



**Ccent. 36/2016
LUSOVIA / ATIVOS DO GRUPO ASCENDI**

**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]

07/10/2016

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

Processo Ccent. 36/2016 – LUSOVIA / ATIVOS DO GRUPO ASCENDI

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 29 de agosto de 2016, 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 (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição das participações detidas pelo Ascendi Group, SGPS, S.A. (“Grupo Ascendi”) num conjunto de sociedades (“Ativos Ascendi”), pela Lusovia Investment S.C.A. (“Lusovia Investment”), sociedade controlada pelo Grupo Ardian. Mediante a presente operação o Grupo Ardian adquirirá o controlo exclusivo da Ascendi PT, SGPS, S.A. (“Ascendi PT”) e da Ascendi PT II, SGPS, S.A. (“Ascendi PT II”), incluindo as sociedades por estas controladas, e ainda as entidades que, no âmbito da presente operação, passarão a ser controladas, exclusiva ou conjuntamente, por esta última empresa: a Ascendi Pinhal Interior, a Ascendi Operadora PI, a Ascendi Douro Interior, a Ascendi Operadora DI, a Sago, a Via Verde Portugal e a Auvisa.
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 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 c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A Lusovia Investment é uma sociedade de direito luxemburguês, constituída especificamente para adquirir as ações da Ascendi PT e da Ascendi PT II e dos respetivos créditos acionistas. Esta sociedade é detida pela Lusovia Management, entidade controlada (direta e indiretamente) pelo Grupo Ardian¹.
4. O Grupo Ardian é uma sociedade de investimento privado, com presença em diversos países da Europa, América do Norte e Ásia. Presentemente detém, em Portugal, através de sociedades por si controladas, participações de controlo conjunto, juntamente com o Grupo Ascendi, sobre a Ascendi PT (através do veículo Forty Bay S.àr.l.) e sobre a Ascendi PT II (através do veículo Bairro Alto Investments, S.C.A.), e uma participação financeira **[CONFIDENCIAL – estrutura societária]** na Ascendi IGI, Inovação e Gestão de Infraestruturas, S.A.. Para além destas participações não detém quaisquer outras participações em Portugal.
5. Os volumes de negócios realizados pelo Grupo Ardian, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, realizados em Portugal, no Espaço Económico Europeu (“EEE”) e a nível mundial, referentes aos anos 2013 a 2015, foram os constantes da seguinte tabela:

¹ Anteriormente denominado AXA Private Equity.

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Ardian, para os anos de 2013-2015

<i>Milhões Euros</i>	2013	2014	2015*
Portugal	[>5]	[>5]	[>5]
EEE	[>100]	[>100]	[>100]
Mundial	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante.

*Os valores apresentados em 2015 não incluem o volume de negócios da Ascendi PT II.

2.2. Ativos Adquiridos

6. A Ascendi PT é uma sociedade de direito português, atualmente detida em **[CONFIDENCIAL – estrutura societária]**% pelo Grupo Ascendi e em **[CONFIDENCIAL – estrutura societária]**% pela **[CONFIDENCIAL – estrutura societária]**², criada como veículo para a aquisição de participações nas cinco concessionárias rodoviárias e respetivas empresas de operação e manutenção (“O&M”) referidas no ponto 7 *infra*.
7. A Ascendi PT II é uma sociedade de direito português, criada como veículo, atualmente detida em 50% pelo Grupo Ascendi e em 50% pela Bairro Alto Investments S.C.A. (BAI), uma entidade controlada pelo Grupo Ardian. A Ascendi PT II é detentora de participações de controlo exclusivo nas seguintes concessionárias: Ascendi Norte, Autoestradas do Norte, S.A.³; Ascendi Costa de Prata, Autoestradas da Costa de Prata, S.A.⁴; Ascendi Grande Porto, Autoestradas do Grande Porto, S.A.⁵; Ascendi Grande Lisboa, Autoestradas da Grande Lisboa, S.A.⁶; Ascendi Beiras Litoral e Alta, Autoestradas das Beiras Litoral e Alta, S.A.⁷; e nas empresas de operação e manutenção das respetivas concessionárias⁸.
8. Como parte da transação a Ascendi PT II também adquirirá o controlo:

² **[CONFIDENCIAL - entidades geridas ou controladas, direta ou indiretamente, pela Ardian (SAS)].**

³ Concessão que abrange 175 km e que liga zonas fortemente industrializadas e com grande densidade populacional, tais como Vila do Conde, Braga e Guimarães, a regiões tradicionalmente com menor poder de compra e dificuldades de acesso.

