

ENSINO E EXAMINAÇÃO DA CONDUÇÃO 2019 – 2022

Nota Estatística

Março | 2024

1. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é o regulador económico independente de âmbito nacional para os setores dos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais e marítimos, englobando as atividades de prestação dos serviços de transporte e de gestão das respetivas infraestruturas. O âmbito de atuação da AMT encontra-se definido pela Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e densificado nos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio. No âmbito das suas atribuições a AMT tem o compromisso de promover a investigação sobre os diversos mercados dos transportes, bem como, monitorizar e acompanhar as atividades nesses mercados.

Neste contexto, o presente documento enquadra-se no objetivo estratégico de promoção da melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados

regulados, em especial de reforço da monitorização desses mercados, permitindo, designadamente, a verificação de circunstâncias que indiquem a existência de práticas que provoquem restrições ou distorções à concorrência.

Enquadra-se também no objetivo estratégico de promoção do papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e conhecimento, interna e externa, e do combate às alterações climáticas, sendo essencial um elevado nível de conhecimento dos mercados da mobilidade e dos transportes que permita a sua observação e avaliação rigorosas e permanentes, contribuindo para a melhoria do processo de decisão desta Autoridade.

Adicionalmente, a AMT tem o compromisso de disponibilizar conhecimento relevante para os agentes económicos e outros intervenientes que integram e interagem nos diversos setores dos

transportes, bem como, para o público em geral, desde que estejam salvaguardadas as questões de confidencialidade dos dados.

A presente nota estatística apresenta um conjunto de informação estatística de caracterização do setor do ensino e examinação da condução, que sintetiza os dados tratados internamente pela AMT para o desempenho das suas atribuições, efetuando uma caracterização do setor assente, sobretudo, na análise (i) do número de provas teóricas e práticas realizadas e das taxas de reprovação, (ii) da estrutura de mercado quanto ao número e distribuição regional das empresas detentoras de escolas, (iii) da distribuição das provas pelos centros de exame e pelas respetivas entidades gestoras .

Esta síntese retrata os anos de 2019 a 2022, abarcando assim um ano antes do período atípico relacionado com a COVID-19. Contudo, em alguns indicadores, designadamente os da análise da estrutura de mercado, o foco recaiu sobre os dados relativos ao ano de 2022.

Para esta análise não foram consideradas as escolas com menos de 25 provas de condução anuais¹. Os dados referem-se a escolas em Portugal Continental.

Relativamente às provas, foram contabilizadas as que foram efetivamente realizadas, não tendo sido consideradas as provas suspensas, canceladas ou as aquelas em que o aluno faltou ou foi dispensado.

A fonte de informação principal para a elaboração desta nota estatística proveio do Instituto da

Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT) e inclui o número de provas realizadas, tanto teóricas como práticas, a escola que marcou a prova, bem como, o resultado (aprovado ou reprovado). Adicionalmente, a AMT utilizou informação que recolheu do Instituto Nacional de Estatística (INE), bem como, dados das contas anuais das empresas, provenientes do Instituto dos Registos e Notariado, I.P. (IRN), e que constam do Observatório da Mobilidade e dos Transportes desenvolvido pela AMT.

O documento começa por contabilizar a atividade do ensino da condução debruçando-se sobre o número de provas realizadas e as taxas de reprovação, bem como a evolução ao longo do período em análise. Essa análise desdobra-se em seguida pelas categorias de carta de condução, faixas etárias dos examinados e pelas regiões (NUTSIII).

Posteriormente, no capítulo 2.3, analisa-se a estrutura de mercado, ou seja, o número de escolas (estabelecimentos) em atividade, bem como o número de empresas existentes em cada concelho e em cada região e a concentração da atividade nas duas maiores empresas.

Por fim, no capítulo 3, são sintetizados alguns dos indicadores relativos à atividade de examinação da condução através da análise da distribuição das provas pelos centros de exame e pelas respetivas entidades gestoras.

¹ As escolas não consideradas correspondem a 0,12% das provas práticas realizadas no período 2019 a 2022 e a 0,04% em 2022.

2. Ensino e examinação da condução

Uma das iniciativas da “Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro”², da Comissão Europeia consiste em aumentar a segurança intrínseca e extrínseca dos transportes. Conclui-se que fatores como a velocidade, o consumo de álcool e drogas e as distrações durante a condução estão fortemente correlacionados com o nexo de causalidade e a gravidade dos acidentes rodoviários, sendo necessárias medidas a vários níveis, desde o esforço em formação e campanhas de sensibilização e fiscalização à boa gestão e planeamento de transportes e de infraestruturas seguras, para alcançar o objetivo de zero vítimas mortais resultantes da mobilidade.

A atividade de ensino e examinação da condução assume um papel fundamental na estratégia de interiorização de comportamentos que privilegiem a segurança rodoviária e promovam uma condução ambientalmente responsável.

O regime jurídico do ensino da condução foi aprovado pela Lei n.º 14/2014, de 18 de março (Lei 14/2014), que define, designadamente, o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução, as profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras. As matérias relativas à formação teórica e prática do curso de formação de candidatos a condutor, bem como os aspetos relativos ao acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução, são regulamentados por portaria própria³.

Figura 1 – N.º de provas realizadas no período de 4 anos entre 2019 a 2022, em milhares (Fonte: IMT)

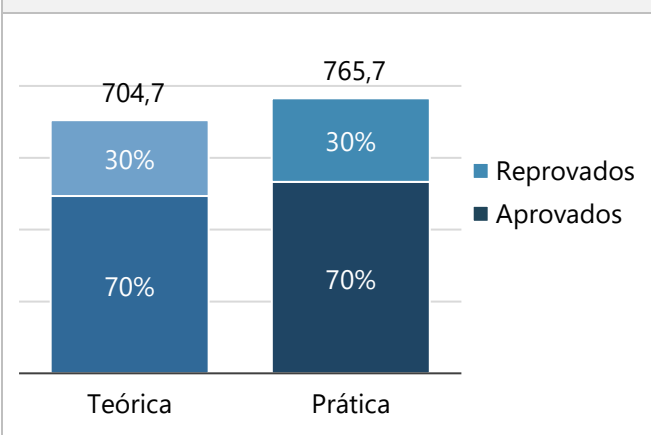


Figura 2 – N.º de provas teóricas realizadas, em milhares (Fonte: IMT)

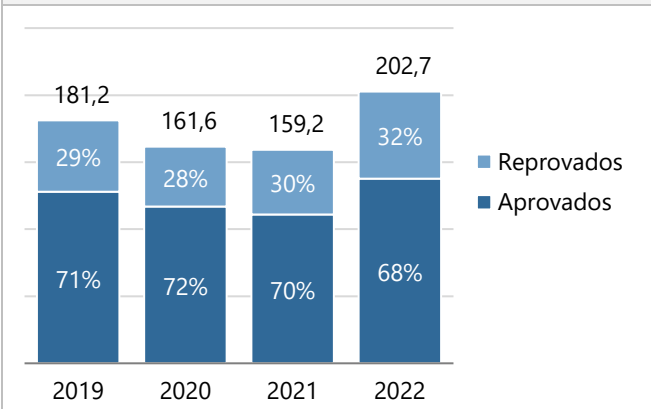
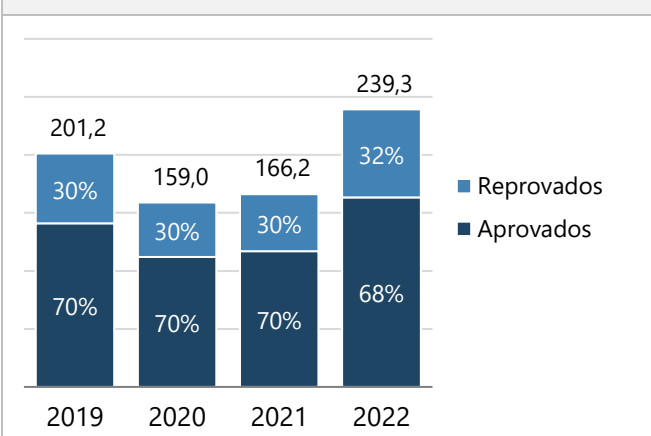


Figura 3 – N.º de provas de práticas realizadas, em milhares (Fonte: IMT)



² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14012-2020-INIT/pt/pdf>

³ Portaria n.º 185/2015, de 23 de junho, alterada pela Portaria n.º 116/2020, de 16 de maio

A Lei 14/2014 remeteu também para portaria a regulamentação das matérias de certificação dos instrutores de condução relativas ao ensino à distância, à organização, duração e conteúdos dos cursos de formação inicial, de atualização e averbamento de categorias, ao registo das avaliações formativas, aos procedimentos e conteúdos das provas de exame e à revalidação do respetivo título profissional, bem como as condições de formação, avaliação e certificação dos diretores de escolas de condução⁴.

Adicionalmente, o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir⁵ refere que *"a carta de condução é única e contém averbadas todas as categorias de veículos que habilita o seu titular a conduzir"* e define os requisitos para a obtenção de um título de condução em Portugal.

De acordo com esse normativo, a obtenção da carta de condução exige a inscrição em escola de condução e aprovação em exame de condução constituído por prova teórica (exame de código escrito ou com recurso a um ecrã realizado em sala) e prova prática (incluindo exame de condução com veículo).

No período em análise, 2019 a 2022, realizaram-se 704,7 mil provas teóricas e 765,7 mil provas práticas, verificando-se em ambas uma taxa de reprovação de 30% (Figura 1), dada pelo rácio entre o número de reprovações e o número de provas realizadas.

O maior volume de provas realizou-se no ano de 2022, indiciando uma recuperação da quebra verificada nos anos de 2020 e 2021 relativamente a 2019, que se cifrou, em média, em cerca de 11% e 19% nas provas teóricas e de práticas, respetivamente (ver Figura 2 e Figura 3).

Como seria de esperar, a proporção do número de provas realizadas apresenta valores muito semelhantes à distribuição da população residente em cada uma das regiões. A Figura 4 e a Figura 5 apresentam o total de provas teóricas e de práticas de condução realizadas em cada uma das regiões, no período em análise. Esta distribuição foi relativamente constante em cada um dos anos em análise.

Em relação às taxas de reprovação (Figura 6 e Figura 7) verificou-se uma discrepância dos resultados entre as várias regiões, principalmente, nas provas práticas de condução (Figura 7). As provas práticas, ou exames de condução são, de facto, aquelas onde se verificou uma maior dispersão em torno da média nacional (Portugal Continental), existindo regiões com taxas de reprovação bastante reduzidas como o Alto Minho (11%) ou o Alto Alentejo (13%) e, em sentido contrário, regiões em que o valor é claramente superior à média, como a Beira Baixa (38%), o Algarve (37%) e a Área Metropolitana do Porto (AMP) (36%).

⁴ Portaria n.º 1/2024, de 2 de janeiro. A Portaria também regulamenta a Lei n.º 45/2012, de 29 de agosto, no que se refere ao regime jurídico dos examinadores de condução

⁵ Aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 37/2014, de 14 de março, e posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho.

