

Ccent. 48/2015
STCP*ALSA/STCP

Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência

[alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

27/11/2015

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

Processo Ccent. 48/2015 – STCP*ALSA/STCP

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 12 de outubro de 2015, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (“Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição de controlo conjunto, pela empresa NATIONAL EXPRESS GROUP PLC (“NATIONAL EXPRESS”), através da sua subsidiária de direito português ALSA – Metropolitana do Porto, Lda. (“ALSA”), e pela Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (“STCP”), sobre os ativos da STCP objeto do contrato de subconcessão a celebrar entre a STCP e a ALSA (“Ativos STCP”).
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea b) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher a condição enunciada na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresas Adquirentes

3. A NATIONAL EXPRESS tem atividade principalmente no setor do transporte rodoviário por autocarros e no setor do transporte ferroviário, nomeadamente no Reino Unido, América do Norte, Marrocos e Espanha. Em Portugal presta serviços de viagens internacionais com origem/destino em diversas cidades portuguesas.
4. A NATIONAL EXPRESS controla as sociedades de direito espanhol Nex Continental Holdings, S.L.U., Alsa Ferrocarril, S.A.U., e Alsa Atlántica. S.L.U., as quais desenvolvem a sua atividade no setor do transporte rodoviário de passageiros em Espanha. Estas sociedades controlam, por sua vez, a ALSA, empresa constituída para efeitos da subconcessão em causa.
5. Os volumes de negócios realizados pelo Grupo NATIONAL EXPRESS, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no Espaço Económico Europeu (“EEE”) e a nível mundial, referentes aos anos 2012 a 2014, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volumes de negócios do Grupo NATIONAL EXPRESS, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]
EEE	[>100]	[>100]	[>100]
Mundial	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante

6. A STCP desenvolve a atividade de exploração do transporte rodoviário de passageiros na área urbana do Grande Porto, podendo, acessoriamente, explorar transportes coletivos de passageiros de superfície naquela área geográfica e fora da mesma, nos termos do Decreto-Lei n.º 202/94, de 23 de julho.
7. O Estado português é o acionista único da STCP, sendo a função acionista exercida pelo membro do Governo responsável pela área das finanças, em articulação com o membro do Governo responsável pela respetiva área setorial, ou seja, com o Ministério da Economia.
8. A STCP apenas realiza volumes de negócios no território nacional. Nestes termos, apresentam-se, na tabela seguinte, os respetivos volumes de negócios, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, referentes aos anos 2012 a 2014:

Tabela 2 – Volumes de negócios da STCP, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante

9. Importa ainda ter presente o volume de negócios realizado pela empresa Metro do Porto, S.A. (“MP”), uma vez que ambas – STCP e MP – são empresas da área dos transportes, controladas pelo Estado português, e geridas em conjunto¹. Assim, considera-se, além do volume de negócios da STCP, o volume de negócios realizado pela MP em Portugal, que foi, em 2014, de € [<100] milhões, pelo que a presente operação de concentração é de notificação prévia obrigatória ao abrigo da alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência.

2.2. Os Ativos STCP

10. A subconcessão relativa aos Ativos STCP tem por objeto principal a exploração, por um período de dez anos², do sistema de transporte coletivo de passageiros em modo rodoviário, em autocarros, na área da cidade do Porto e que é, atualmente, explorado pela STCP.

¹ Cf. Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, H² Artigo 3.º, n.º 1, do Caderno de Encargos relativo à Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (“CESTCP”).

² Artigo 3.º, n.º 1, do Caderno de Encargos relativo à Subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (“CESTCP”).