⁴ Concessão que abrange 110 km de autoestrada na zona litoral, entre as regiões norte e centro do país.

⁵ Concessão com uma extensão de 56 km na zona do Porto.

⁶ Concessão que inclui a construção de 23 novos kms de autoestrada, com o nome A16/IC16 e A16/IC30, e de uma nova via de circunvalação da Área Metropolitana de Lisboa.

⁷ Concessão com uma extensão de 173 km que possibilita o acesso ao litoral das zonas da Guarda e Viseu, sendo o principal meio de ligação da região centro a Espanha e ao resto da Europa através da fronteira de Vilar Formoso.

⁸ Empresas que têm por principal atividade a gestão de infraestruturas de transportes terrestres e que são as seguintes: Ascendi Operadora Autoestradas do Norte; Ascendi Operadora Costa de Prata, Operação e Manutenção, S.A.; Ascendi Operadora Grande Porto, Operação e Manutenção, S.A.; Ascendi Operadora Grande Lisboa, Operação e Manutenção Rodoviária, S.A.; e Ascendi Operadora Beira Litoral e Alta, Operação e Manutenção Rodoviária, S.A..

- (i) de duas subconcessionárias de autoestradas (a Ascendi Douro, Estradas do Douro Interior, S.A.⁹; e a Ascendi Pinhal Interior – Estradas de Pinhal Interior, S.A.¹⁰);
 - (ii) das sociedades de operação e manutenção das referidas subconcessionárias;
 - (iii) da Sago – Serviços de Assessoria, Gestão e Operação, S.A., que detém participações na Ascendi IGI¹¹ e na Ascendi Operação e Manutenção (Ascendi O&M)¹²;
9. Adquirirá ainda o controlo conjunto da Auvisa, concessionária a operar no mercado espanhol, atualmente detida em 50% pelo Grupo Ascendi e em 50% pela Acciona, S.A., e da Via Verde Portugal¹³, empresa que se dedica à prestação de serviço de pagamento eletrónico por condutores de veículos motorizados.
10. Os volumes de negócios realizados pelos Ativos Ascendi, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, realizados em Portugal, no EEE e a nível mundial, referentes aos anos 2013 a 2015, foram os constantes da seguinte tabela:

Tabela 2 – Volume de negócios dos Ativos Ascendi, para os anos de 2013-2015

<i>Milhões Euros</i>	2013	2014	2015
Portugal	[>100]	[>100]	[>100]
EEE	[>100]	[>100]	[>100]
Mundial	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

11. Conforme referido *supra*, a presente operação de concentração consiste na aquisição do controlo exclusivo, pela Lusovia Investment, da Ascendi PT e da Ascendi PT II, incluindo as sociedades por estas controladas e ainda as entidades que, no âmbito da presente operação, passarão a ser controladas por esta última empresa: a Ascendi Pinhal Interior, a Ascendi Operadora PI, a Ascendi Douro Interior, a Ascendi Operadora

⁹ Subconcessionária Douro Interior, com uma extensão total de 242 km na região de Trás-os-Montes.

¹⁰ Subconcessionária Pinhal Interior, com uma extensão total de 92 km, cobrindo os municípios da região centro interior.

¹¹ Esta sociedade apenas presta serviços intragrupo, nomeadamente de engenharia e construção.

¹² Sociedade ativa na instalação, manutenção e operação de sistemas de cobrança eletrónica de portagens tradicionais, compostos por vias de pagamento manual, automático e eletrónico, e que presta serviços de cobrança de portagens, atuando em nome da Infraestruturas de Portugal.

¹³ A Via Verde Portugal é uma empresa que presta serviços de pagamentos eletrónicos a condutores de veículos automóvel para a utilização de infraestruturas de transporte e serviços associados, como o pagamento de portagens ou das tarifas por utilização de parques de estacionamento. O principal negócio da Via Verde Portugal é a intermediação de pagamentos de portagens devidos por utilizadores de autoestradas com um contrato com a Via Verde Portugal (veículos equipados com um identificador eletrónico, fornecido pela Via Verde Portugal, e instalado a bordo) e as entidades concessionárias de autoestradas, em autovias que dispõem de equipamentos de pagamento eletrónico. O mesmo sistema é igualmente usado para pagamentos de parques de estacionamento e outros serviços secundários (abastecimento de combustível, *ferries*).