Figura 4 – Provas teóricas por NUTSIII, em milhares (2019 a 2022). Entre parêntesis o peso da sub-região no total nacional (Continente). (Fonte: IMT)

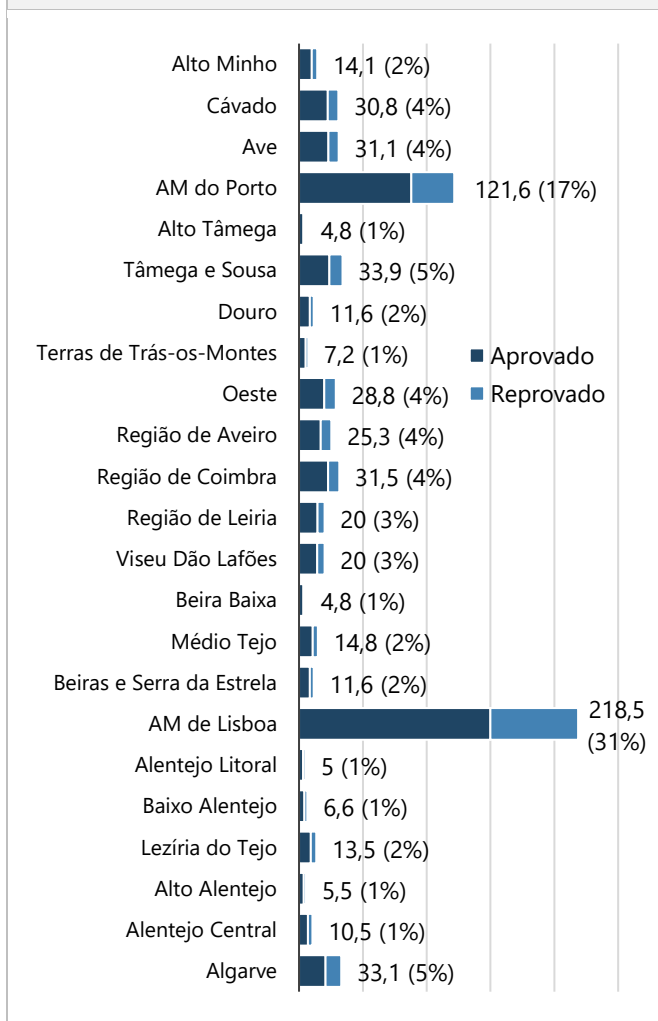


Figura 5 – Provas práticas por NUTSIII, em milhares (2019 a 2022). Entre parêntesis o peso da sub-região no total nacional (Continente). (Fonte: IMT)

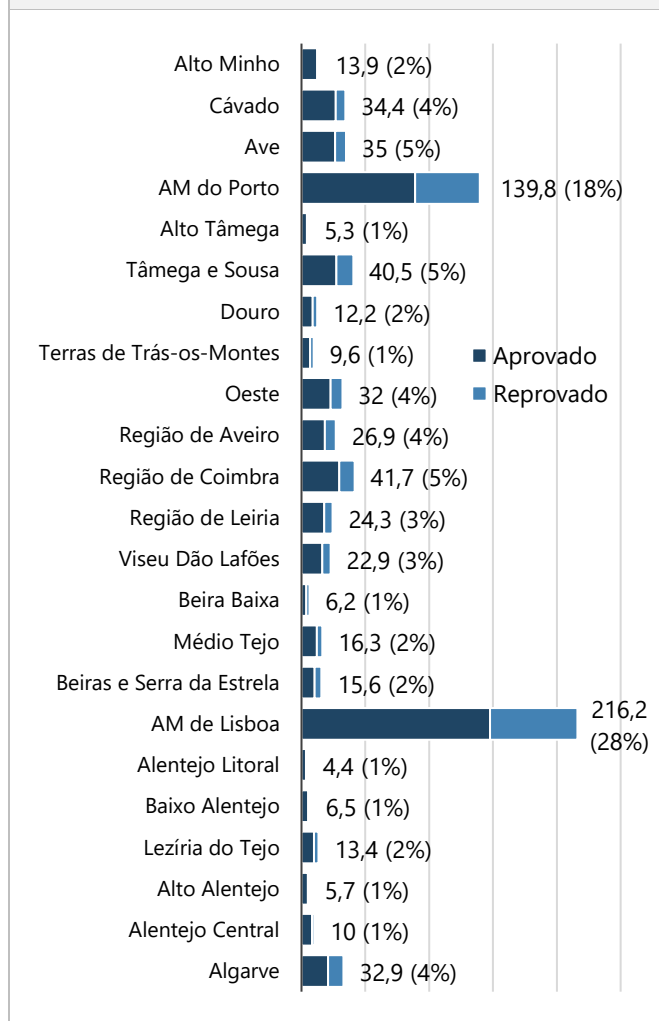


Figura 6 – Taxa de reprovação nas provas de teóricas por NUTSIII (2019 a 2022) e a respetiva média nacional (Continente). (Fonte: IMT)

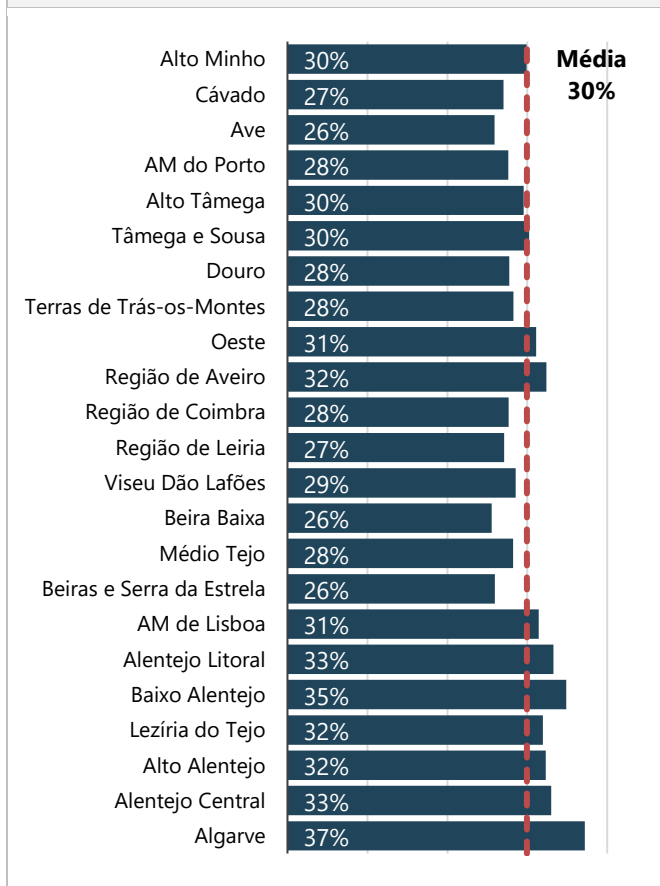
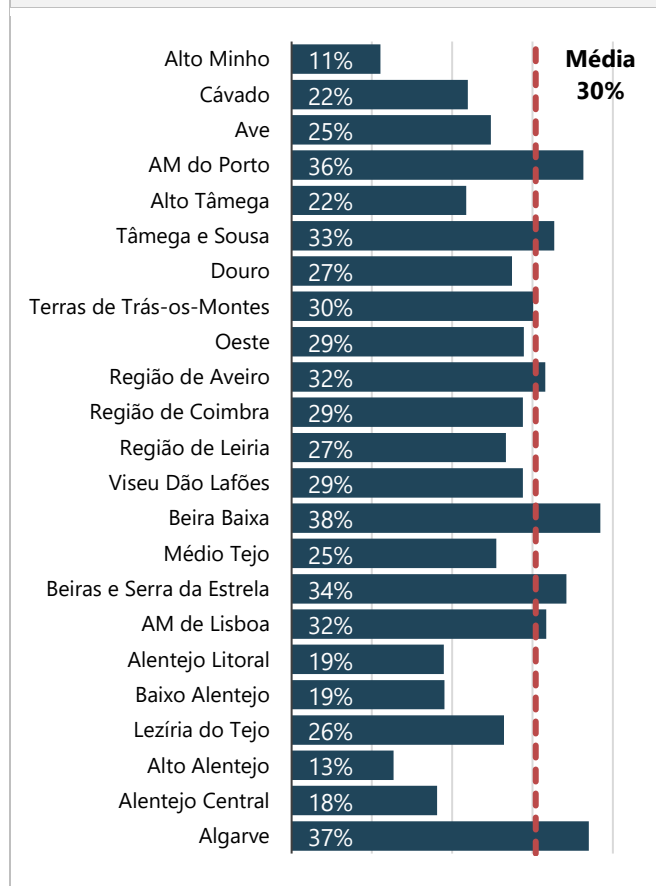


Figura 7 – Taxa de reprovação nas provas práticas por NUTSIII (2019 a 2022) e a respetiva média nacional (Continente). (Fonte: IMT)



2.1. Distribuição por categoria de veículos

A carta de condução pode ser emitida para diversas categorias que habilitam o seu titular a conduzir determinadas categorias de veículos. Para cada categoria de carta de condução existem diferentes critérios em termos de requisitos de admissão e de examinação. Por forma a facilitar a análise as provas foram agrupadas em sete grupos distintos, que em alguns casos incluem mais que uma categoria:

- Motociclos – provas para as categorias A2 (motociclos de potência não superior a 35 kw) e A (todos os motociclos);
- Automóveis ligeiros – provas para a categoria B (automóveis ligeiros);
- Pesados de mercadorias – provas para as categorias C1 (pesados de mercadorias com peso bruto inferior a 7 500 kg), C (todos os pesados de mercadorias) e CE (com reboque com peso superior a 750 kg);
- Pesados de passageiros – provas para as categorias D1 (pesados de passageiros com lotação não superior a 16 passageiros), D (todos os pesados de passageiros) e DE (com reboque com peso superior a 750 kg);
- Veículos agrícolas – provas para a condução de trator agrícola ou florestal para as categorias I, II ou III;
- Motociclos $\leq 125 \text{ cm}^3$ e quadriciclos – provas para as categorias AM (ciclomotores e motociclos com cilindrada até 50 cm^3), A1 (motociclos de cilindrada não superior a 125 cm^3 e potência até 11 kw) e B1 (quadriciclos);

- Ligeiros com reboque – provas (práticas) para conjunto de veículos composto por automóvel ligeiro e reboque.

A Figura 8 e a Figura 9 exibem os dados das provas práticas de condução distribuídas pelos principais grupos de categorias das cartas de condução. Apesar de não estarem representadas graficamente, as provas teóricas apresentam uma distribuição semelhante.

No período de 2019 a 2022, a maioria das provas de condução foram relativas a automóveis ligeiros (categoria B), correspondendo a cerca de 78% (Figura 8).

Apenas nas provas de categoria B houve uma equivalência entre as provas de homens (45,9%) e mulheres (54,1%), sendo que em todas as outras verificou-se uma muito maior prevalência (na maioria, acima dos 90%) de homens (Figura 9).

Figura 8 – N.º de provas práticas de condução realizadas por grupo de categoria de veículos e respetiva taxa de reprovação (2019 a 2022) (Fonte: IMT)

