



**Ccent. 13/2017  
Francisco Feitosa / Vimeca**

**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]

18/05/2017

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

**Processo Ccent. 13/2017 – Francisco Feitosa / Vimeca**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 12 de abril de 2017, 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 do controlo exclusivo da Vimeca Transportes – Viação Mecânica de Carnaxide, Lda. (“Vimeca”) por Francisco Feitosa de Albuquerque Lima (“Francisco Feitosa”), através da sociedade Vialagus, S.A. (“Vialagus”) por si detida e especialmente constituída para este efeito.
2. As atividades das partes envolvidas na operação de concentração são as seguintes:
  - **Francisco Feitosa:** é o acionista de controlo do Grupo Vega responsável, entre outros, pelo transporte urbano em Fortaleza. Atualmente não dispõe de qualquer atividade em Portugal.
  - **Vimeca:** empresa que se dedica ao transporte regular pesado rodoviário de passageiros na zona da Grande Lisboa, mais concretamente nos municípios de Sintra e Oeiras, sob as marcas Vimeca e Lisboa Transportes. O volume de negócios da Vimeca realizado em Portugal, no ano de 2015, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foi de cerca de € [**<100**] milhões.
3. 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 a condição enunciada na alínea a) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

**2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL**

**2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante**

4. Segundo a Notificante, a Vimeca é uma empresa que se dedica ao transporte pesado rodoviário de passageiros desenvolvendo, atualmente, a sua atividade na zona da Grande Lisboa, mais concretamente nos municípios de Sintra e de Oeiras.
5. À luz do artigo 8.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), plasmado na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a Área Metropolitana de Lisboa é a entidade competente para a organização e o planeamento dos serviços públicos de transporte de passageiros nos municípios em que a Vimeca opera.
6. Segundo a Notificante, o RJSPTP prevê um regime de concorrência regulada, à semelhança do previsto no Regulamento 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e entrará em pleno funcionamento a 3 de dezembro de 2019.

7. Indica a Notificante que até a essa data os atuais operadores manter-se-ão ativos no mercado ao abrigo de autorizações provisórias<sup>1,2</sup> e num ambiente regulatório em que não têm qualquer controlo sobre o serviço que exploram<sup>3</sup>, na medida em que o fazem ao abrigo de títulos precários e sem a possibilidade legal de ampliar tal serviço<sup>4</sup>.
8. Por este motivo, refere a Notificante que a concorrência entre operadores dá-se no momento em que são lançados os concursos públicos para atribuição das concessões e não no momento da operação, processando-se a concorrência pelo mercado e não no mercado.
9. Alega a Notificante que tal situação tem implicações ao nível da definição de mercado, essencialmente na sua vertente geográfica, pois os concursos são internacionais, concorrendo operadores internacionais às concessões em Portugal.
10. Contudo, considera que a exata delimitação do mercado relevante pode ser deixada em aberto, uma vez que a operação de concentração em causa não acarreta quaisquer efeitos nefastos para a concorrência, resultando antes numa mera transferência de quota de mercado.
11. Na sua prática decisória, a AdC tem distinguido entre transporte ocasional e transporte regular e, no âmbito deste, entre transporte rodoviário urbano e interurbano de passageiros<sup>5</sup>.
12. No que respeita aos transportes interurbanos<sup>6</sup>, estes são explorados por conta e risco de empresas transportadoras devidamente habilitadas, sendo a outorga de concessões para carreiras interurbanas da responsabilidade da Autoridade de Transporte

---

<sup>1</sup> De acordo com o Artigo 7.º do RJSPTP os regimes contratuais aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros vigentes à data de entrada em vigor do RJSPTP que resultem de procedimento concorrencial mantêm-se em vigor até ao termo da sua duração.

<sup>2</sup> Que podem ser revogadas a qualquer momento.

<sup>3</sup> A organização da concorrência no setor é regulada e sujeita a planeamento das autoridades de transportes, as quais terão efetivos poderes de fiscalização e sanção, incluindo a revogação da autorização provisória para a prestação do serviço público de transporte de passageiros, a suspensão da mesma, a correção da situação e a aplicação de multas contratuais e de coimas e estarão plena e permanentemente informadas do serviço prestado pelos operadores. Estes últimos não terão a possibilidade de definir os parâmetros de concorrência (percursos, horários, tarifários, etc.), encontrando-se os preços e a definição de cada serviço (horários e percursos) sujeitos a aprovação prévia pela autoridade de transportes.

<sup>4</sup> De acordo com a Notificante, a Lei 52/2015 não prevê a possibilidade de atribuição de autorizações provisórias para novos serviços. Após a total implementação desta Lei, os operadores poderão contestar os mercados de serviço público de transporte de passageiros a cada 10 em 10 anos (ou antes se assim for decidido pela autoridade de transportes).

<sup>5</sup> Vide Ccent. 33/2015 – CTSA/ML/Carris, §§ 52 e seguintes.

<sup>6</sup> Corresponde ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal (“o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de uma comunidade intermunicipal ou de uma área metropolitana, sem prejuízo da possibilidade de existirem linhas secundárias de interligação que entrem no território de comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas contíguas”) e ao novo serviço público de transporte de passageiros inter-regional (“o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas”) (artigo 3.º, alíneas r) e t) do RJSPTP).

competente<sup>7</sup>. Estas concessões são atribuídas por um período de 10 anos, renovável por períodos sucessivos de 5 anos.