DI e a Sago. Por meio desta operação a Lusovia Investments adquirirá também o controlo conjunto da Via Verde Portugal e da Auvisa.

12. Estando em causa um setor regulado, a AdC solicitou à Entidade Reguladora Setorial – *in casu*, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes – o respetivo parecer, ao abrigo do artigo 55.º da Lei da Concorrência.
13. A presente operação tem natureza horizontal e vertical.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercados do Produto Relevante

14. Com base nas atividades desenvolvidas pelos Ativos do Grupo Ascendi e de acordo com a prática decisória da AdC¹⁴ e da Comissão Europeia (doravante também referida por “Comissão”)¹⁵, a Notificante definiu os seguintes quatro mercados relevantes: (i) o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas; (ii) o mercado da exploração de autoestradas; (iii) o mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis; e (iv) o mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens.

4.1.1. Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas

15. A Notificante, na linha da prática decisória da AdC¹⁶, considera a possibilidade de distinguir o mercado da adjudicação de autoestradas do mercado da exploração de autoestradas. Na mesma linha, a Comissão também tem reiteradamente distinguido entre as atividades de concessão de uma licença para o desenvolvimento de uma determinada atividade regulada pelo Estado e a gestão/exploração dessa atividade^{17 18}.
16. Em Portugal, as concessões de autoestradas são adjudicadas pelo Estado através de procedimentos concursais abertos a empresas que ficam responsáveis pela construção e/ou exploração das mesmas por um período que, em regra, excede 20 anos. Por norma, depois de adjudicada ao vencedor do concurso, este tem um direito exclusivo de gerir a concessão.

¹⁴ Cfr. Decisões da AdC nos processos Ccent. 22/2005 – Brisa/AEA/AEO; Ccent. 29/2008 – Mota-Engil/ES Concessões/Ascendi; Ccent. 43/2010 – Brisa-Ascendi/Via Verde e Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut.

¹⁵ Cfr. Processos IV COMP/M.4087 – Eiffage Macquaire/APRR; COMP/M.4249 – Abertis/Autostrade; COMP/M.5974 – Finavias/Abertis/Autopista M-45; COMP/M.6020 – ACS/Hochtief; COMP/M.7075 – Cintra/Abertis/Itinere BIP & Drive JV.

¹⁶ Veja-se a Decisão da AdC no processo Ccent. 29/2008 *ibid*, para. 25.

¹⁷ Decisão da Comissão no processo No COMP/M.7075 – Cintra/Abertis/Itinere /Bip & Drive JV, para. 25.

¹⁸ Vejam-se as decisões da Comissão nos processos IV/M.567 – Lyonnaise des Eaux/Nothumbrian Water, para. 12, e COMP/M.4087 – Eiffage Macquarie / APRR, para. 10.

17. Tendo presente a prática decisória nacional, a AdC considera, para efeitos da análise da presente operação de concentração, o mercado relevante da adjudicação de concessões de autoestradas.

