo.

(iv) Due Diligence

29. A TRPN deve assegurar que seja concedida ao promitente-Adquirente a possibilidade de efectuar uma *due diligence*, concedendo-lhe todas as informações e elementos necessários sobre o Activo a Desinvestir, com as devidas ressalvas de confidencialidade.

(v) Acompanhamento e fiscalização

30. A TRPN compromete-se a manter a AdC regularmente informada sobre o cumprimento dos Compromissos, reportando todas as informações relevantes para o

respectivo acompanhamento e fiscalização, respondendo aos pedidos de esclarecimento e de informação que esta lhe dirigir.

31. A TRPN obriga-se a submeter, no prazo de 10 dias úteis após o termo de cada mês de calendário à AdC, relatórios acerca dos potenciais Adquirentes e do estado das negociações.
32. As Partes devem informar a AdC dos desenvolvimentos nos eventuais processos de *due diligence* que tenham lugar, devendo para o efeito remeter uma cópia da lista de informações e documentos que serão disponibilizados ao promitente-Adquirente antes de a mesma lhes ser remetida.

Secção C. SELECÇÃO DO MANDATÁRIO DE ALIENAÇÃO

33. A TRPN nomeia um Mandatário de Alienação, para proceder à alienação **[CONFIDENCIAL]** e exercer as demais funções previstas na minuta de Contrato de Mandato de Alienação, previamente aprovada pela AdC e que faz parte integrante da Decisão.
34. Para este efeito, a TRPN entregará à AdC, no prazo de **[CONFIDENCIAL]** a contar da data da Notificação da Decisão, uma lista de, pelo menos, duas entidades idóneas que pretenda nomear para as funções de Mandatário de Alienação.
35. A identificação das entidades propostas deverá ser acompanhada dos elementos necessários à verificação dos requisitos previstos no ponto 20 *supra*.
36. Depois de receber a lista elaborada pela TRPN, a AdC aprova todas as entidades propostas que considere reunirem os requisitos referidos no ponto 20 *supra*, podendo recusar, fundamentadamente, qualquer das entidades propostas pela TRPN ou a totalidade das mesmas.
37. Caso a AdC aprove pelo menos uma das entidades propostas, a TRPN inicia de imediato negociações com a entidade aprovada pela AdC com vista a obter um acordo sobre o Mandato de Alienação ou propõe, nos 5 dias úteis seguintes à decisão da AdC, o nome de duas novas entidades, acompanhado dos elementos necessários à verificação dos requisitos previstos no ponto 20 *supra*.
38. Caso a AdC não aprove nenhuma das entidades propostas da primeira lista apresentada, a TRPN propõe, nos 5 dias úteis seguintes à decisão de rejeição da AdC, o nome e elementos de duas novas entidades, devendo ser acompanhada, relativamente a cada uma das entidades propostas, dos elementos necessários à verificação dos requisitos previstos no ponto 20 *supra*.
39. Caso a apreciação da primeira e segunda listas apresentadas não resulte na aprovação pela AdC de, pelo menos, uma entidade, a AdC indica o nome de, pelo menos, duas entidades, com uma das quais a TRPN deve negociar para exercer as funções de Mandatário de Alienação.

Secção D. MANDATO DE ALIENAÇÃO

40. Caso não tenha sido celebrado um Contrato-Promessa de Alienação **[CONFIDENCIAL]** ou no caso de a AdC ter rejeitado o Adquirente ou os termos do contrato propostos durante esse período, a TRPN celebrará Contrato de Mandato de Alienação nos termos da minuta previamente autorizada pela AdC.