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 3

11. Incluem-se na exploração do sistema de transporte:
- a) A operação do sistema de transporte, em conformidade com o Anexo All³, nas linhas, partes de linha, nos percursos e parte dos percursos, constantes do Anexo Al⁴, as/os quais, na vigência do Contrato, poderão sofrer alterações, bem como as linhas/os percursos que, no decurso do Contrato, venham a ser incorporadas no Sistema de Transporte⁵;
 - b) A manutenção dos autocarros, veículos de apoio e instalações fixas, em conformidade com os Anexos AIV e AV⁶, bem como a utilização dos bens que venham a ser afetos e/ou integrados na subconcessão⁷;
 - c) A exploração dos espaços destinados à afixação de publicidade, em conformidade com o Anexo AXXI^{8,9}; e
 - d) A realização de serviços ocasionais pontuais ou de serviços especializados regulares de transporte¹⁰.
12. Ficarão afetos à subconcessão, nela se integrando para os devidos e legais efeitos, os autocarros, instalações fixas e veículos de apoio e demais bens identificados nos Anexos AIV, AV e AVIII¹¹, nas precisas condições de uso e operacionalidade que à data possuírem¹².
13. Os Ativos STCP apenas realizam volumes de negócios no território nacional. Nestes termos, apresentam-se, na tabela seguinte, os respetivos volumes de negócios,

³ Do CESTCP.

⁴ Do CESTCP.

⁵ Artigo 2.º, n.º 2, alínea a), do CESTCP. Segundo as Notificantes e nos termos dos Anexos AI e All do CESTCP, o sistema de transporte STCP inclui a exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros em modo rodoviário urbano nos concelhos do Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar.

⁶ Do CESTCP.

⁷ Artigo 2.º, n.º 2, alínea b), do CESTCP.

⁸ Do CESTCP.

⁹ A publicidade e a exploração de atividades comerciais conexas com a Operação, nomeadamente a afixação de publicidade em locais ou bens afetos à subconcessão, como seja em autocarros e em paragens, poderão ser efetuadas pelo subconcessionário, de acordo com as condições estabelecidas em Anexo AXXI (artigos 2.º, n.º 2, alínea c), e 26.º, n.º 1, do CESTCP).

¹⁰ O subconcessionário poderá ainda desenvolver a realização de serviços ocasionais em autocarros, designadamente a realização de serviços de transporte ocasionais pontuais ou serviços especializados regulares, em regime de aluguer, desde que não ponha em causa ou afete a prestação de transporte enquadrada no Plano de Operações (artigos 2.º, n.º 2, alínea d), e 26.º, n.º 2, alínea a), do CESTCP). O adjudicatário poderá ainda desenvolver a prestação de informação em *real time* aos clientes, via aplicação para telefones móveis SMSBus (artigo 26.º, n.º 2, alínea b), do CESTCP). O adjudicatário poderá ainda desenvolver outras atividades comerciais, desde que previamente comunicadas à entidade adjudicante e acordadas as respetivas condições (artigo 26.º, n.º 3, do CESTCP). A indicação das prestações acima referidas não é taxativa, estando o subconcessionário obrigado a desenvolver todas as atividades que se incluam na subconcessão, mesmo que não expressamente especificadas, tendo em vista o constante melhoramento e otimização da exploração do sistema de transporte em causa (artigo 2.º, n.º 3, do CESTCP).

¹¹ Do CESTCP.

¹² Artigo 7.º, n.º 1, do CESTCP. Os bens e equipamentos e os direitos de utilização dos bens e equipamentos serão afetos e disponibilizados ao subconcessionário no início do período de funcionamento normal (artigo 14.º, n.º 5, do CESTCP).

calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, referentes aos anos 2012 a 2014:

Tabela 3 – Volumes de negócios dos Ativos STCP, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