4.1.2. Mercado da exploração de autoestradas

18. A Notificante, em linha com a prática decisória da AdC¹⁹, considera que o mercado da exploração de autoestradas consiste na prestação de infraestruturas de transporte entre dois pontos geográficos distintos (“trajetos”).
19. Também a Comissão²⁰ tem considerado que a concorrência nestes mercados deve avaliar-se trajeto a trajeto, *i.e.*, incluindo todas as restantes infraestruturas de transporte que poderiam ser substituíveis na perspetiva do utilizador, tais como outras autoestradas, ferrovias e também, em casos limitados, aeronaves²¹.
20. Para efeitos do presente procedimento, a AdC considera a definição apresentada pela Notificante, que entende que o mercado de exploração de autoestradas consiste na prestação de infraestruturas de transporte entre dois pontos geográficos distintos, tal como acontece com cada uma das concessões: Ascendi Norte – concessão que liga zonas fortemente industrializadas e com grande densidade populacional, tais como Vila do Conde, Braga e Guimarães, a regiões com dificuldades de acesso; Ascendi Costa de Prata – concessão que abrange 110 km de autoestrada na zona litoral, entre as regiões norte e centro do país; Ascendi Grande Porto – concessão com uma extensão de 56 km na zona do Porto; Ascendi Grande Lisboa – concessão que inclui a construção de 23 novos km de autoestrada, com o nome A16/IC16 e A16/IC30, e de uma nova via de circunvalação da Área Metropolitana de Lisboa; Ascendi Beiras Litoral e Alta – concessão com uma extensão de 173 km que possibilita o acesso ao litoral das zonas da Guarda e Viseu, sendo o principal meio de ligação da região centro a Espanha e ao resto da Europa através da fronteira de Vilar Formoso; Subconcessão Douro Interior – subconcessão com uma extensão total de 242 km na região de Trás-os-Montes; e Subconcessão Pinhal Interior rodoviários – subconcessão com uma extensão total de 92 km, cobrindo os municípios da região centro interior.

4.1.3. Mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis

21. O principal negócio da Via Verde Portugal é a intermediação de pagamentos de portagens devidos por utilizadores de autoestradas com um contrato com a Via Verde Portugal (veículos equipados com um identificador eletrónico, fornecido pela Via Verde Portugal e instalado a bordo) e as entidades concessionárias de autoestradas, em autovias que dispõem de equipamentos de pagamento eletrónico; sendo o mesmo sistema igualmente usado para o pagamento de parques de estacionamento e outros serviços secundários [abastecimento de combustível, controlo de acesso a bairros

¹⁹ Cfr. processo Ccent. 29/2008, *ibid*.

²⁰ Entre outros, vejam-se os processos COMP/M.4087 – Eiffage Macquarie/APRR, para. 18, COMP/M.4249 – Abertis / Autostrade, para. 18, COMP/M.4687 – Sacyr Vallehermoso/Eiffage, para. 26, COMP/M.5974 – Finavias/Abertis/Autopista Trados M-45, para. 17, COMP/M.6020 – ACS/Hochtief, para. 26, e COMP/M.7075 – Cintra/Abertis/Itinere BIP & Drive JV, para. 30.

²¹ COMP/M.4249 – Abertis/Autostrade, paras. 18-19.

históricos e para transações efetuadas em unidades de restauração com serviço a clientes dentro de viaturas (*drive in*).

22. O sistema da Via Verde Portugal permite que o pagamento seja executado de forma totalmente eletrónica e automática, funcionando com base num identificador de bordo instalado no interior da viatura, e num equipamento instalado na via pública, sendo a comunicação entre os dois equipamentos realizada por via de uma ligação rádio.
23. A AdC já analisou o mercado onde a Via Verde Portugal atua, o mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis²², mercado igualmente considerado como relevante para efeitos da presente operação de concentração.

4.1.4. Mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens

24. Atendendo a que parte dos Ativos a adquirir se dedica à instalação, manutenção e operação de sistemas de cobrança de portagens, mas também mantém e opera os sistemas tradicionais de portagens reais, constituídos por vias manuais, automáticas e eletrónicas, a Notificante propõe como quarto mercado relevante o mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens.
25. Atento o facto de a Notificante não dispor de presença neste mercado, aceita-se, para os estritos efeitos da análise da presente operação de concentração, como mercado relevante, o mercado proposto pela Notificante, ou seja, o mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

4.2.1. Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas

26. A Notificante remete para a prática decisória da AdC que tem sido no sentido de que a delimitação geográfica do mercado da adjudicação de concessões de autoestradas corresponde ao território nacional. Todavia, a AdC não tem deixado de reconhecer que, no espectro comunitário, esta definição geográfica do mercado pode vir a ser alargada, razão pela qual a exata delimitação do mercado geográfico relevante foi deixada em aberto em decisões anteriores por não ter impacto na conclusão da análise das operações em causa²³.
27. Também no âmbito do presente procedimento a AdC considera não ser necessária a exata delimitação do mercado geográfico relevante, atendendo ao facto de que qualquer que a mesma fosse em nada alteraria as conclusões da análise jusconcorrencial, como melhor adiante se verificará.

²² Processo Ccent. 43/2010 – Brisa-Ascendi/Via Verde, paras. 11 – 23.