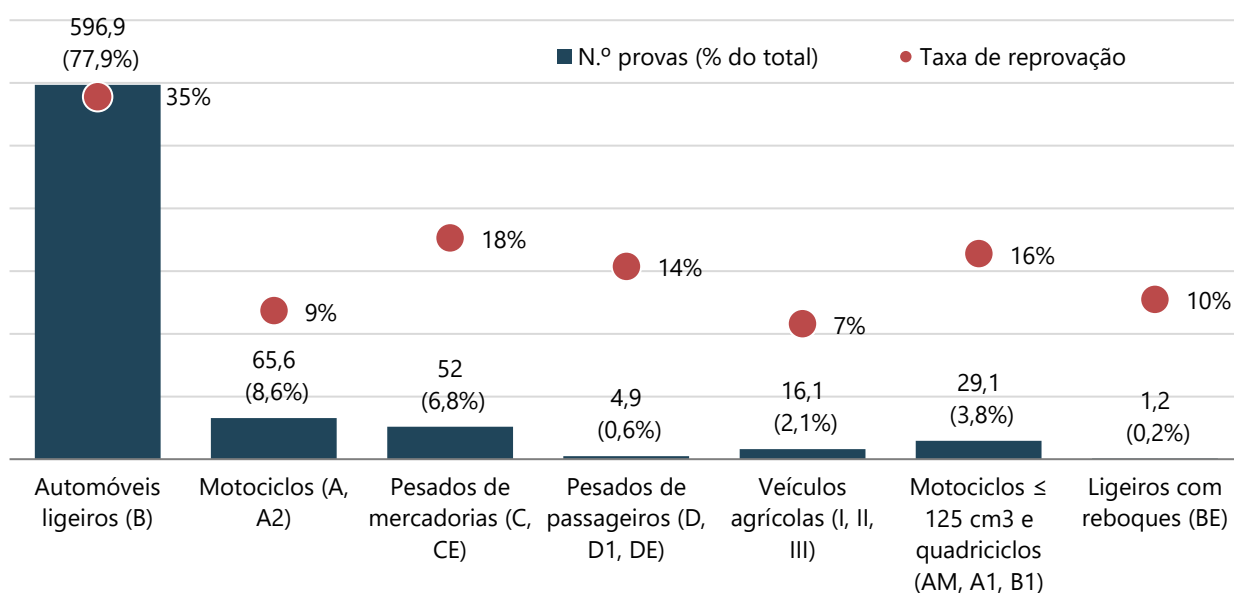
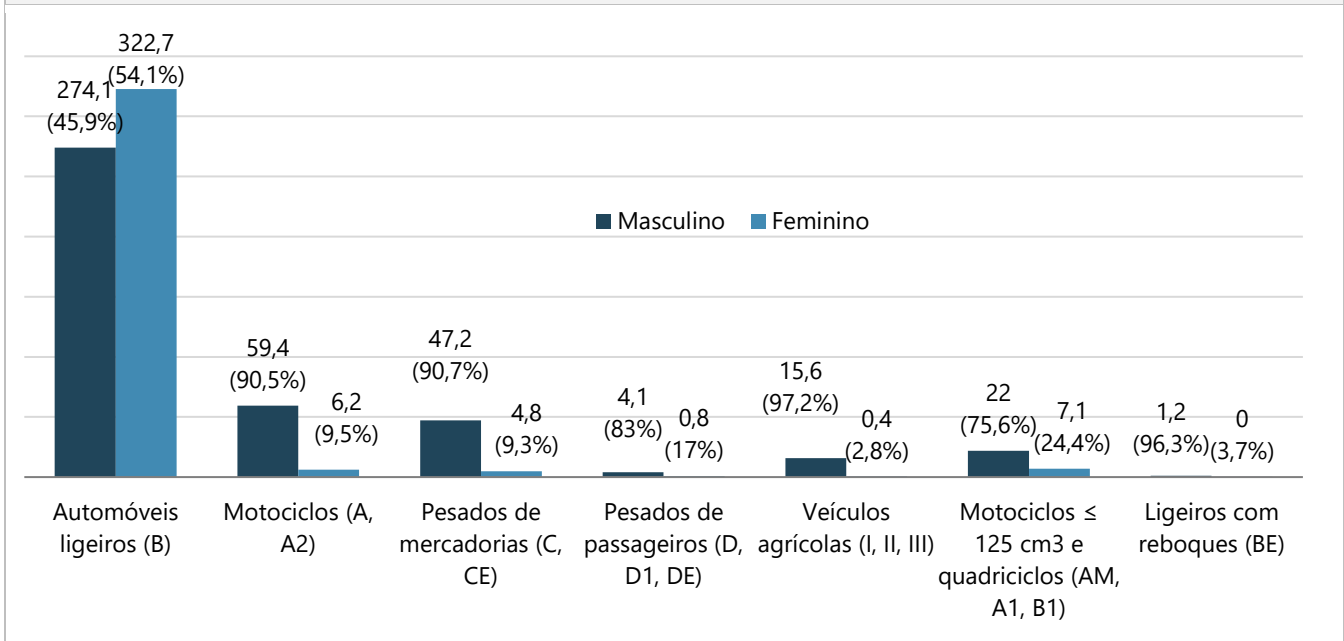


Figura 9 – N.º de provas práticas de condução realizadas por grupo de categoria de veículos e por sexo do examinado (2019 a 2022) (Fonte: IMT)



2.2. Distribuição por grupos etários

Dependendo da categoria do veículo, a idade mínima de candidatura ao título de condução varia nos seguintes termos:

- 16 anos, para motociclos das categorias A1 e AM e para veículos ligeiros da categoria B1 (quadriciclos);
- 18 anos, para motociclos da categoria A2, para veículos ligeiros das categorias B e BE e para veículos pesados de mercadorias das categorias C1 e C1E;
- 20 anos, para qualquer motociclo (categoria A) desde que possua dois anos de habilitação da categoria A2;
- 21 anos, para veículos pesados de mercadorias das categorias C e CE, para veículo pesados de passageiros das categorias D1 e D1E e para veículos pesados de passageiros das categorias D e DE se possuir certificado de aptidão profissional;
- 24 anos para motociclos com mais 35kw de potência (categoria A) e para veículos pesados de passageiros das categorias D e DE.

Neste período de quatro anos em análise, cerca de 78% das provas de condução foram realizadas antes dos 30 anos e 68% antes dos 25 anos, sendo os valores semelhantes nas provas teóricas. A idade média dos examinados nas provas práticas de condução foi de 25 anos e 4 meses foi e de 24 anos e 8 meses nas provas teóricas. A mediana foi de 21 anos nos exames condução e 20 nas teóricas. A moda foi de 19 anos em ambas as provas, apresentando-se na Figura 12 os números das provas de condução.

Não obstante a situação criada pelo COVID-19 poder ter tido alguma influência no adiamento de algumas provas, influenciando assim a idade de realização das mesmas, em 2019, os valores não divergiram muito dos anos seguintes tendo sido a mediana da idade dos examinados de 20 anos em ambas as provas.

Relativamente às taxas de reprovação, apesar de serem semelhantes entre as provas teóricas e as práticas, na ordem dos 30%, as mesmas variaram com o sexo e o grupo etário dos examinados, conforme se verifica na Figura 10 e na Figura 11.

No total de todas as provas realizadas, 55% das foram realizadas por homens, com taxas de reprovação de 29% e 22%, nas provas teóricas e práticas, respetivamente. As mulheres realizaram

45% do total das provas, registando taxas de reprovação de 31% e 40%, nas provas teóricas e de práticas, respetivamente, subindo gradualmente com a idade.

Figura 10 – Provas teóricas por grupos etários e por sexo dos examinados, em milhares (2019 a 2022). O gráfico representa também as taxas de reprovação e, entre parêntesis, a proporção de cada um dos sexos em cada faixa etária. (Fonte: IMT)

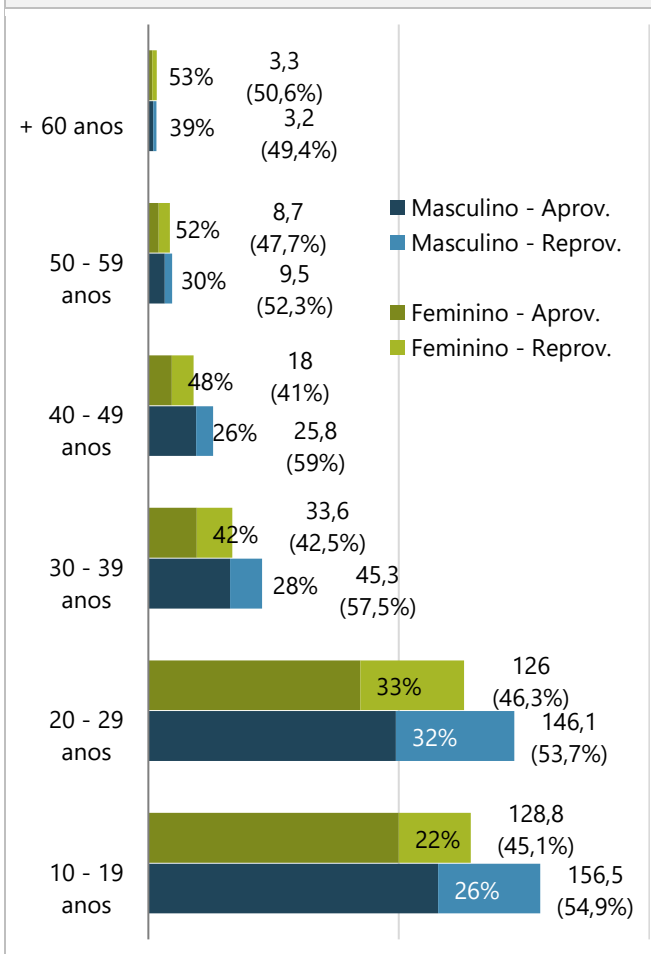


Figura 11 – Provas práticas de condução por grupos etários e por sexo dos examinados, em milhares (2019 a 2022). O gráfico representa também as taxas de reprovação e, entre parêntesis, a proporção de cada um dos sexos em cada faixa etária. (Fonte: IMT)

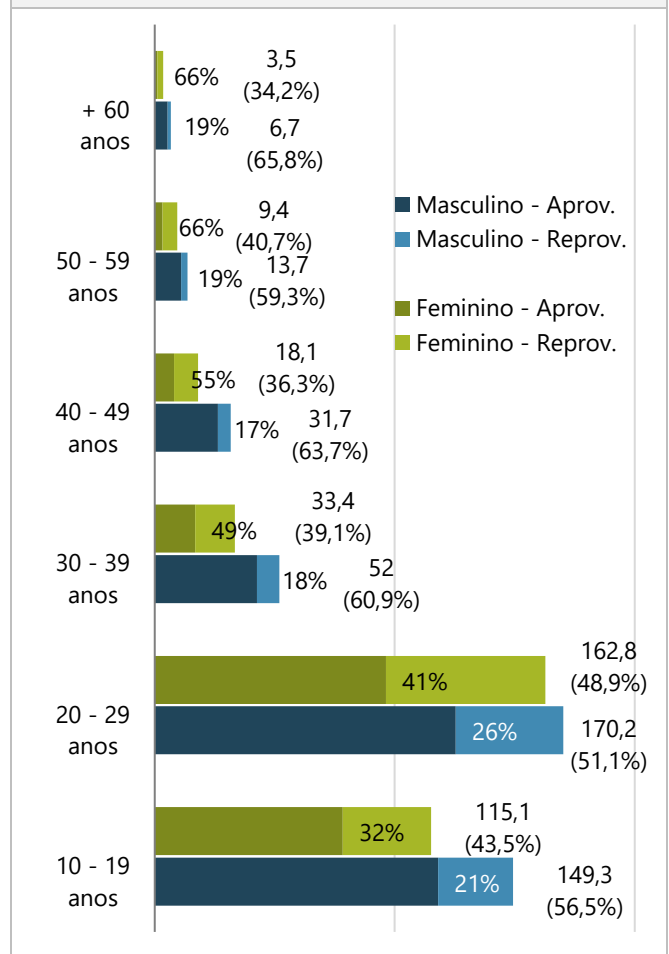
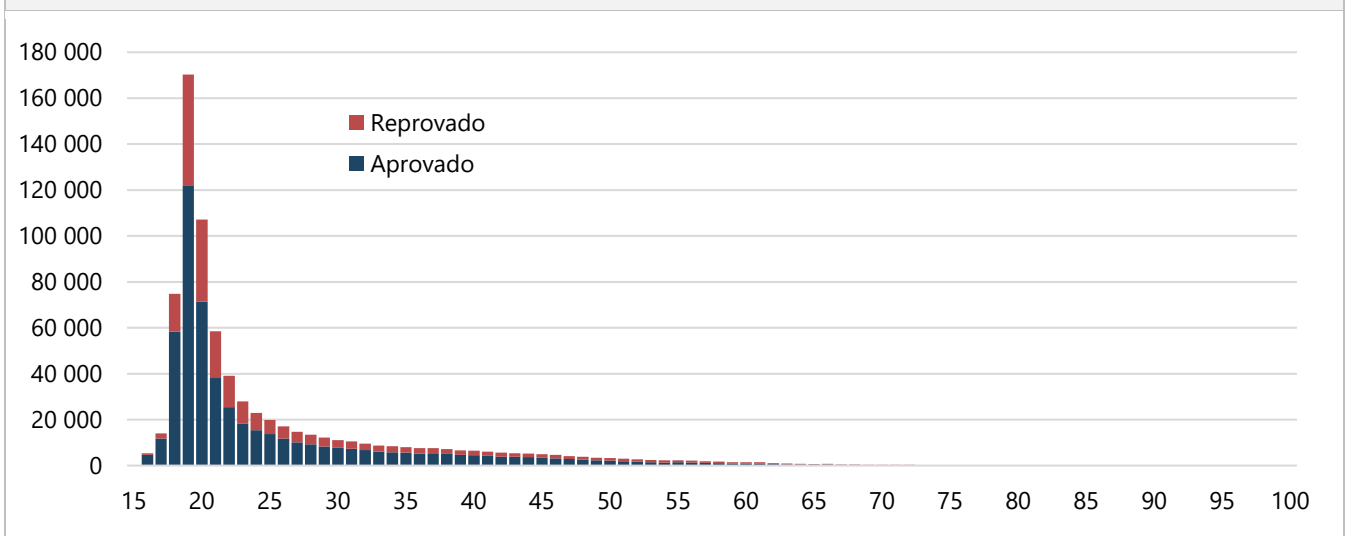