14. A presente operação tem origem no “Procedimento Pré-Contratual por Ajuste Direto para as Subconcessões dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A., e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.”.
15. Nesse âmbito, o Conselho de Administração da STCP comunicou às sociedades de direito espanhol Nex Continental Holdings, S.L.U., Alsa Ferrocarril, S.A.U., e Alsa Atlántica. S.L.U., controladas pela NATIONAL EXPRESS, em 14 de setembro de 2015, a adjudicação da proposta das mesmas para a subconcessão do sistema de transportes STCP, devendo as empresas adjudicatárias constituir uma sociedade comercial para o efeito.
16. A operação que ora se analisa materializa-se na subconcessão, pelo prazo de dez anos, do sistema de transporte STCP, atualmente explorado pela STCP.
17. Da conclusão do contrato de subconcessão resultará uma alteração de controlo sobre os Ativos STCP, que representam uma atividade à qual poderá ser atribuído, inequivocamente, um volume de negócios, nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência.
18. Ou seja, os Ativos STCP encontram-se presentemente sob controlo exclusivo da STCP, a qual, enquanto concessionária detida integralmente pelo Estado, tem o direito de explorar — o direito de uso ou fruição sobre — a universalidade de bens afetos às atividades de serviço público de transporte objeto da concessão em causa¹³. Além disso, a STCP detém o controlo operativo dos ativos afetos à respetiva concessão de serviço público de transporte.
19. Após a celebração do contrato de subconcessão, a NATIONAL EXPRESS, que controla a ALSA, a subconcessionária, adquirirá a possibilidade de exercer, conjuntamente com a concessionária STCP, uma influência determinante sobre os Ativos STCP, nomeadamente atendendo a que:
 - i) A ALSA assegurará, como acima se refere, a operação do sistema de transporte, a manutenção dos bens afetos à subconcessão, a exploração dos espaços destinados à afixação de publicidade e a realização de serviços ocasionais pontuais ou de serviços especializados regulares de transporte, dispondo, para o efeito, de margem de atuação, mormente no que respeita à concretização dos parâmetros relativos à qualidade dos serviços a prestar previstos no caderno de encargo¹⁴;

¹³ Cf. Decreto-Lei n.º 379/98, de 27 de novembro, artigo 1.º.

¹⁴ Há conceitos indeterminados cuja densificação ficará a cargo da subconcessionária. Por exemplo, a subconcessionária deve adotar as *melhores práticas*, nomeadamente as da gestão da circulação, com **Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

- ii) A ALSA assumirá parte do risco comercial decorrente de uma parte da sua remuneração estar direta e proporcionalmente relacionada com as receitas tarifárias obtidas com a exploração do sistema de transporte em causa¹⁵;
 - iii) A ALSA assumirá a responsabilidade exclusiva pela correta exploração do sistema de transporte da STCP, ainda que recorra a outras entidades por si contratadas¹⁶;
 - iv) A ALSA terá um papel ativo na definição do Plano de Oferta, documento que define os termos concretos do serviço de transporte a prestar em cada ano¹⁷; e
 - v) A ALSA elaborará e/ou desenvolverá, com base no Plano de Oferta e/ou nas orientações definidas pela subconcedente, o Plano de Operação, o qual define a utilização dos recursos, humanos e materiais, necessários à produção do serviço¹⁸.
20. Não obstante o acima exposto, após a celebração do contrato de subconcessão, a STCP deterá, em particular, as seguintes prerrogativas relativamente ao Ativos STCP:
- i) A aprovação, fixação e atualização dos tarifários a vigorar¹⁹; e
 - ii) A elaboração e aprovação do Plano de Oferta²⁰, que consagra instruções e/ou orientações, através das quais são transmitidos os requisitos de produção de transporte a realizar, para cada período de aplicação.²¹
21. Do acima exposto resulta que, tanto a subconcedente, a STCP, como a subconcessionária, a ALSA, terão a possibilidade de exercer uma influência

zelo e diligência adequados (Artigo 17.º, n.º 1, do CESTCP). No que respeita à renovação da frota, o Anexo AIV do CESTCP (ponto AIV8 1 — Frota de Autocarros) estabelece que a substituição dos autocarros pode ser feita por autocarros novos ou por veículos no máximo com oito anos de vida, o que confere uma margem de atuação significativa à subconcessionária no momento da substituição dos veículos em causa.

¹⁵ Artigo 36.º, n.º 1.2, do CESTCP.

¹⁶ Artigos 4.º, n.º 1, e 6.º, n.º 1, do CESTCP.