²³ Veja-se a decisão da AdC, de 19.06.2008, no processo Ccent. 29/2008 – *Mota-Engil / ES Concessões /Ascendi*, para. 25., e a decisão da AdC, de 23.06.2016, no processo Ccent. 21/2016 – *Fundo Meridiam/Norscut*, para. 14.

4.2.2. Mercado da exploração de autoestradas

28. No que respeita ao âmbito geográfico do mercado da exploração de concessões de infraestruturas de transporte, a Notificante – em linha com a prática decisória da AdC²⁴ – considera que o mesmo deve ser definido por referência ao ponto de origem/ponto de destino, constituindo cada percurso origem/destino um mercado geográfico autónomo.
29. Ainda a este propósito, a Notificante considera não se revelar necessário determinar se, na perspetiva da procura, percursos em autoestrada com ponto de origem/destino distintos constituem mercados geográficos separados, ou se, pelo contrário, o âmbito geográfico do mercado corresponde ao trajeto integral em autoestrada e seus percursos intermédios, independentemente do ponto de origem e ponto de destino.
30. Atendendo a que as conclusões jusconcorrenciais não divergem, a AdC não se opõe ao âmbito geográfico proposto pela Notificante.

4.2.3. Mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis

31. Relativamente ao mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis, a Notificante considera que o mercado apresenta uma dimensão nacional.
32. A Via Verde Portugal presta serviços a todas as concessionárias de autoestradas em Portugal, que se distribuem ao longo do território nacional de forma razoavelmente homogénea; e a procura é limitada, por um lado, a utilizadores de veículos em território nacional e, por outro lado, a empresas que disponibilizam serviços, que são cobrados a esses veículos automóveis, também localizados em Portugal (como operadoras de autoestradas, parques de estacionamento, postos de combustível e outras infraestruturas).
33. Ainda que exista um quadro legislativo europeu no sentido da promoção da interoperabilidade e uniformização das condições para a prestação deste serviço dentro da União Europeia²⁵, foi reconhecido pela Comissão que continuam a existir sistemas nacionais distintos²⁶ devido a barreiras técnicas que ainda não foram removidas pelos Estados-membros e pelos operadores, concluindo que “a interoperabilidade pan-Europeia de sistemas de portagem eletrónica ainda não foi alcançada”.²⁷
34. De facto, embora os clientes da Via Verde Portugal possam utilizar o equipamento para pagar portagens em quase toda a rede de autoestradas de Espanha devido a acordos de interoperabilidade com os operadores que exploram as concessões em Espanha (e, num futuro próximo, também em França), a Notificante considera que tal facto não afeta

²⁴ Decisões da AdC, de 19.06.2008, no processo Ccent. 29/2008 – *Mota-Engil/ES Concessões/Ascendi*, para. 35, e de 23.06.2016, no processo Ccent. 21/2016 – *Fundo Meridiam/Norscut*, para 9.

²⁵ Vide Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29.04.2004, transposta para o ordenamento jurídico interno nacional por intermédio da Lei n.º 30/2007, de 6 de agosto, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na Comunidade (JO L 166, de 30.04.2004, p. 124) e a Decisão da Comissão n.º 2009/750/CE relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem (JO L 268, de 13.10.2009, pp. 11 – 29).

²⁶ Decisão da Comissão, de 18.02.2014, no Processo COMP/M.7075 – *Cintra/Abertis/Itinere/BIP & Drive JV*.

²⁷ *Idem* Para. 38.

o âmbito nacional do mercado, uma vez que as suas vendas são realizadas essencialmente em Portugal a condutores portugueses e a quem é concedido o direito de usar o serviço em Espanha.

35. Em face do exposto, a Notificante considera que o mercado em apreço apresenta uma dimensão nacional, correspondente ao território português.
36. A AdC, em linha com a sua prática decisória, considera que, para efeitos do presente procedimento, o mercado geográfico terá âmbito nacional.²⁸

4.2.4. Mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens

37. Na opinião da Notificante, atendendo a que as conclusões jusconcorrenciais não se alterariam independentemente da concreta delimitação adotada, a definição geográfica do mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens poderá ser deixada em aberto.
38. A AdC aceita a posição Notificante por entender que, para efeitos do presente procedimento, a análise jusconcorrencial não seria distinta, deixando assim em aberto a dimensão do mercado geográfico, aferindo porém os efeitos da presente operação no território nacional.