Figura 12 – N.º de provas de condução realizadas por faixa etária e respetivo resultado (2019 a 2022). (Fonte: IMT)



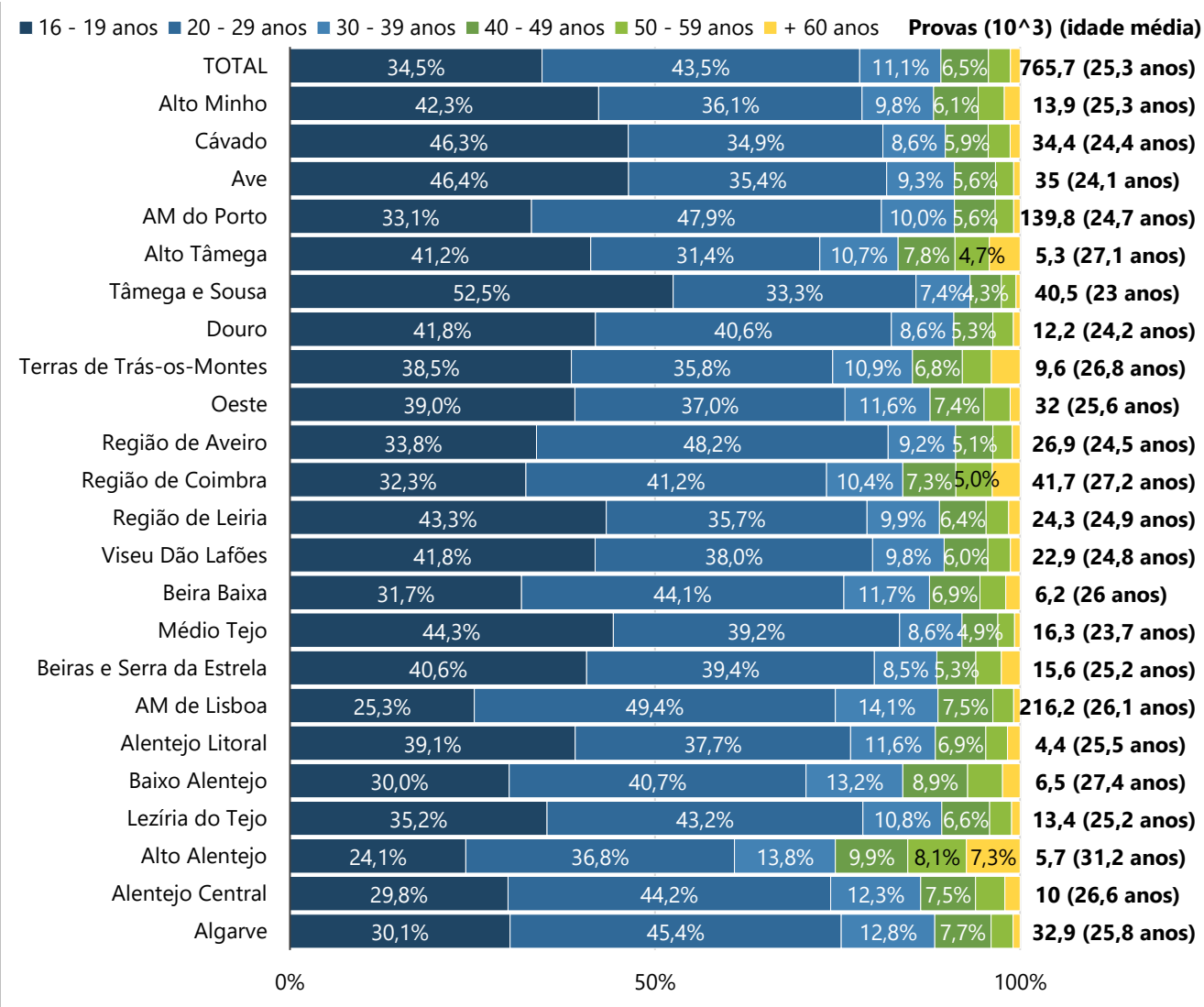
Como se comprova na Figura 12, a faixa etária dos 19 anos foi a mais representada nas provas de condução, somando 22% do total, seguida da faixa dos 20 anos (14%) e dos 18 anos (10%). Juntas representaram 46% das provas realizadas.

Cerca de 2,5% das provas foram realizadas por indivíduos com 16 e 17 anos. Estas provas disseram respeito a provas relativas às categorias de motociclos ou triciclos/quadriciclos, e foram feitas na sua maioria por homens (78%).

As faixas etárias mais jovens, até aos 18 anos, inclusive, foram também aquelas que registaram as menores taxas de reprovação: 22% aos 18 anos, subindo para 29% aos 19 anos.

Na Figura 13 verifica-se que a idade média dos examinados (condução) foi diferente entre sub-regiões, variando entre os 23 anos registados na Comunidade Intermunicipal de Tâmega e Sousa e os 31 anos e 3 meses do Alto Alentejo, a única acima dos 30 anos. Na sub-região de Tâmega e Sousa, uma das mais jovens de Portugal de acordo com os Censos de 2021, 52,5% dos examinados tinham menos de 20 anos. As áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e a Região de Aveiro foram as que apresentaram uma maior percentagem de examinados no grupo etário dos 20 aos 29, próximo dos 50%.

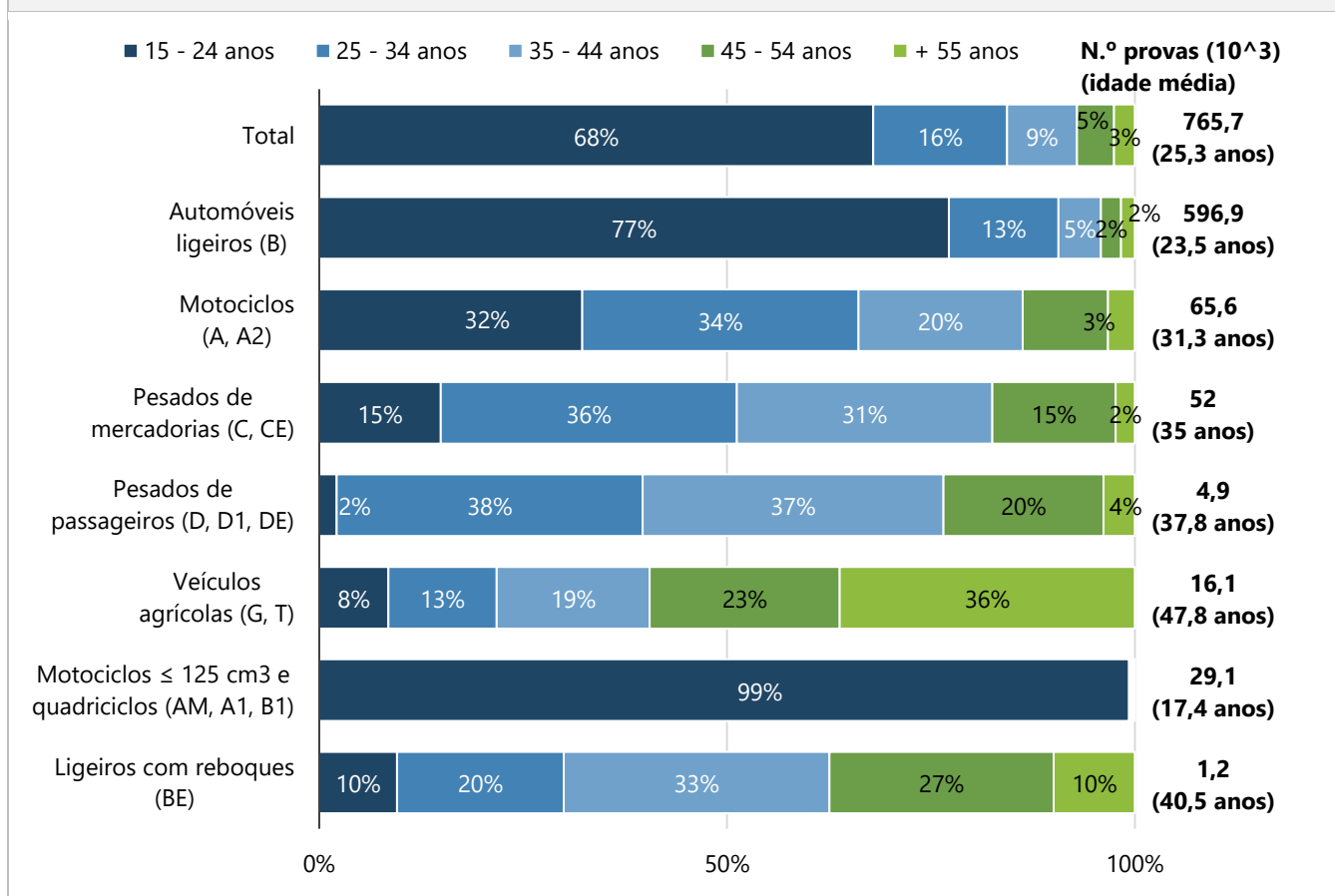
Figura 13 – Distribuição percentual por grupo etário do n.º total de provas de condução realizadas em cada região (NUTSIII), em milhares, e, entre parêntesis, a idade média dos examinados (2019 a 2022). (Fonte: IMT)



Na Figura 14 é patente que o grupo dos motociclos com menos 125 cm³ e quadriciclos foi o que registou uma menor idade média dos examinados (17 anos e 5 meses), seguido da categoria dos automóveis ligeiros (23 anos e meio) e dos restantes motociclos (31 anos e 3 meses). Se se considerar conjuntamente todas as categorias de motociclos (AM, A1, A2 e A) a idade média dos examinados desce para 27 anos e 3 meses.

Em sentido contrário encontram-se os veículos agrícolas (47 anos e 9 meses), os pesados de passageiros (37 anos e 10 meses) e de mercadorias (35 anos).

Figura 14 – Distribuição percentual do n.º total de provas de condução realizadas por grupo etário e por grupo de categorias de veículos, em milhares, e, entre parêntesis, a idade média dos examinados (2019 a 2022). (Fonte: IMT)



2.3. Estrutura do mercado

Na análise da estrutura de mercado optou-se por considerar apenas o ano de 2022, refletindo, deste modo, a estrutura mais atual. Assim, nesse ano, estiveram em operação 1 085 escolas de condução distribuídas por 956 empresas⁶. Neste capítulo consideraram-se apenas as provas práticas de condução.

A Figura 15 representa o número de concelhos distribuídos pelo número de escolas que dispõem, verificando-se que 71% dos concelhos (198 concelhos) têm 3 ou menos escolas. Em 25 concelhos (9% do total) não existem estabelecimentos de ensino da condução, sendo

concelhos com um baixo número de população residente (n.º médio de cerca de 4 000 habitantes) em que os habitantes têm obrigatoriamente de se deslocar a outro concelho para acesso aos serviços de ensino e examinação da condução. No mapa da Figura 16 é possível verificar geograficamente quais são esses concelhos.