13. A AdC considera que, no contexto do transporte interurbano, as carreiras podem ser classificadas em carreiras de serviço público, serviços expresso e serviços de alta qualidade<sup>8</sup>.
14. A metodologia adotada pela AdC na delimitação do mercado de produto em operações com incidência no transporte coletivo de passageiros baseia-se no critério da substituíbilidade do lado da procura. Com base nesta metodologia, define-se como mercado de produto aquele em que parte significativa dos passageiros que pretendam realizar um determinado percurso, não o alterarão por outro percurso distinto, em face de um pequeno mas significativo e não transitório aumento dos preços dos serviços de transportes no referido percurso.
15. No caso das carreiras interurbanas, exploradas em regime de autorização por linha/carreira, a metodologia inclui no mesmo mercado todos os percursos ou ligações ponto-a-ponto (origem/destino), sendo que também serão incluídos no mesmo mercado outros percursos que coincidam com o trajeto origem/destino em causa, mesmo que sejam parte integrante de carreiras mais extensas<sup>9</sup>.
16. Contudo, no presente caso, a AdC considera poder deixar em aberto a exata delimitação deste mercado uma vez que a operação em causa não levanta quaisquer problemas de natureza jusconcorrencial.
17. No que respeita à atividade de transporte rodoviário pesado de passageiros em regime ocasional<sup>10</sup> igualmente desenvolvida pela Vimeca, a AdC já a considerou como constituindo um mercado autónomo com dimensão geográfica nacional.
18. Todavia, também neste caso e atendendo à natureza da operação, a AdC considera poder deixar em aberto a exata delimitação deste mercado, dada a inexistência de problemas jusconcorrenciais decorrentes da transação em causa.

## 2.2. Avaliação jusconcorrencial

19. De acordo com a Notificante, não se verifica qualquer sobreposição das atividades das partes na operação, pelo que a mesma traduz-se numa mera transferência de quotas<sup>11</sup>,

---

<sup>7</sup> Nos termos do RJSPTP, o transporte intermunicipal nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto é outorgado pelas respetivas Áreas Metropolitanas.

<sup>8</sup> As “carreiras expresso” e as “carreiras de alta qualidade” diferem das restantes carreiras interurbanas por serem um tipo de serviços específico para percursos de média/longa distância (não inferior a 50Km e 100km, respetivamente), por utilizarem preferencialmente vias de hierarquia superior, por terem um limite máximo imposto para as paragens intermédias, e por utilizarem exclusivamente veículos de categoria superior.

<sup>9</sup> Vide Ccent. 33/2015 – CTSA/ML/Carris, § 60.

<sup>9</sup> Inclui os serviços que se destinam a assegurar o transporte de grupo de passageiros, previamente constituídos, que necessitam dos serviços de um transportador.

<sup>10</sup> Inclui os serviços que se destinam a assegurar o transporte de grupo de passageiros, previamente constituídos, que necessitam dos serviços de um transportador.

<sup>11</sup> No que toca ao transporte interurbano de passageiros, e numa ótica O/D, tal como tem sido adotado pela AdC na sua prática decisória, refere a Notificante que a Vimeca dispõe de exclusividade em cada linha que lhe foi concessionada. No entanto considera que alguns operadores, nomeadamente a Carris, **Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

sem qualquer impacto ao nível da estrutura de oferta, independentemente da delimitação dos mercados a considerar no âmbito da análise da presente operação de concentração.

20. Refira-se ainda que as partes na operação também não exercem atividades em mercados verticalmente relacionados (a montante ou a jusante) com os mercados relevantes admitidos na operação, nem em mercados vizinhos destes últimos.
21. Em face do exposto, conclui-se que a operação de concentração em análise não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no território nacional ou em parte substancial deste.

### **3. PARECER DO REGULADOR**

22. Em cumprimento do disposto no artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou parecer sobre a operação de concentração em apreço à Autoridade da Mobilidade nos Transportes (AMT).
23. Neste enquadramento, a AMT pronunciou-se no sentido de nada ter a opor relativamente à operação objeto da notificação, atendendo, nomeadamente, a que (i) o comprador detém *know-how* e experiência na gestão deste tipo de ativos, (ii) não resulta da operação notificada qualquer alteração da estrutura do mercado, (iii) não se identificam impactos para o consumidor, na medida em que os níveis de qualidade e de serviço, entre outros aspetos, estão contemplados nas respetivas autorizações provisórias, e (iv) não antevê impactos negativos ao nível do investimento, dos utilizadores e dos contribuintes.

### **4. AUDIÊNCIA PRÉVIA**

24. 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.

---

operam linhas em percursos intermédios coincidentes ou usam paragens comuns, exercendo uma pressão concorrencial nas linhas operadas pela Vimeca.

Neste contexto, estima a Notificante que a quota da Vimeca é de cerca de **[90-100]**% em cada percurso O/D por si explorado, já que os restantes **[5-10]**% de quota são atribuíveis a outros operadores presentes parcialmente nos referidos percursos.

No que respeita ao transporte ocasional, a Notificante estima com segurança que a quota de mercado da Vimeca é claramente inferior a **[50-60]**%.

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

## **5. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

25. Face ao exposto, o Conselho de Administração 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 em parte substancial deste.

Lisboa, 18 de maio de 2017

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

**X**

---

Margarida Matos Rosa  
Presidente

**X**

---

Nuno Rocha de Carvalho  
Vogal

**X**

---

Maria João Melícias  
Vogal

## **Índice**

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	2
2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante.....	2
2.2. Avaliação jusconcorrencial.....	4
3. PARECER DO REGULADOR.....	5
4. AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	5
5. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO.....	6