4.3. Conclusão

39. Em face do exposto, a AdC, para efeitos do presente procedimento, irá considerar os seguintes mercados relevantes:
 - (i) Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas no território nacional;
 - (ii) A concessão explorada pela Ascendi Norte, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (iii) A concessão explorada pela Ascendi Costa de Prata, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (iv) A concessão explorada pela Ascendi Grande Porto, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (v) A concessão explorada pela Ascendi Beiras Litoral e Alta, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (vi) A concessão explorada pela Ascendi Grande Lisboa, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (vii) A concessão explorada pela Ascendi Douro Interior, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (viii) A concessão explorada pela Ascendi Pinhal Interior, com um âmbito geográfico correspondente ao seu trajeto;
 - (ix) Mercado nacional da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis; e

²⁸ Vide Processo Ccent. 43/2010 – Brisa-Ascendi/Via Verde.

- (x) Mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens no território nacional.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Estrutura da oferta e avaliação jusconcorrencial

5.1.1. Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas no território nacional

40. De acordo com a Notificante, o Grupo Ardian nunca participou, direta ou indiretamente, em concursos para a concessão de autoestradas em Portugal. Acresce que, para além do controlo conjunto do Grupo Ardian sobre a Ascendi PT II (e, indiretamente, sobre as suas cinco concessionárias), o Grupo Ardian não detém quaisquer outras participações em concessões de autoestradas no nosso país.
41. Fora de Portugal o Grupo Ardian dispõe de participações em concessões de autoestradas em França (com uma participação de não controlo na Sanef e uma participação de controlo conjunto na Alicorne) e em Espanha (através da sua participação de controlo conjunto na Trados M45 e no operador de autoestradas espanhol, a TúnelS).
42. Deste modo, caso o mercado geográfico relevante fosse identificado como nacional, apenas teria presença no mesmo o Grupo vendedor (a Ascendi), com uma quota de mercado estimada de **[20-30]**%²⁹, relativa aos três últimos anos, o que não suscitaria problemas de concorrência em resultado de o Grupo Ardian nunca ter concorrido à adjudicação deste tipo de concessões e subconcessões a nível nacional.
43. Caso o mercado geográfico relevante fosse entendido como correspondendo ao EEE, a quota de mercado do Grupo Ardian relativa aos três últimos anos é despidianda (sempre inferior a **[0-5]**%, segundo estimativas da Notificante).³⁰
44. Neste sentido, não se perspetivam efeitos negativos nesse mercado em resultado da presente operação.

5.1.2. Mercado da exploração de autoestradas³¹

45. A Ascendi PT II está presente no mercado da exploração das autoestradas através das cinco atuais concessões (Concessão Norte, Concessão Costa de Prata, Concessão Grande Porto, Concessão Grande Lisboa, Concessão Beiras Litoral e Alta), assim como estará, no cenário pós-operação, presente através das subconcessões Douro Interior e Pinhal Interior.

²⁹ Calculada com base nos kms das concessões.

³⁰ De acordo com a Notificante, as concessões que o Grupo Ardian atualmente controla, em conjunto com a Ascendi, só terão sido adquiridas em 2016, pelo que até essa data terá sido sempre o Grupo Ascendi a participar nos concursos para a adjudicação das mesmas. Este valor de quota de mercado inclui as novas subconcessões (que representam 98 km concessionados) que serão adquiridas ao Grupo Ascendi no âmbito da presente transação.

³¹ Sem prejuízo dos mercados de exploração de autoestradas terem sido definidos tendo em conta a origem/destino, optou-se por se fazer a análise conjunta dos mesmos tendo em conta que as conclusões são as mesmas para todos eles.

46. As concessões objeto da presente operação foram estabelecidas em regime de exclusividade, pelo que as respetivas concessionárias e subconcessionárias detêm – e continuarão a deter em resultado da presente operação – uma quota de 100% no mercado da exploração de infraestruturas de transporte, em qualquer percurso origem/destino.
47. Considerando que o Grupo Ardian, na fase prévia à operação, já se encontrava presente neste mercado exclusivamente por via da participação de controlo conjunto em cinco concessões, verifica-se que a passagem de controlo conjunto para exclusivo não tem implicações ao nível da estrutura da oferta.
48. De notar, contudo, que em resultado da presente operação, a Notificante adquire o controlo exclusivo de duas subconcessões³².
49. Não obstante, atendendo a que os troços correspondentes às respetivas concessões e subconcessões³³ não são percursos concorrentes entre si, dado servirem pontos de origem/pontos de destino distintos, nem tampouco se sobrepõem, considera-se que a operação não conduz a preocupações jusconcorrenciais neste mercado.