41. O contrato de Mandato de Alienação do Activo a Desinvestir obriga o Mandatário de Alienação, no Segundo Período de Desinvestimento, a proceder à Alienação **[CONFIDENCIAL]** e deverá prever, pelo menos, o seguinte:
- a. O objecto do Mandato, correspondente à **[CONFIDENCIAL]**, sendo este o Activo a Desinvestir no âmbito do Mandato;
 - b. O Mandato é conferido no interesse da AdC, na qualidade de entidade perante a qual foi assumido o Compromisso e a quem incumbe fiscalizar o cumprimento do mesmo;
 - c. O direito da AdC de, por iniciativa própria ou a pedido da TRPN ou do Mandatário, dar a este último as instruções que repute necessárias ao cumprimento dos Compromissos;
 - d. Uma modalidade de retribuição com o Mandatário que não possa inibir ou desincentivar este último do cumprimento escrupuloso do Mandato, bem como da boa e rápida execução dos Compromissos;
 - e. Relativamente à TRPN, as obrigações desta empresa:
 - (i) se abster de promover, por si ou por terceiro, a transmissão do Activo a Desinvestir durante a vigência do Mandato;
 - (ii) fornecer ao Mandatário toda a informação de que este razoavelmente necessite para cumprir o Mandato que lhe foi confiado;
 - (iii) Sem prejuízo do disposto na alínea anterior, caso a TRPN decida não fornecer ao Mandatário qualquer informação de que este razoavelmente necessite para cumprir o Mandato que lhe foi confiado, nomeadamente, porque está legal ou contratualmente impedida de a fornecer ou porque a reputa irrelevante para o cumprimento do Mandato, comunica tal decisão, fundamentadamente, à AdC.
 - f. Relativamente ao Mandatário, as obrigações de praticar todos os actos jurídicos e materiais necessários à execução plena e atempada dos Compromissos, designadamente:
 - (i) Entrega do Plano inicial de Alienação, no prazo de 10 dias úteis a contar da data da assinatura do Contrato de Mandato de Alienação, indicando todos os passos que pretende vir a efectuar nesse sentido, nomeadamente os prazos previstos;
 - (ii) Dar imediatamente a conhecer à Mandante e à AdC qualquer conflito de interesses que possa impedir ou pôr em causa a boa execução do Mandato de Alienação;
 - (iii) Procurar, seleccionar e contactar, pela(s) forma(s) que entender mais conveniente(s), eventuais interessados na aquisição do Activo a Desinvestir, que preencham os requisitos previstos nos Compromissos;
 - (iv) Fazer publicar, a expensas da TRPN, em dois jornais de expansão nacional, que está a ser promovida a Alienação;
 - (v) Elaborar um dossier de apresentação do Activo a Desinvestir para facultar às pessoas e/ou entidades por si contactadas e obter destas a assinatura de um termo de confidencialidade previamente aprovado pela AdC;
 - (vi) Incluir em todos os documentos e correspondência relevantes a menção de que a Alienação visa dar cumprimento aos Compromissos assumidos pela Mandante perante a AdC e, bem assim, que os termos e condições do

Contrato-Promessa de Alienação e do Contrato de Alienação carecem de aprovação da AdC e, no que diz respeito às declarações de garantia e demais obrigações, de aprovação da própria Mandante;

- (vii) Dar a conhecer à Mandante e à AdC a identidade dos potenciais adquirentes do Activo a Desinvestir;
- (viii) Estudar, negociar e definir os termos e as condições, procedimentais e substantivas, de Alienação, com integral respeito pelos Compromissos;
- (ix) Estudar, negociar e preparar o Contrato-Promessa de Alienação e o Contrato de Alienação, com respeito pelos Compromissos e pelo disposto no Contrato de Mandato;
- (x) Submeter à aprovação da AdC a minuta final do Contrato-Promessa de Alienação e do Contrato de Alienação, bem como o Adquirente, com todos os documentos necessários à sua aprovação;
- (xi) Praticar, em representação da Mandante, os actos constantes da procuração irrevogável a seu favor passada pela Mandante, com poderes suficientes e necessários para alienar o Activo a Desinvestir;
- (xii) Cobrar do Adquirente o preço de aquisição do Activo a Desinvestir e entregá-lo, de acordo com as melhores práticas do mercado[CONFIDENCIAL];
- (xiii) Elaborar e entregar, no prazo de 10 dias úteis após o termo de cada mês de calendário, à AdC, com cópia da versão não confidencial para a Mandante, um relatório escrito sobre a execução do Mandato de Alienação, contendo, pelo menos, as seguintes informações:
 - a. Diligências desenvolvidas no sentido do cumprimento do Mandato;
 - b. Lista de potenciais interessados na aquisição do Activo a Desinvestir e parecer preliminar sobre cada um deles;
 - c. Estado das negociações com os potenciais adquirentes;
 - d. Eventuais problemas ou dificuldades no processo de Alienação;
 - e. Qualquer outra informação que considere importante para a boa execução do Mandato.
- (xiv) Informar por escrito a AdC, com cópia da versão não confidencial para a Mandante, sobre a execução do Mandato, sempre que tal se justifique ou lhe seja solicitado pela AdC;
- (xv) Informar por escrito a AdC sobre qualquer informação que chegue ao seu conhecimento e que possa pôr em causa a boa e rápida execução dos Compromissos, nomeadamente de qualquer acção da TRPN que possa colocar em causa a diminuição do valor do Activo a Desinvestir;
- (xvi) Informar por escrito a Mandante, com cópia para a AdC, sobre a execução do Mandato, sempre que tal se justifique ou lhe seja solicitado pela Mandante;
- (xvii) Sempre que julgue necessário ou oportuno, propor por escrito à AdC, com cópia da versão não confidencial para a Mandante, as medidas que, no seu entender, devem ser tomadas para prevenir um qualquer incumprimento dos Compromissos por parte da Mandante;
- (xviii) Representar a Mandante junto do IMTT;