Os 80 municípios (29% do total) com apenas uma escola têm em média 7,8 mil habitantes e registaram uma média de 128 provas práticas em 2022, situando-se, maioritariamente, no interior (Figura 16). Ainda assim, 6 destes concelhos registaram mais de 300 provas: Penela (584), Vale de

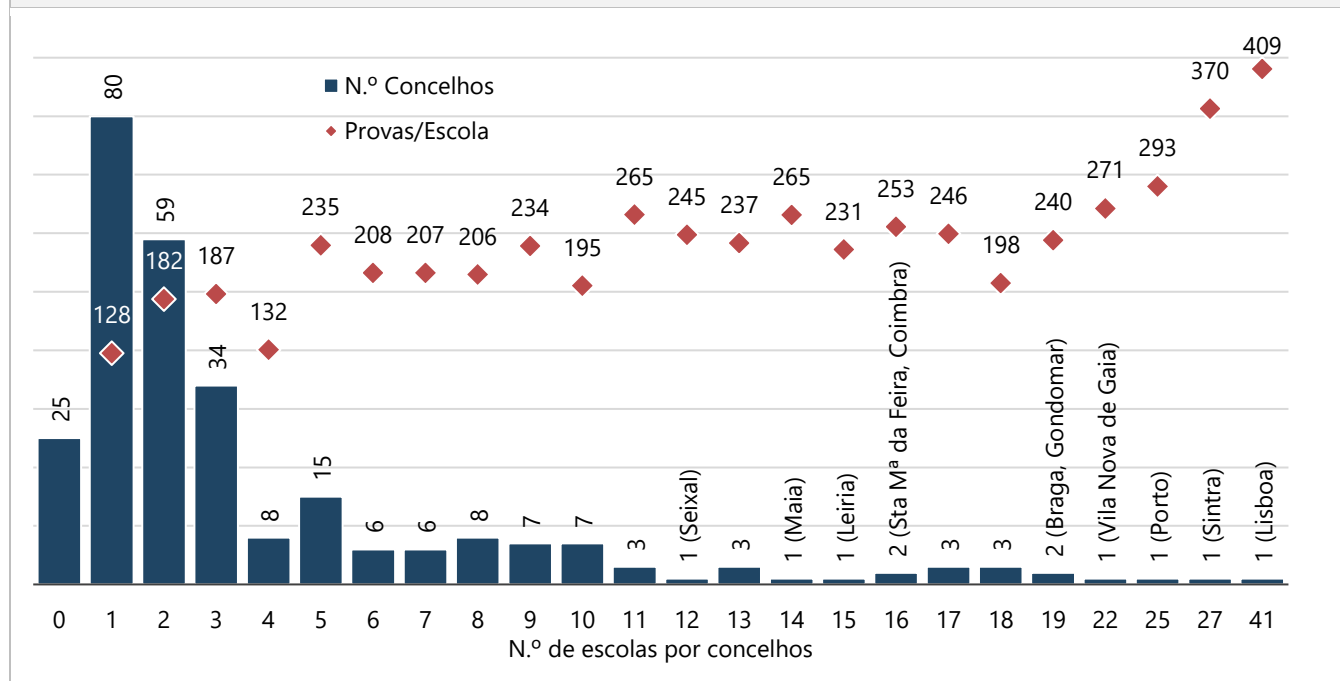
⁶ Nesta análise não foram consideradas as escolas com menos de 25 provas, critério que também foi utilizado ao longo de todo o documento. Com os dados da Base de Dados das Contas Anuais foi possível identificar as empresas acionistas das escolas tendo essa

análise sido complementada por uma análise das certidões permanentes das 50 maiores empresas com o objetivo de identificar as pessoas singulares que detêm as escolas.

Cambrá (428), Sobral de Monte Agraço (373), Mira (358), Miranda do Douro (341) e Condeixa-a-Nova

(308). Os dois primeiros foram mesmo o 2.º e o 3.º a nível nacional (Figura 18).

Figura 15 – Histograma com o n.º de concelhos distribuídos pelo n.º de escolas que dispõem e com o n.º médio de provas práticas de condução por escola (2022). (Fonte: IMT)



Nos municípios com 2 escolas verifica-se que o número médio de habitantes é de 14 mil e número médio de provas de 182, tendo 9 registado mais de 300 provas práticas em 2022: Montemor-o-Velho (998), Oliveira do Hospital (388), Óbidos (366), Pinhel (352), Mangualde (335), Lamego (323), Batalha (319), Estarreja (312), Valpaços (302), Carregal do Sal (277), Fundão (262). Montemor-o-Velho foi o concelho onde se registou o maior número de provas por escola, conforme se verifica no mapa da Figura 18.

No extremo oposto, existem 4 concelhos com mais de 20 escolas (Figura 15 e Figura 16), que são

também os mais populosos do país. Destacam-se Lisboa e Sintra que são, respetivamente, o 4.º e 8.º concelhos em termos de número de provas por escola a nível nacional.

Relativamente ao número de habitantes por escola (Figura 17), os municípios de Vale de Cambra, Almeirim, Salvaterra de Magos e Santarém foram os únicos que registaram, em 2022, valores superiores a 20 mil habitantes por escola, tendo apresentado valores de provas por escola de 428, 273, 270 e 161, respetivamente. A média nacional de provas por escola foi de 220.

Figura 16 – N.º de escolas de condução (estabelecimentos) por município (2022) (Fonte: IMT)

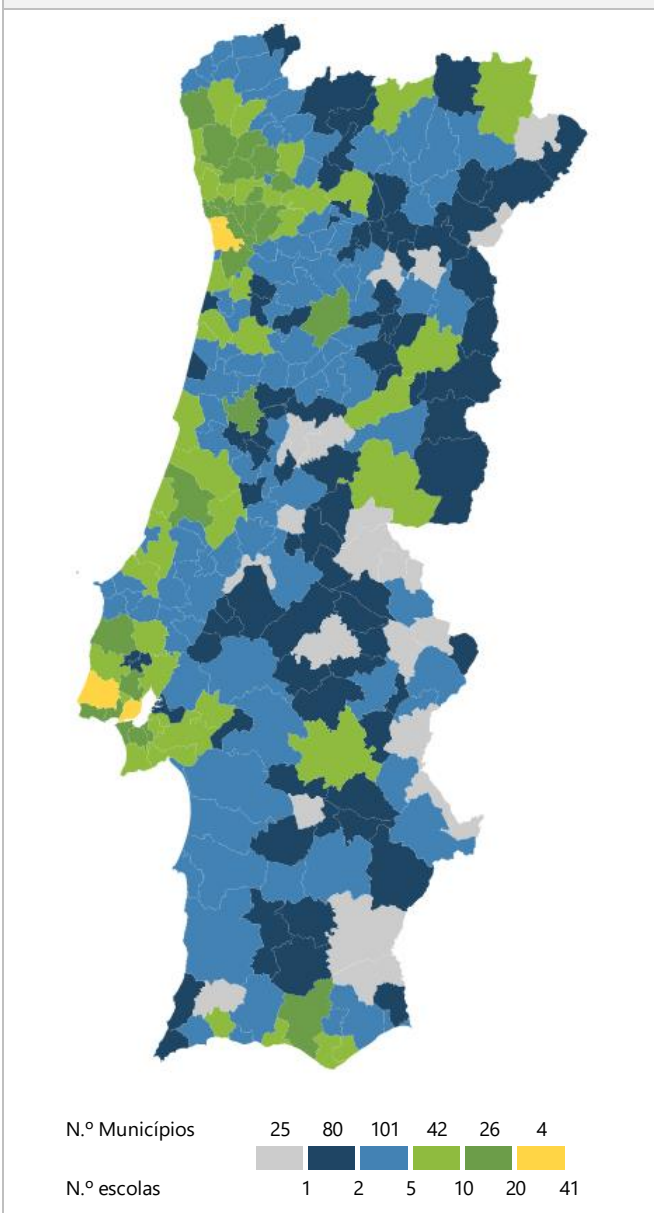
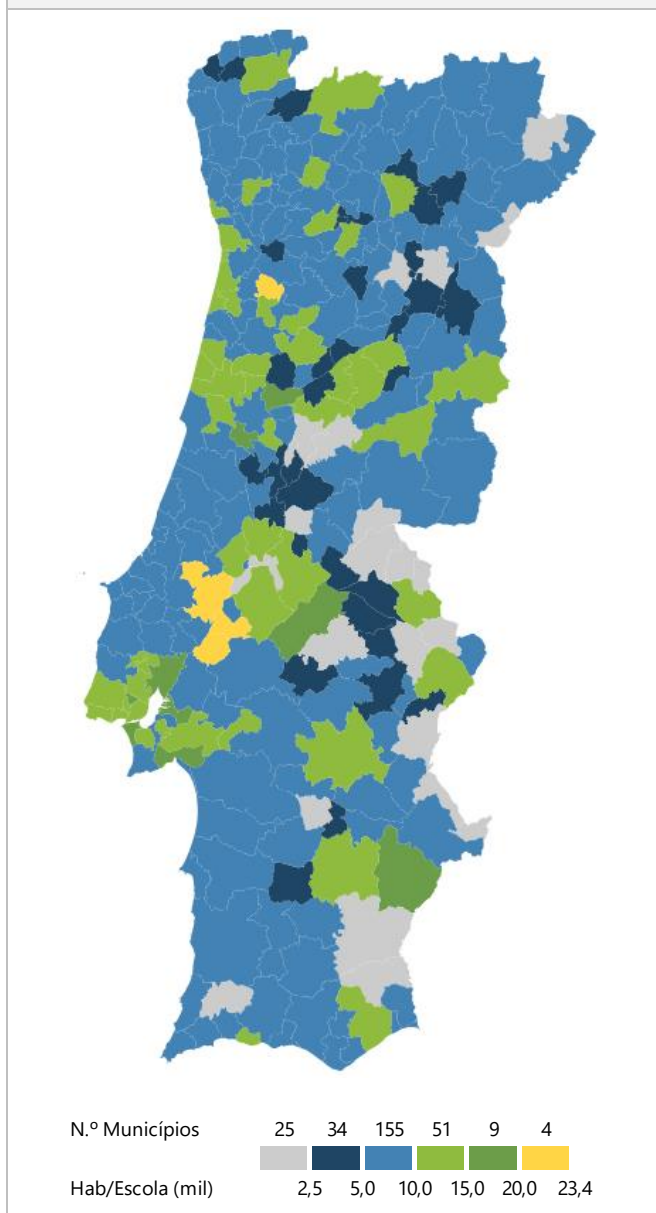


Figura 17 – N.º de habitantes por escola (estabelecimento) por município (2022) (Fonte: IMT e INE)



Em termos de concentração analisou-se o número de provas práticas inscritas pelas duas maiores empresas de cada município ou região (NUTSIII). Para isso considerou-se não o número de estabelecimentos de ensino (escolas), mas sim o número de empresas, podendo uma empresa deter mais que um estabelecimento de ensino. Para esta análise foram apuradas as empresas acionistas de cada uma das escolas e, nos casos em que essa informação não estava disponível (casos de escolas detidas por pessoas singulares), fez-se uma análise

mais detalhada de quem são os detentores do capital das 50 maiores escolas do país. Isto significa que pode acontecer que para muitas escolas não se disponha de informação sobre se pertencem ou não à mesma empresa, tendo-se assumido nestes casos que são empresas independentes.

A Figura 19 representa a concentração do número de provas das duas maiores empresas de cada município em percentagem do total de provas práticas realizadas no mesmo. Naturalmente, nos concelhos onde existem apenas uma ou duas

escolas o índice de concentração é de 100%, o que acontece em 139 municípios (55% dos concelhos que têm escolas de condução).

Dos concelhos com mais de 15 escolas, Lisboa é o que apresenta a maior concentração nas duas

maiores empresas (54%), seguindo-se os de Santa Maria da Feira (39%), Cascais (38%) e Barcelos (36%). Em sentido inverso, os municípios de Vila Nova de Gaia (20%), Porto (21%), Matosinhos (23%) e Guimarães (26%) são os que apresentam as menores taxas de concentração.