5.1.3. Mercado nacional da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis

50. A Via Verde Portugal é atualmente a única empresa em Portugal que presta serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis, detendo, segundo a Notificante, uma quota de 100% neste mercado³⁴. O Grupo Ardian não se encontra presente neste mercado.
51. No contexto da presente operação o Grupo Ardian adquirirá a participação da Ascendi na Via Verde Portugal, que lhe atribuirá, juntamente com a Brisa Autoestradas de Portugal, S.A. (“Brisa”), o controlo conjunto da empresa.³⁵
52. Deste modo, a operação não terá impacto na atual estrutura de mercado, pelo que não se identificam preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal.
53. Refira-se, porém, que encontrando-se o Grupo Ardian presente no mercado da exploração das autoestradas (mercado a jusante do mercado ora analisado), a operação de concentração poderia suscitar questões jusconcorrenciais de natureza vertical se a aquisição da participação da Ascendi pelo Grupo Ardian resultasse na implementação de estratégias que permitissem ao Grupo Ardian usufruir dessa mesma posição no mercado da gestão dos sistemas de pagamento eletrónico, para criar entraves à concorrência no mercado a jusante da exploração de autoestradas.
54. Recorde-se que a análise dos incentivos e da capacidade já foi anteriormente efetuada pela AdC no processo Ccent. 43/2010 – Brisa*Ascendi/Via Verde, sendo que as conclusões da mesma não se alteram com a presente operação, porquanto:
 - (i) como único operador de mercado, a Via Verde Portugal teria a capacidade de aumentar os seus tarifários de forma unilateral, mas tal aumento de preços resultaria num incremento equivalente dos custos dos seus acionistas operadores

³² Douro Interior e Pinhal Interior.

³³ Seja o trajeto integral de cada uma daquelas autoestradas ou, em alternativa, também todos ou alguns dos percursos intermédios das referidas autoestradas.

³⁴ Vide Ccent 43/2010 – Brisa-Ascendi/Via Verde, de 12/11/2010, paras. 11 - 28 e para. 30.

³⁵ *Idem* para. 10.

de autoestradas e de uma diminuição equivalente dos lucros da Brisa e do Grupo Ardian;

- (ii) o tarifário das autoestradas funciona em regime de preços máximos, pelo que a Brisa e o Grupo Ardian não terão a capacidade de repercutir esse aumento nos tarifários praticados junto aos automobilistas;
 - (iii) qualquer estratégia que pudesse vir a ser implementada no sentido de deteriorar as condições oferecidas pelos restantes concessionários, não resultaria num acréscimo de tráfego nas redes da Brisa e do Grupo Ardian. Pelo contrário, dado o carácter essencialmente complementar da rede de autoestradas, seria provável que qualquer decréscimo de tráfego nas restantes concessionárias viesse a ter efeitos igualmente negativos nas redes da Brisa e do Grupo Ardian.³⁶
55. Acresce que as relações comerciais existentes entre a Via Verde e as concessões /subconcessões que passam a ser controladas, em exclusivo, pelo Grupo Ardian, são pré-existentes à operação, não se alterando com a mesma.
56. Deste modo, conclui-se que da operação de concentração ora em análise não resultam preocupações jusconcorrencias de natureza vertical entre os mercados da exploração de autoestradas (mercado a jusante) e o mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de pagamentos eletrónicos de cobrança utilizados por veículos automóveis.