¹⁷ Com efeito, na elaboração do Plano de Oferta a subconcedente, a STCP, toma em consideração, designadamente, as necessidades de adaptação dos níveis da oferta às necessidades da procura, bem como as sugestões e recomendações da subconcessionária (Artigo 17.º, n.º 4, do CESTCP). Para este efeito, a subconcedente realiza anualmente reuniões com a subconcessionária com vista a estabelecer os princípios a adotar na elaboração do Plano de Oferta para o ano seguinte. As sugestões e as recomendações fundamentadas da subconcessionária, a ALSA, devem constar de documentação própria, entregue até quinze dias antes da data de início da realização das reuniões acima referidas (Artigo 17.º, n.º 3, do CESTCP).

¹⁸ Artigo 17.º, n.º 5, do CESTCP (ver também artigo 1.º, y). O plano de operação é aprovado pela adjudicante, a STCP (artigo 17.º, n.º 5, do CESTCP). Aprovado o plano de operação, compete ao subconcessionário o adequado planeamento, de serviços e recursos (humanos e meios), preparação do serviço de transporte e a sua execução (artigo 17.º, n.º 6, do CESTCP).

¹⁹ Nos termos do Regime Jurídico do serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, artigos 4.º, alínea f), e 40.º, n.º 2, a determinação e aprovação dos regimes tarifários e a fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas é da competência da Autoridade dos Transportes competente, *in casu*, o Estado português, por força do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do diploma acima referido. Nos termos do artigo 32.º do CESTCP e do artigo 39.º do diploma acima referido, a ALSA poderá propor a criação de novos títulos de transporte monomodais. Adicionalmente, a proposição de novos títulos de transporte encontra-se sujeita a parecer prévio da STCP.

²⁰ Artigo 17.º, n.º 4, do CESTCP.

²¹ Artigo 1.º, x), do CESTCP.

determinante sobre os Ativos STCP²². Ou seja, a operação de concentração resulta na aquisição de controlo conjunto, que se traduz na necessidade de as empresas STCP e NATIONAL EXPRESS chegarem a acordo sobre aspetos essenciais da atividade em causa e de colaborarem entre si com o objetivo de chegarem a uma posição comum²³.

22. Refira-se ainda que, para além da operação do sistema de transporte, a ALSA também irá adquirir o direito de exploração comercial dos espaços destinados à afixação de publicidade e o direito de realizar serviços ocasionais pontuais ou serviços especializados regulares de transporte, nestes casos sem grandes constrangimentos quanto ao direito de uso ou fruição.
23. A subconcessão em causa tem uma duração de dez anos e consubstancia uma mudança de controlo com carácter estrutural e duradouro, nos termos e para os efeitos do artigo 36.º, n.º 1, da Lei da Concorrência²⁴.
24. A operação de concentração que ora se analisa não tem natureza horizontal, nem tão pouco vertical, uma vez que inexistente qualquer tipo de sobreposição entre os mercados em que atuam a STCP e a NATIONAL EXPRESS.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercados do Produto Relevantes

25. As Notificantes definem os seguintes mercados de produto relevantes para efeitos de análise da presente operação de concentração: (i) mercado do transporte urbano e interurbano regular de passageiros, incluindo o Sistema de Transporte STCP e o sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto; (ii) mercado da exploração de espaços destinados à afixação de publicidade; e (iii) mercado dos serviços ocasionais ou de aluguer de transporte rodoviário.
26. Relativamente ao primeiro mercado identificado pelas Notificantes, refira-se que a AdC já, por diversas ocasiões, analisou os transportes regulares terrestres de passageiros²⁵, tendo distinguido entre carreiras urbanas e carreiras interurbanas, bem como entre transportes regulares e transportes ocasionais.
27. Em particular, na sua decisão de 28 de agosto de 2015 relativa ao procedimento Ccent. n.º 33/2015 – CTSA / ML / CARRIS, a AdC considerou a possibilidade do mercado do

²² Na subcontratação, o concessionário continua titular do direito de gozo sobre o bem, mas ocorre uma limitação do exercício do direito de gozo, na medida em que o gozo do bem é partilhado com o subconcessionário, cf., por exemplo, Pedro Romano Martinez, *O Subcontrato*, Coimbra: Almedina, 2006, pp. 124-125.

