

PARECER N.º 33/AMT/2025

Operação de Concentração n.º 2025/20 – Brisa / Via Verde

Versão Não Confidencial

I. INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer é elaborado em resposta a solicitação feita à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), pela Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito da **Operação de Concentração n.º 2025/20**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que aprovou o regime jurídico da concorrência, na sua redação atual.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração que consiste na aquisição, pela Brisa – Auto Estradas de Portugal, S.A. (**Brisa**) que é a “Notificante”, do controlo exclusivo sobre a Via Verde Portugal – Gestão de Sistemas Electrónicos de Cobrança, S.A. (**Via Verde**) mediante a aquisição de **[CONFIDENCIAL]** do respetivo capital social à Ascendi, SGPS, S.A. (**Ascendi**).
3. O presente parecer está sistematizado do seguinte modo:
 - I. Introdução
 - II. Descrição da Operação
 - III. Da Intervenção da AMT nos mercados da mobilidade e transportes abrangidos pela operação
 - IV. Regulação da Mobilidade e dos Transportes
 - IV.1. Considerações Gerais
 - IV.2. Mercados Relevantes
 - IV.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante e do Mercado Geográfico Relevante
 - IV.2.3. Mercados Relacionados

IV.3. Impacto da Operação a Nível Concorrencial

V. Conclusões

II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

4. A transação consiste na aquisição pela Brisa de controlo exclusivo sobre a Via Verde “a Adquirida”, empresa sobre a qual detém atualmente controlo conjunto com a Ascendi.
5. Para o efeito, a Brisa pretende adquirir os **[CONFIDENCIAL]** do capital social atualmente detidos pela Ascendi, passando, assim, a deter 100% do capital social da Via Verde.
6. A Brisa “*é a sociedade-mãe do Grupo Brisa, grupo económico internacional sediado em Portugal e ativo no setor das infraestruturas rodoviárias, serviços rodoviários e de mobilidade*”.
 - 6.1. Naquele setor desenvolve atividades de (i) construção, manutenção e operação de concessões de autoestradas; (ii) prestação de serviços de apoio às concessões; (iii) prestação de serviços de pagamento de mobilidade; (iv) tecnologias para mobilidade; (v) serviços para veículos; e (vi) segurança e saúde no trabalho.
 - 6.2. O controlo da Brisa era detido a **[CONFIDENCIAL]**¹ que, por sua vez, é controlada pela **[CONFIDENCIAL]**.
 - 6.3. Acresce referir que, a 26 de dezembro de 2024, foi publicado um projeto de fusão por incorporação entre a Brisa (sociedade incorporante) e a (sociedade incorporada), em que é transferida a globalidade do património desta última para a primeira.

¹ Ver decisão da Comissão Europeia de 18.09.2020 no processo M.9879 – APG / NPS / JMI / Brisa, disponível em https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202039/m9879_52_3.pdf

- 6.4. Tendo presente que, nos termos expostos supra, o ativo da Rubicone Bidco, S.A. inclui a participação social que esta detém na Brisa, as ações representativas do capital social da Brisa **[CONFIDENCIAL]**.
- 6.5. Estas **[CONFIDENCIAL]** sociedades passam, desta forma, a ser as únicas acionistas da Brisa.
7. A Ascendi é uma empresa portuguesa especializada na gestão de ativos, nomeadamente concessões rodoviárias, operação e manutenção de infraestruturas rodoviárias e na prestação de serviços de cobrança de portagens que integra o integra o portfólio da Ardian, uma sociedade independente de investimento privado sediada em França, que gere ativos globais.
8. A Adquirida Via Verde “*é uma sociedade comercial que desenvolve a sua atividade na área da prestação de serviços de gestão de sistemas eletrónicos de cobrança, por utilização de infraestruturas, designadamente cobrança de portagens, abastecimento de combustível, parques de estacionamento, ferries e farmácias, através de um identificador colocado no interior de veículos automóveis, bem como através de aplicação para dispositivos móveis sob a marca Via Verde, no caso de estacionamento de rua (parquímetros) e carregamento de veículos elétricos / híbridos, aluguer de scooters da Cooltra e pagamento de viagens / carregamento de passes e títulos físicos de transportes públicos*”.
9. A Notificante caracteriza a operação como sendo uma Operação de Concentração de tipo Vertical, isto é, em que as empresas participantes exercem a sua atividade em níveis diferentes da cadeia de valor.