5.1.4. Mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens

57. Através da presente operação o Grupo Ardian adquirirá a Ascendi O&M, que teve nos últimos três anos, com base no número de contratos celebrados, uma quota de mercado de **[40-50]%**.
58. Neste mercado, e com referência também aos últimos três anos, operam ainda a Via Livre, com uma quota de mercado de **[10-20]%**, a Portvias, com uma quota de mercado de **[20-30]%** e a BOM, com uma quota de mercado de **[10-20]%**.
59. Da presente operação de concentração não resulta qualquer impacto na estrutura de oferta, não se perspectivando, desta forma, preocupações jusconcorrencias de natureza horizontal.
60. Refira-se, por último, que o mercado dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens, onde a Ascendi O&M opera, encontra-se a montante do mercado da exploração de autoestradas onde o Grupo Ardian está presente.
61. Refira-se, contudo, que a existência de alternativas de fornecimento, em resposta a um hipotético aumento de preços por parte da Ascendi O&M e as repercussões que tal efeito de preços poderia ter nos custos das autoestradas exploradas pela Notificante (com reflexos nos lucros das respetivas concessões), tornam inverosímil a adoção de uma tal decisão estratégica por parte do Grupo Ardian.
62. Acresce que as relações comerciais existentes entre a Ascendi O&M e as concessões /subconcessões que passam a ser controladas, em exclusivo, pelo Grupo Ardian, já existiam previamente à operação, devendo as mesmas manterem-se inalteradas com a presente transação.
63. Assim, conclui-se pela inexistência de preocupações jusconcorrencias de natureza vertical decorrente da operação.

³⁶ *Idem*, paras. 36 - 46.

5.2. Conclusão

64. Face ao *supra* exposto, conclui-se que a operação em causa não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência nos mercados analisados.

6. PARECER DO REGULADOR

65. Em 6 de setembro de 2016, a AdC solicitou o parecer da AMT sobre a presente operação de concentração, ao abrigo do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, tendo o mesmo sido emitido em 26 de setembro de 2016, tendo esta Autoridade reguladora concluído o seguinte:

“O Grupo Ardian já tem o controlo conjunto dos ativos do Grupo Ascendi, pelo que a operação em causa é um reforço da posição de controlo, ou seja, aquisição do controlo exclusivo, conhecendo já o mercado português;

O Grupo Ardian é um Fundo de Investimento com ativos no setor de infraestruturas rodoviárias em Espanha e França, detendo know-how e experiência na gestão deste género de ativos celebrando, para tal, parcerias com stakeholders relevantes dos mercados em que se encontra;

O Grupo Ardian tem uma carteira de clientes significativa e facilidade em se financiar, o que potencia a concretização de eventuais investimentos que seja necessário fazer no âmbito dos contratos de concessão celebrados pelas entidades que irão ficar sob o seu controlo;

Estamos perante um reforço de participação e não há qualquer alteração em termos da estrutura das empresas que compõem o Grupo, não se identificando evidência e impactos para o consumidor, até porque questões de níveis de serviço estão contempladas nos contratos de concessão e subconcessão e preços de portagens são definidos pelo Estado;

Existem diferentes contratos de concessão e subconcessão celebrados com as entidades alvo da operação notificada. Na generalidade dos contratos de concessão está previsto que a concessionária tenha o direito incondicional a receber uma remuneração por disponibilidade, como contrapartida dos serviços de construção, exploração e conservação da infraestrutura para a prestação do serviço público, o qual não está dependente do volume de utilização da infraestrutura por parte dos utentes (volume de tráfego). Com este modelo, a operação notificada não implica um agravamento dos encargos atuais”.

66. Concluindo o regulador que a *“operação de concentração apresentada não parece suscetível de colocar entraves a uma concorrência efetiva nos mercados relevantes identificados ou numa parte substancial destes”.*

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

67. 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

68. 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 no território nacional ou numa parte substancial deste.

Lisboa, 7 de outubro de 2016

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

António Ferreira Gomes
Presidente

X

Nuno Rocha de Carvalho
Vogal

X

Maria João Melícias
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresa Adquirente.....	2
2.2. Ativos Adquiridos	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	4
4. MERCADOS RELEVANTES.....	5
4.1. Mercados do Produto Relevante	5
4.2. Mercado Geográfico Relevante	7
4.3. Conclusão	9
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	10
5.1. Estrutura da oferta e avaliação jusconcorrencial	10
5.2. Conclusão	13
6. PARECER DO REGULADOR.....	13
7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	13
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	14

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Ardian, para os anos de 2013-2015.....	3
Tabela 2 – Volume de negócios dos Ativos Ascendi, para os anos de 2013-2015.....	4