²³ Repare-se que a receita da concessionária depende do desempenho da subconcessionária, que detém o controlo operativo dos ativos e presta o serviço de transporte em causa, o que cimentará a necessidade de cooperação e de articulação de interesses entre as duas empresas.

²⁴ As faculdades de resgate da subconcessão e de resolução do contrato de subconcessão reconhecidas à empresa concessionária não obstam ao carácter duradouro da alteração de controlo, na medida em que ocorrem em situações excecionais na vida da subconcessão, que não são prováveis ou sequer previsíveis no momento da conclusão do contrato.

²⁵ Vide, entre outras, as decisões nos procedimentos Ccent. n.º 79/2007 – TRANSDEV/OUTROS ACCIONISTAS PESSOAS INDIVIDUAIS DO GRUPO JOALTO/ JV SOCIEDADE, de 04-09-2008; Ccent. n.º 42/2009 – Alfredo Farreca Rodrigues / Activos, de 03-12-2009; Ccent. n.º 15/2013 – BARRAQUEIRO/ MTS, de 06-06-2013; e Ccent. n.º 33/2015 – CTSA / ML / CARRIS, de 27.08.2015.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 7

produto poder integrar os diversos modos de transporte público de passageiros que coexistem em contexto urbano, atendendo a que estavam em causa duas redes de dimensão urbana, em modo de transporte distinto (ferroviário ligeiro e rodoviário), tendencialmente geridas no sentido de assegurar a complementaridade de modos, em detrimento de uma lógica modal, racionalizando as situações de redundância e concorrência entre modos²⁶. No entanto, uma vez que a definição, em concreto, do mercado do produto relevante não alterava a conclusão da avaliação jusconcorrencial, a AdC entendeu deixar a definição de mercado em aberto.

28. No seu parecer no presente procedimento, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”) considera que, nas áreas metropolitanas (em especial, de Lisboa e Porto), os utilizadores de transporte público utilizam todos os modos de transporte (em regime de serviço público) que lhes permitam chegar ao destino pretendido, existindo, entre os mesmos, um elevado grau de substituíbilidade e/ou complementaridade, concluindo que o mercado do produto relevante, no caso em apreço, corresponde ao mercado do serviço de transporte público de passageiros.
29. Ora, atendendo a que a NATIONAL EXPRESS não realiza em Portugal atividades nos mesmos mercados em que operam os Ativos STCP, nem tão pouco em mercados relacionados com estes, não se considera necessária uma delimitação exata do mercado (i) proposto pelas Notificantes, podendo a mesma ficar em aberto.
30. Relativamente ao mercado da exploração de espaços destinados à afixação de publicidade e ao mercado dos transportes ocasionais ou de aluguer de transporte rodoviário, conforme identificados pelas Notificantes, considera a AdC ser dispensável uma análise adicional aos mesmos na presente decisão, atendendo, não apenas ao explicitado no ponto anterior, mas também à presença residual dos Ativos STCP nos mercados em causa²⁷.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

31. Segundo as Notificantes, o sistema de transporte STCP inclui a exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros em modo rodoviário, em autocarros, na área da cidade do Porto, em regime exclusivo. Inclui, ainda, a exploração de transportes coletivos de passageiros dentro da área urbana do Grande Porto (concelhos de Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia) ou fora daquela área geográfica nas linhas, partes de linha, nos percursos e parte dos percursos em concelhos limítrofes do Grande Porto.

²⁶ § 77 da referida decisão da AdC de 28 de agosto de 2015 no procedimento Ccent. n.º 33/2015 – CTSL / ML / Carris.