Figura 18 – N.º médio de provas práticas por escola (estabelecimento) por município (2022) (Fonte: IMT)

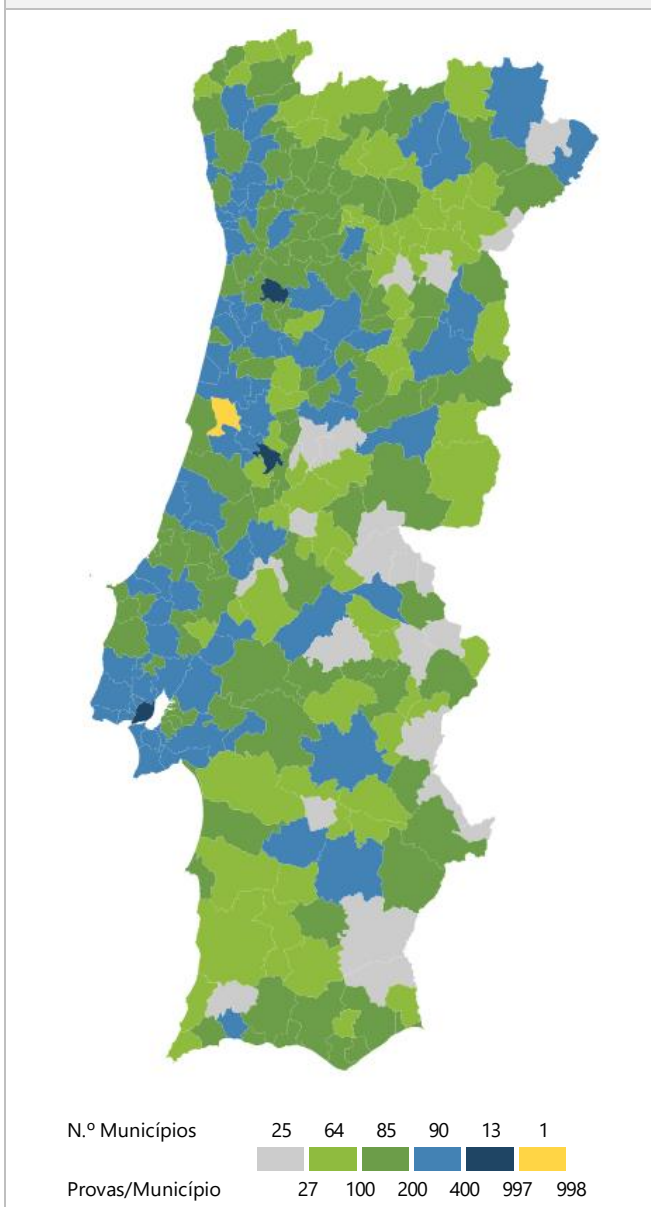
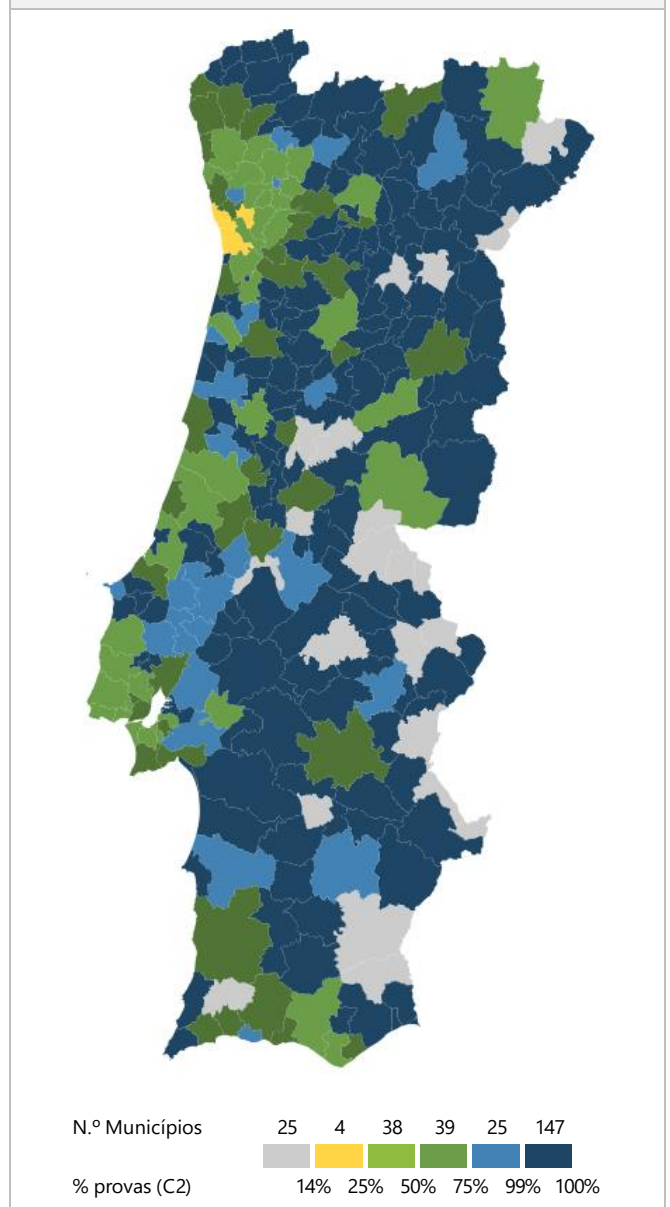


Figura 19 – Concentração do n.º de provas práticas das duas maiores empresas de cada município (índice C2) (2022)



Ao avaliar o nível das NUTSIII (Figura 20), verifica-se que as 4 regiões com o maior índice de concentração, Alto do Tâmega, Baixo Alentejo, Beira

Baixa e Alto Alentejo, estão entre as 6 regiões menos populosas, bem como são das que têm o

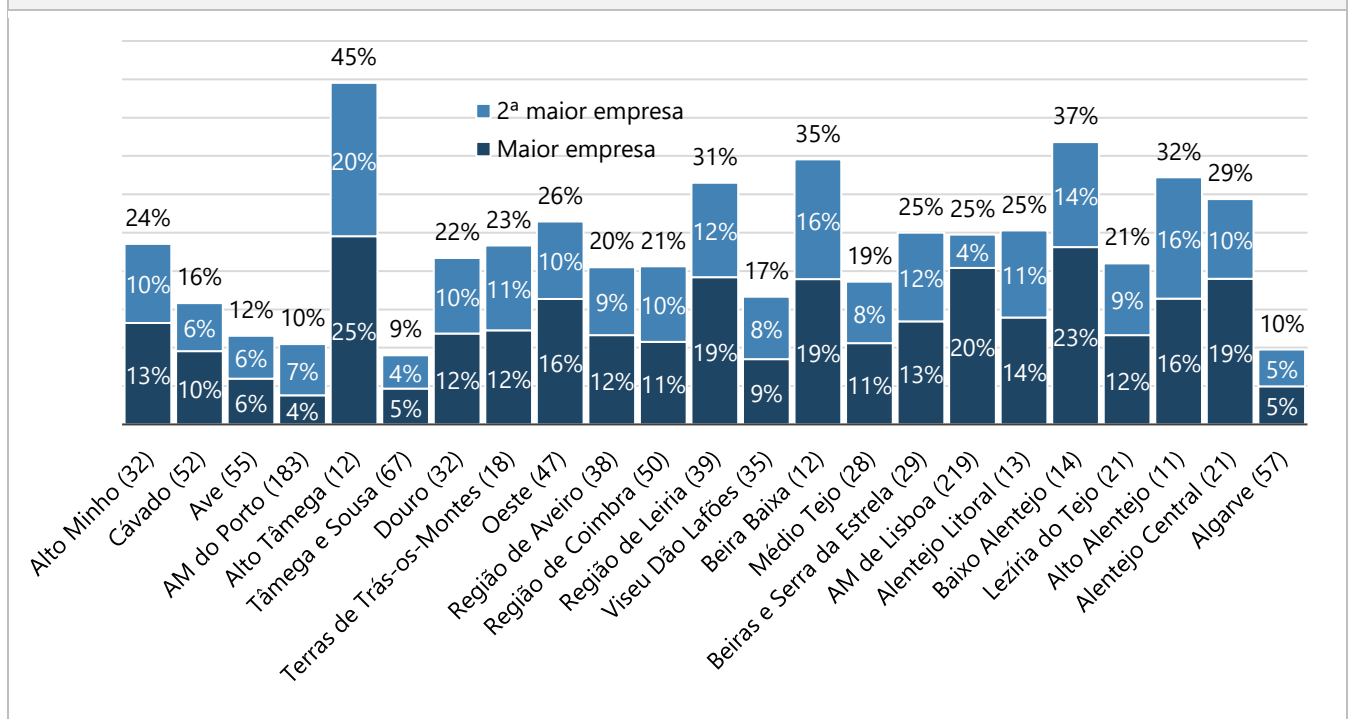
menor número de escolas, 12, 14, 12 e 11, respetivamente.

Nas áreas metropolitanas, destaca-se a discrepância entre a do Porto (10%) e a de Lisboa (25%). Das 23 regiões analisadas, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) é a mais populosa e a 10.^a em termos de concentração nas duas maiores empresas (índice C2) e a AMP é a 2.^a mais populosa e a 21.^a em termos de C2. Na AML apesar da maior escola (estabelecimento) ter apenas 2,2% das provas realizadas, a maior empresa, que detém, direta ou indiretamente, 37 das 219 escolas da região, foi responsável por cerca de 20% das provas em 2022. A mesma empresa detém 42% do mercado do concelho de Lisboa, 51% de Vila Franca de Xira e

59% de Alenquer. A segunda maior empresa da região é detentora de 12 escolas e foi responsável por 4% das provas na AML em 2022, 42% em Odivelas e 33% no Seixal. A maior escola do país, opera, igualmente, no concelho de Lisboa, sendo responsável por 12% das provas desse concelho e é a única escola detida por essa empresa.

Ainda relativamente a esta matéria, e de acordo com a lei da concorrência, as empresas estão obrigadas a reportar à Autoridade da Concorrência (AdC) as operações de concentração, caso seja cumprido algum dos critérios definidos na legislação⁷.

Figura 20 – Proporção das provas práticas da responsabilidade das duas maiores empresas de cada uma das sub-regiões (NUTSIII) (2022). (Fonte: IMT e AMT)



⁷ A lei da concorrência, Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, na sua redação atual, estabelece, no seu artigo 37.º, que estão sujeitas à obrigatoriedade de notificação prévia à AdC todas as operações de concentração que cumpram um dos seguintes critérios:

- Quota igual ou superior a 50%;
- Quota igual ou superior a 30% e inferior a 50%, desde que o volume de negócios realizado individualmente por, pelo menos, duas das empresas seja superior a 5 milhões de euros;

- Volume de negócios agregado de 100 milhões de euros, desde que o volume de negócios realizado por, pelo menos, duas das empresas seja superior a 5 milhões de euros.

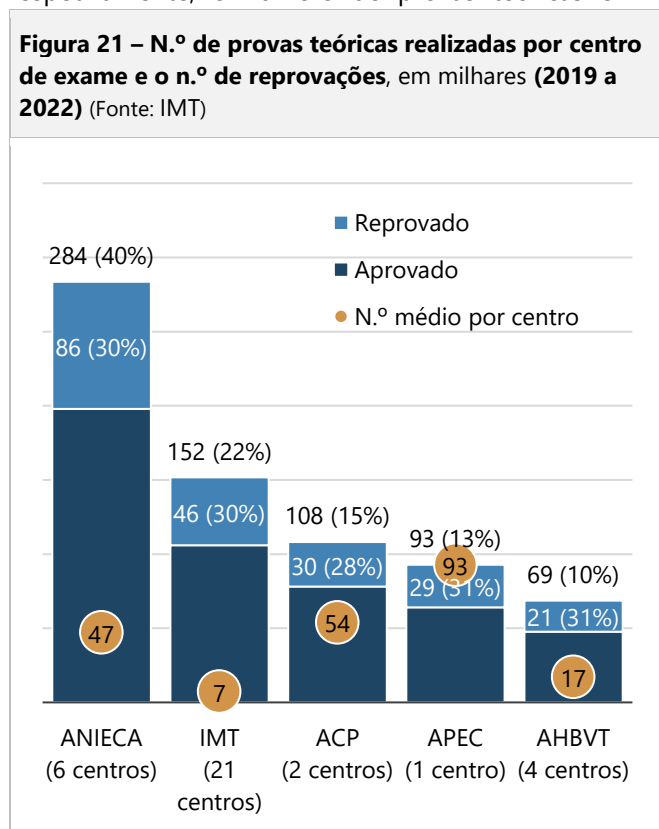
Não foram encontradas no histórico disponível no site da AdC notificações de operação de concentração relacionadas com as escolas de condução.

3. Exame da condução – Centros de exame

Em Portugal continental existem 21 centros de exame públicos, da responsabilidade do IMT, distribuídos por 19 NUTSIII, existindo 2 centros em cada área metropolitana. Em todos os 18 distritos existe pelo menos um centro de exames do IMT. Adicionalmente, existem 13 centros de exame privados, da responsabilidade das seguintes entidades:

- 2 do Automóvel Club de Portugal (ACP);
- 6 da Associação Nacional de Industriais de Ensino da Condução Automóvel (ANIECA);
- 1 da Associação Portuguesa de Escolas de Condução (APEC);
- 4 da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Tábua (AHBVT).