- (xix) Executar o Mandato de forma diligente e de boa fé.
- g. O Mandante e o Mandatário reconhecem à Autoridade da Concorrência o direito de, por iniciativa própria ou a pedido do Mandante e/ou do Mandatário, dar a ambos as instruções que repute necessárias ao cumprimento do Mandato e dos Compromissos.
42. A TRPN apresentará à AdC, até 7 dias úteis antes do início do Segundo Período de Desinvestimento, um original, devidamente assinado, do Contrato de Mandato de Alienação.
43. O Contrato de Mandato de Alienação é irrevogável, nos termos legais, por iniciativa unilateral da Mandante, sendo, contudo, revogável pela AdC.
44. O Mandatário de Alienação inicia as suas funções no primeiro dia útil do Segundo Período de Desinvestimento previsto no presente documento de Compromissos e efectuará a Alienação até **[CONFIDENCIAL]**, sem prejuízo da suspensão deste prazo sempre que se verifique qualquer das circunstâncias seguintes e durante todo o período de verificação da mesma:
- Durante o período de apreciação da minuta final do Contrato-Promessa de Alienação e do Contrato de Alienação pela AdC, *i.e.*, desde o momento da recepção pela AdC de toda a informação prevista no ponto 50 até à AdC comunicar formal e definitivamente a aprovação ou rejeição de tal minuta;
 - Durante o período de apreciação da operação de concentração, no caso da Alienação consubstanciar uma operação de concentração sujeita a controlo nos termos da LdC;
 - Durante o período de apreciação pelo IMTT do pedido(s) de autorização(ões) para Alienação, ou seja, desde a data em que tal(is) pedido foi(ram) apresentado(s) até o momento em que o IMTT se pronuncie sobre o(s) mesmo(s), comprometendo-se, desde já, a TRPN a desenvolver todos os esforços necessários à obtenção da(s) mencionada(s) autorização(ões) no prazo mais curto possível;
45. Caso o Mandatário de Alienação assine o Contrato-Promessa de Alienação, previamente aprovado pela AdC, durante o período de 20 dias úteis que antecede o termo do Segundo Período de Desinvestimento, o Segundo Período de Desinvestimento é prorrogado por **[CONFIDENCIAL]**, para proceder à assinatura do Contrato de Alienação e à implementação da Alienação.
46. Tal como referido no anterior ponto 12, os prazos de suspensão e de prorrogação mencionados nos anteriores pontos 44 e 45 são cumulativos, ficando estabelecido que, no caso de o prazo se encontrar suspenso e ocorrer qualquer circunstância que dê lugar à prorrogação do mesmo, o prazo desta prorrogação só se inicia após o termo da suspensão, sendo também cumulativos na situação inversa.
47. Em caso de extinção do Mandato de Alienação, mormente por revogação, tem lugar novo processo de indicação e escolha de Mandatário de Alienação, cujos termos são em tudo idênticos aos dos procedimentos estabelecidos nas **Secções C e D**, devendo a TRPN apresentar nova lista nos termos do previsto na **Secção C**, no prazo de 5 dias úteis a contar do momento em que teve conhecimento da futura cessação ou, caso não tenha conhecimento antecipado, a contar da cessação do Mandato.
48. Não obstante o disposto no ponto anterior, o Mandatário de Alienação cessante mantém-se em funções até à entrada em vigor do novo Mandato.