²⁷ A publicidade é explorada na STCP de acordo com dois modelos diferentes: o modelo da publicidade concessionada, relativamente à publicidade no exterior dos veículos (397 autocarros e 4 elétricos); e o modelo da exploração direta por parte da STCP, relativamente à venda de espaços publicitários no interior dos veículos, bem como em suportes de informação impressa ao público. No que respeita à publicidade no exterior dos veículos, o direito de exploração (o uso ou fruição) — ou seja, o controlo sobre os ativos em causa — cabe à entidade concessionária da referida exploração, não à STCP. Todavia, independentemente do modelo de exploração em causa, sempre se dirá que da presente operação não resultará a suscetibilidade de criação de entraves significativos à concorrência efetiva nos eventuais mercados em causa, na medida que que nenhuma das Notificantes desenvolve outras atividades no setor da publicidade fora do âmbito da subconcessão em análise. No que respeita ao mercado dos transportes ocasionais, de acordo com a informação prestada pelas Notificantes, a quota afeta aos Ativos STCP é inferior a 5%.

32. No seu parecer, a AMT considera que o mercado de serviço de transporte público regular de passageiros tem, no presente caso, uma dimensão geográfica correspondente à Área Metropolitana do Porto, em linha com o perímetro do próprio sistema de transporte da STCP objeto da subconcessão.
33. É entendimento da AdC que, para efeitos de delimitação geográfica dos mercados relevantes, se deve ter em consideração o perímetro de atuação das empresas envolvidas na operação de concentração²⁸.
34. Em razão do acima do exposto, considera-se que o âmbito geográfico do mercado em causa corresponde à Área Metropolitana do Porto, e, em particular, às zonas servidas pela rede STCP — seis concelhos da Área Metropolitana do Porto: Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

35. A NATIONAL EXPRESS não realiza, em Portugal, quaisquer atividades nos mercados em que operam os Ativos STCP, nem tão pouco o faz em mercados relacionados. Nessa medida, a passagem de controlo exclusivo a controlo conjunto sobre os Ativos STCP (*i.e.*, a entrada da NATIONAL EXPRESS, através da ALSA, na gestão dos Ativos STCP) não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados identificados, independentemente da definição exata dos mesmos.

6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

36. A presente operação tem incidência num mercado que é objeto de regulação setorial, sendo a entidade reguladora a AMT, à qual foi solicitado parecer nos termos e para os efeitos do artigo 55.º da Lei da Concorrência.
37. O parecer da AMT é favorável à não oposição da AdC à operação de concentração em apreço, atendendo a que:
 - i) A empresa subconcessionária tem graus de liberdade concorrencial para otimizar a eficiência de todo o sistema envolvido;
 - ii) Existe uma clara interface com as políticas de eficiência e sustentabilidade do sector dos transportes públicos de passageiros, garantindo a sua qualidade e segurança;
 - iii) Subsistem importantes ganhos de eficiência para a economia, permitindo minimizar ao Estado e consequentemente aos contribuintes os encargos com o funcionamento da empresa;
 - iv) Está assegurado o cumprimento das obrigações de serviço público; e
 - v) Se reconhece um contributo positivo para a coesão territorial, social e económica.
38. De sublinhar ainda as considerações expendidas no parecer acerca do mercado relevante, já enunciadas *supra*.

²⁸ Vide Ccent. n.º 33/2015 – CTSA / ML / CARRIS, de 27.08.2015, §88.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

39. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de terceiros interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

40. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados identificados.

Lisboa, 27 de novembro de 2015

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

Nuno Rocha de Carvalho
Vogal

X

Maria João Melícias
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresas Adquirentes	2
2.2. Os Ativos STCP	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	5
4. MERCADOS RELEVANTES.....	7
4.1. Mercados do Produto Relevantes	7
4.2. Mercado Geográfico Relevante.....	8
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	9
6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA.....	9
7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	10
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	10

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volumes de negócios do Grupo NATIONAL EXPRESS, para os anos de 2012 a 2014	3
Tabela 2 – Volumes de negócios da STCP, para os anos de 2012 a 2014.....	3
Tabela 3 – Volumes de negócios dos Ativos STCP, para os anos de 2012 a 2014	5