A Figura 21 e a Figura 22 apresentam, respetivamente, o número de provas teóricas e

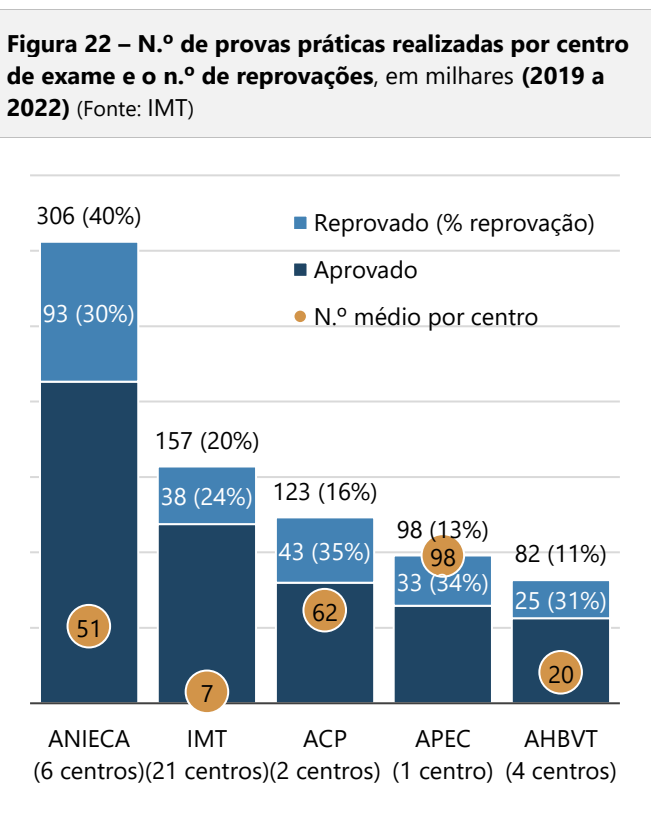


práticas realizadas em cada uma das entidades gestoras de centros de exame, bem como o número de reprovações e o número médio de provas por centro.

Os centros do IMT são os de menor dimensão, com uma média de 7 mil provas neste período, e apresentam as menores taxas de reprovação nas provas de condução.

O centro com maior volume de provas foi o da APEC - Associação Portuguesa de Escolas de Condução, em Lisboa.

A ANIECA - Associação Nacional dos Industriais do Ensino de Condução Automóvel é a entidade com a maior quota, 40%, com uma média de 51 exames por centro, neste período de quatro anos.



Conforme se verifica na Figura 23 e na Figura 24, a ANIECA foi a entidade com maior crescimento entre 2019 e 2022 (+38%), passando de uma quota de

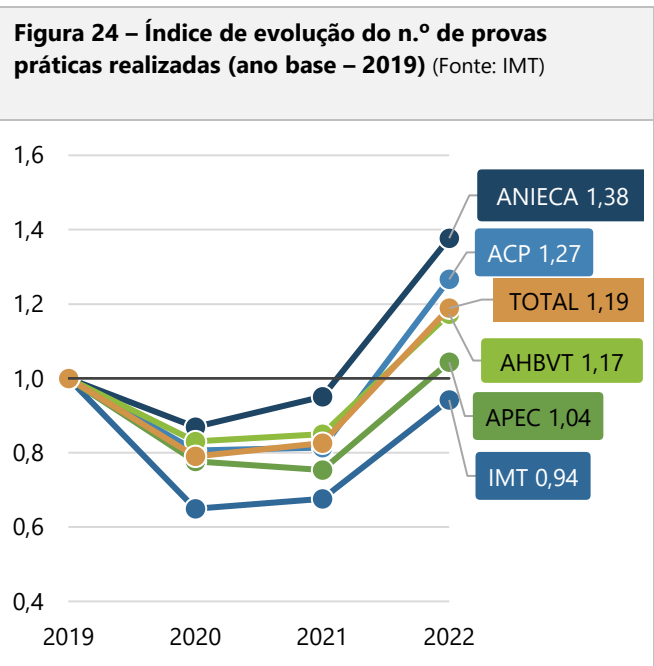
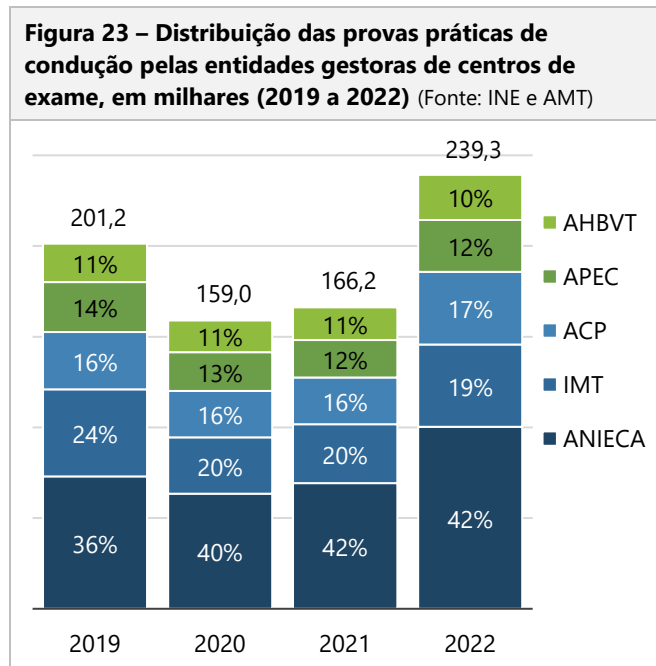
36% para 42%, sendo os maiores crescimentos registados no centro de Vila Verde - Cávado (+84%) e nos da AML (Linda a Velha e Barreiro) (+35%).

O ACP foi a entidade que registou o segundo maior crescimento neste período (+27%), principalmente o seu centro do Carregado (concelho de Alenquer, AML) onde se verificou um crescimento de 42%.

Em sentido contrário estiveram os centros do IMT, com um decréscimo de 6% (o total nacional subiu 19%), destacando-se as diminuições verificadas nos

centros de Braga (Cávado) (-54%), de Santarém (-65%) e os do Porto (-12%).

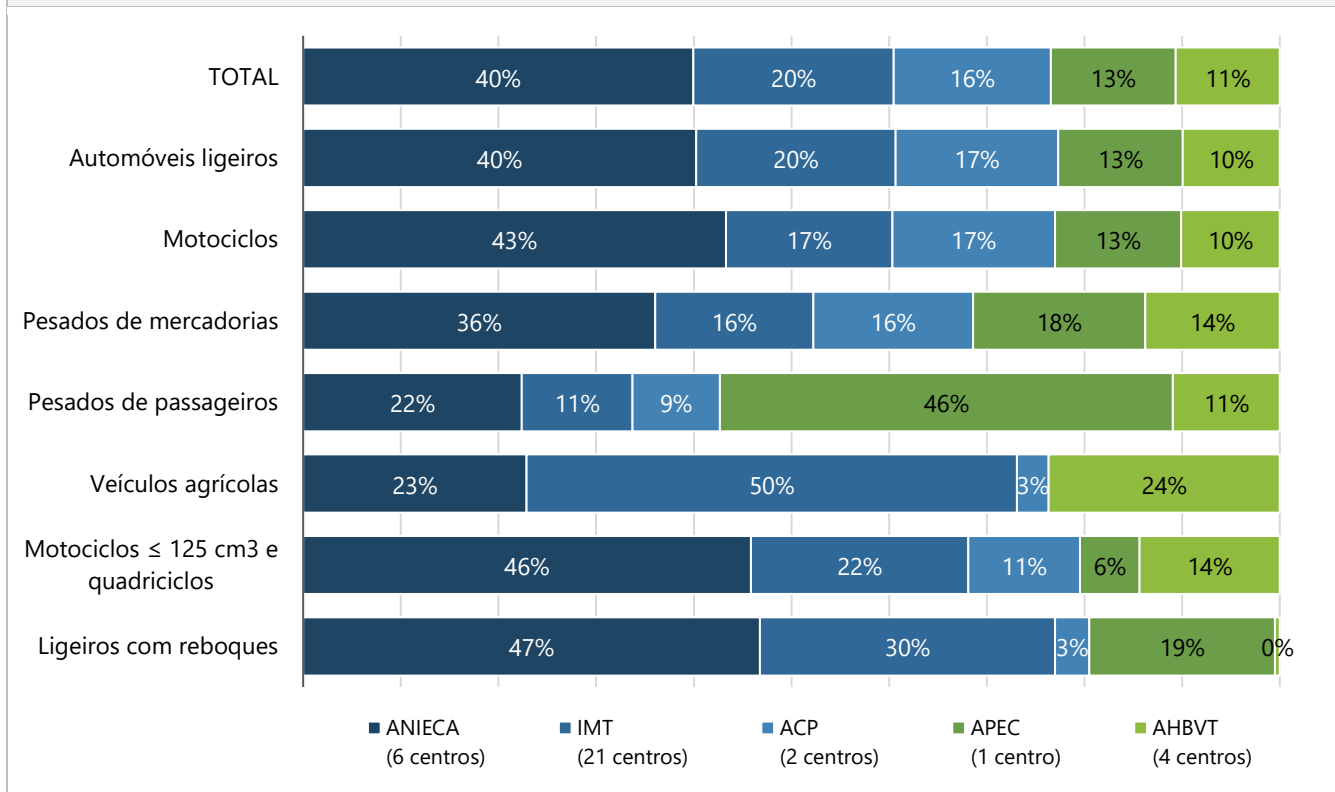
Em ambos os gráficos, fica patente o impacto do período atípico dos confinamentos relacionados com o COVID-19 na redução de provas realizadas em 2020 e 2021 e no incremento ocorrido em 2022.



Os veículos ligeiros são, como não podia deixar de ser, a categoria com maior peso em todos os centros de exame em especial naqueles que se encontram perto dos centros urbanos, por isso a distribuição percentual é semelhante, entre o total e os automóveis ligeiros (Figura 25). Também nos motociclos a distribuição é semelhante. Já para os

veículos agrícolas, tiveram maior importância os centros do IMT, essencialmente de Braga e Portalegre, o da Tábua da AHBVT e os de Albergaria-a-Velha e Porto de Mós da ANIECA. Nos pesados de passageiros destaca-se o centro da APEC (Lisboa) e nos pesados de mercadorias os da ANIECA.

Figura 25 – Distribuição percentual do n.º de provas práticas realizadas, totais e por categoria, por entidade gestora de centros de exame (2019 a 2022). (Fonte: IMT)



4. Observações finais

Em futuras análises, será de ter em conta informação económico-financeira de cada uma das escolas de condução, de forma a apurar estimativas das receitas por aluno inscrito.

Tal poderá fundamentar um indicador que traduza o valor aproximado cobrado a cada aluno, bem como uma análise de preços, que permita aferir, por exemplo, se escolas com preços mais baixos mantêm os mesmos níveis de qualidade (confrontando com o número de reprovações, bem como de reclamações).

Por outro lado, o número de funcionários por escola e as suas qualificações será relevante para apurar a efetiva capacidade daquelas em assegurar o ensino teórico e prático e em que condições.

Tal análise poderá ainda fundamentar propostas de alterações legislativas e regulamentares no sentido de introduzir análises qualitativas ao funcionamento deste mercado.