Secção E. ADQUIRENTE

49. O Contrato-Promessa de Alienação, o Contrato de Alienação e o Adquirente devem ser previamente aprovados pela AdC.
50. De forma a assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva, para que seja aprovado pela AdC, o Adquirente deve:
- a. Ser independente da TRPN e das empresas que integrem a mesma unidade económica, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC;
 - b. Ser detentor da necessária capacidade financeira, capacidade técnica e experiência, nomeadamente:
 - (i) Ser uma entidade licenciada;
 - (ii) Estar comprovadamente dotada de recursos económicos, financeiros e humanos suficientes;
 - (iii) Ter comprovados experiência e incentivos para poder vir a desenvolver a exploração do Activo a Desinvestir, cumprindo todas as obrigações que para si emergem enquanto titular do mesmo;
 - (iv) Não ser susceptível de criar, *prima facie*, preocupações concorrenciais nem preocupações quanto à implementação do Contrato de Alienação.
51. Ocorrendo a Alienação ao Adquirente, a TRPN compromete-se a enviar uma certidão do Contrato de Alienação ao IMTT e outra à AdC, no prazo de 5 dias úteis a contar da data da celebração do mesmo.

ANEXOS

Anexo n.º 1 - **[CONFIDENCIAL]**;

Anexo n.º 2 - **[CONFIDENCIAL]**;

Anexo n.º 3 - **[CONFIDENCIAL]**.

Lisboa, 13 de Setembro de 2011

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Jaime Andrez
Vogal

João Espírito Santo Noronha
Vogal

Índice

1.	OPERAÇÃO NOTIFICADA	2
2.	AS PARTES	2
2.1.	Empresa Adquirente	2
2.2.	Empresas Adquiridas.....	3
3.	NATUREZA DA OPERAÇÃO.....	5
4.	OBRIGATORIEDADE DE NOTIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO	5
4.1.	Aquisição de controlo sobre a Internorte: notificação obrigatória	5
4.2.	Aquisição de controlo sobre a Rodoviária do Tejo: notificação obrigatória.....	9
4.3.	Conclusão sobre o carácter obrigatório da notificação.....	12
5.	MERCADOS RELEVANTES	12
5.1.	Mercados do Produto e Geográfico Relevantes.....	12
5.1.1.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana 13	
5.1.2.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância	14
5.1.3.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviço ocasional.....	16
5.1.4.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros. 17	
5.1.5.	Mercado da prestação de serviços de agências de viagens	17
5.2.	Conclusão relativa aos Mercados Relevantes	18
6.	AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL	18
6.1.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área urbana 18	
6.2.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário pesado de passageiros da área interurbana de curta distância	20
6.3.	Mercado dos serviços de transporte rodoviário público de passageiros em serviço ocasional	26
6.4.	Mercado dos serviços de transporte internacional de passageiros	26
6.5.	Mercado da prestação de serviços de agências de viagens	27
7.	COMPROMISSOS	27
7.1.	Compromissos estruturais propostos pela Notificante	27
7.2.	Análise dos compromissos estruturais	28
8.	AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS	29
8.1.	Observações da Notificante	29
8.2.	Análise da AdC	30
8.3.	Conclusão da Audiência dos Interessados	31
9.	DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	31

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios da Adquirente, para os anos de 2006, 2007 e 2008	3
Tabela 2 – Volume de negócios da Adquirida, para os anos de 2006, 2007 e 2008	5
Tabela 3: Sobreposições Transdev / RT	20
Tabela 4: Estrutura de mercado remetida pela Notificante para cada uma destas sobreposições, em 2008.....	21
Tabela 5: Representatividade das Sobreposições nas Carreiras (em termos de Nº Passageiros).....	23