AMT – AUTORIDADE DA MOBILIDADE E TRANSPORTES

www.amt-autoridade.pt/

Observatório da Mobilidade e dos Transportes

observatorio.amt-autoridade.pt/

5. Anexo – Informação adicional relativa ao ensino e examinação da condução

Figura 26 – N.º de centros de exame por município (2022)

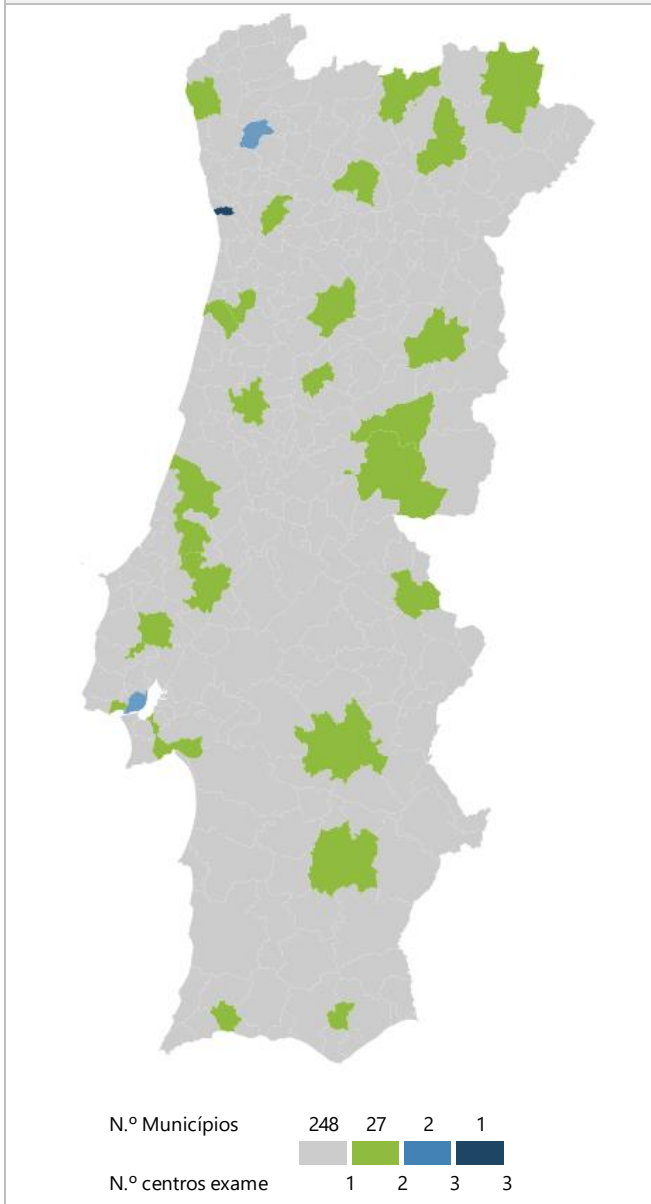


Figura 27 – N.º de centros de exame por NUTSIII (2022)

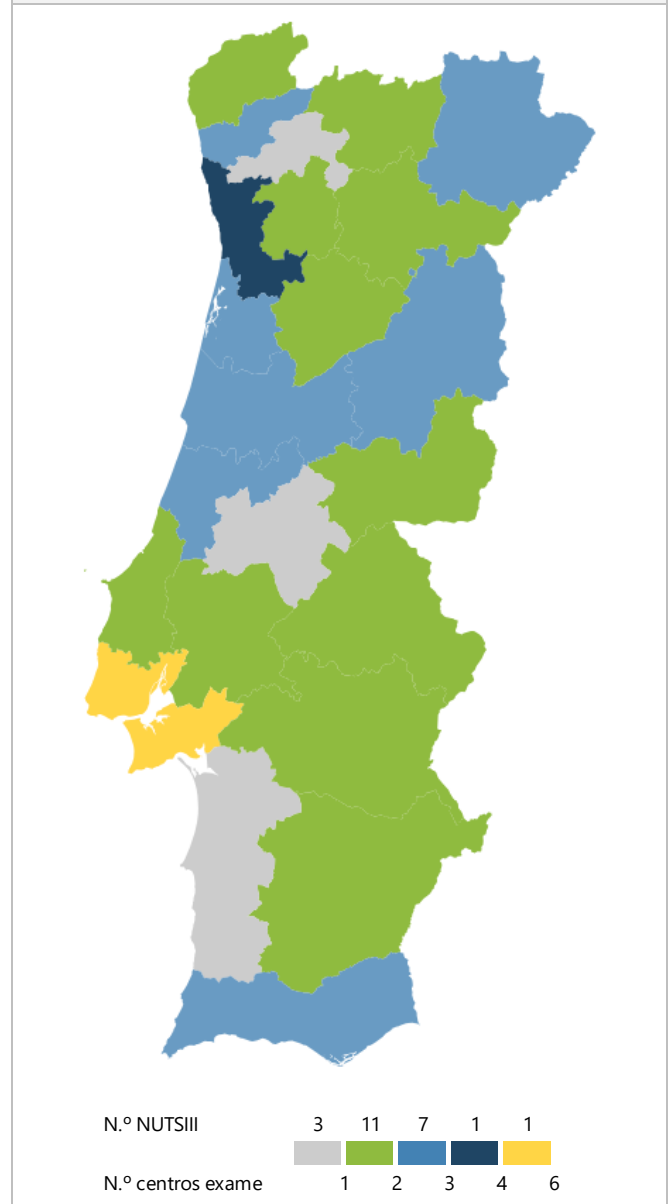


Figura 28 – Distribuição percentual do n.º de provas práticas realizadas, totais e por categoria, por entidade gestora de centros de exame (2019 a 2022). (Fonte: IMT)

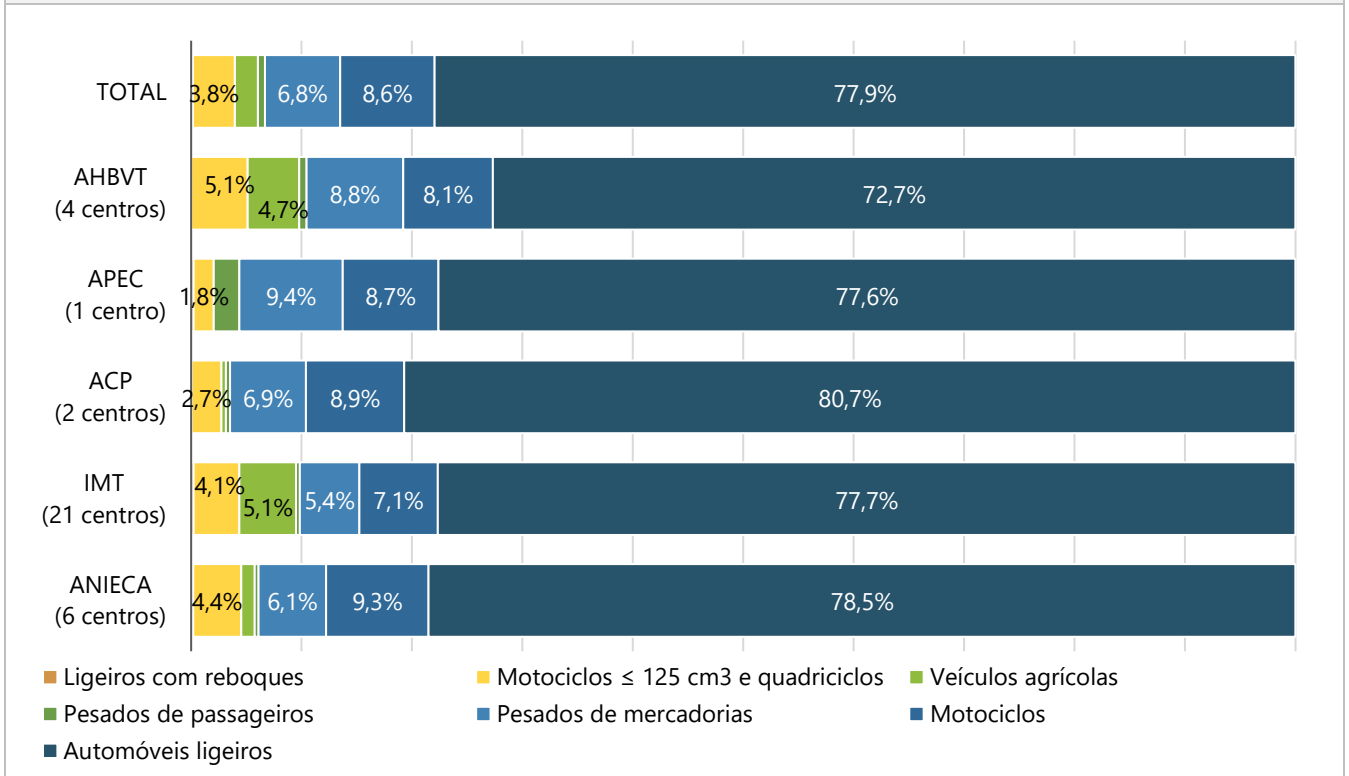


Figura 29 a) – N.º de provas de condução realizadas por centro de exame, em milhares, a taxa de reprovação e entre parêntesis a percentagem do total nacional (2019 a 2022). (Fonte: IMT)

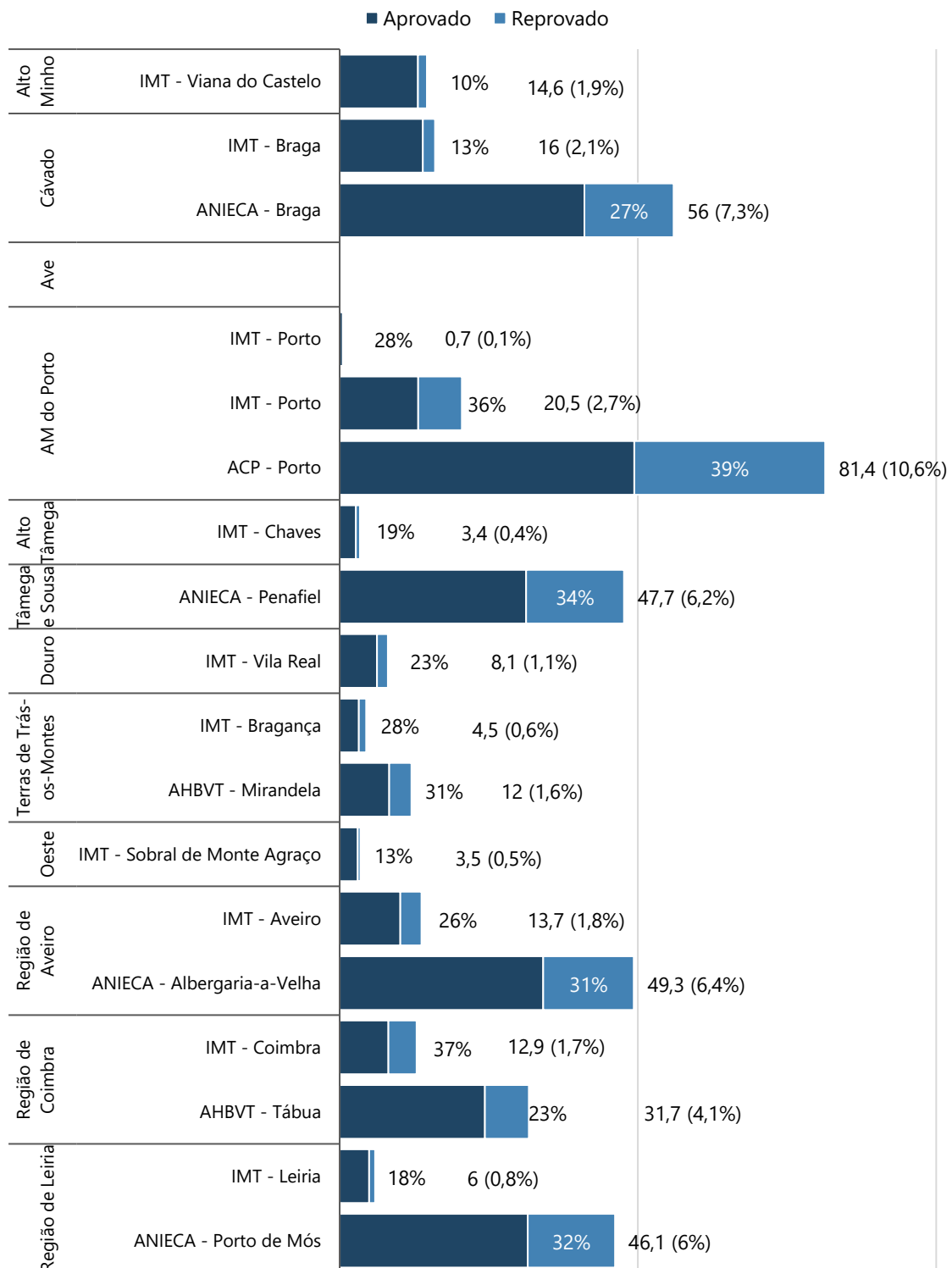


Figura 29 b) – N.º de provas de condução realizadas por centro de exame, em milhares, a taxa de reprovação e entre parêntesis a percentagem do total nacional (2019 a 2022). (Fonte: IMT)