III. Da Intervenção da AMT nos mercados da mobilidade e transportes abrangidos pela operação

10. A operação em análise envolve diversas atividades que se desenvolvem em áreas da mobilidade e transportes, sujeitas à regulação direta da AMT ou que, não o sendo, nelas têm interferência, pelo que, pela sua relevância e sem prejuízo da

definição dos mercados relevantes adiante apresentada, se apresenta aqui de modo breve, o quadro legal que rege essas atividades no âmbito da intervenção da AMT.

11. Assim há destacar o próprio quadro estatutário da AMT, anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, onde o artigo 5º estabelece, entre outras disposições, que:

“1 — Para garantia da realização da missão prevista no artigo 1.º, são atribuições da AMT:

l) Definir as regras necessárias à aplicação de normas e resoluções emanadas dos organismos internacionais de normalização técnica, na vertente económica dos setores regulados;

“2- São atribuições da AMT em matéria de mobilidade, transportes terrestres e infraestruturas rodoviárias:

h) Definir e aprovar a regulamentação aplicável ao sistema de identificação eletrónica de veículos para cobrança de portagens, constituído pelos sistemas, normas e procedimentos técnicos que sustentam o processamento da informação sobre os eventos de tráfego e sobre a deteção do dispositivo eletrónico instalado nos veículos, recolhida a partir de equipamentos de identificação ou deteção eletrónica, utilizados pelas Estradas de Portugal, S.A, as concessionárias ou as subconcessionárias, os distribuidores e importadores dos dispositivos eletrónicos de veículos, bem como as entidades de cobrança das taxas de portagem;

i) Mediar, na qualidade de órgão de conciliação, nos termos do artigo 10.º da Decisão n.º 2009/750/CE, da Comissão, de 6 de outubro de 2009, as relações entre as concessionárias ou operadoras de cobrança de portagens de infraestruturas rodoviárias localizadas em território nacional e os fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem, com contrato celebrado ou em fase de negociação, assegurando que as condições contratuais impostas não são discriminatórias e refletem corretamente os custos e riscos incorridos pelas partes no contrato, em respeito do direito da União Europeia em vigor;

j) Assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes”;

- 12.** Ainda ao nível dos sistemas eletrónicos de cobrança de portagens sobressai a Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (Diretiva 2019/520), e o Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 9 de dezembro que procede à sua transposição para o direito nacional (Decreto-Lei n.º 84-C/2022), impondo responsabilidades à AMT em matérias relacionadas com o fornecimento de serviços no “Serviço eletrónico europeu de portagem” (SEEP) e no “Serviço eletrónico nacional de portagens” (SENP).
- 12.1.** Neste âmbito, a AMT constitui-se como entidade mediadora em conflitos entre portageiras estabelecidas no território nacional e entidades autorizadas para o exercício da atividade de fornecedor do SEEP (art.º 10º do Decreto-Lei 84-C, de 9 de dezembro);
- 12.2.** Tem poderes de fiscalização sobre os custos e receitas relacionados com a prestação do serviço de portagem para efeitos de garantia da inexistência de subvenções cruzadas entre as atividades realizadas no âmbito da prestação do serviço (art.º 17º do Decreto-Lei 84-C, de 9 de dezembro);
- 13.** É órgão de conciliação a quem compete a mediação entre as portageiras de um setor do SEEP ou do SENP localizado em território nacional e os fornecedores do SEEP ou do SENP com contrato celebrado ou em fase de negociação com as referidas portageiras (art.º 18º do Decreto-Lei 84-C, de 9 de dezembro).
- 14.** Para além dos normativos mencionados, também a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), e o Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007 (Regulamento), assumem relevância nesta sede, uma vez que as atividades prosseguidas por algumas das sociedades envolvidas na operação desenvolvem atividades ligadas à bilhética e, desta forma, podem ser impactadas ou impactar, direta ou indiretamente, em componentes constantes de procedimentos de contratação serviços públicos de transporte de passageiros.

15. Finalmente, numa área em permanente desenvolvimento como é a mobilidade, (onde sobressai a Mobilidade como Serviço “MaaS”²), sobre a qual a AMT se tem vindo a debruçar seja através de estudos técnicos³, seja através da emissão de recomendações de boas práticas, mas igualmente através de intervenção do poder legislativo no sentido de garantir, por um lado, o desenvolvimento técnico e, por outro, a segurança das pessoas, importa compreender e analisar a operação à luz desta mutação técnica económica e comportamental.

IV. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

IV.1. Considerações Gerais

16. A Notificação Prévia expressa que as atividades em causa na presente operação estão sujeitas a regulação setorial, referindo, embora de modo elementar, apenas a atividade de cobrança de taxas de portagem que “*carece de autorização pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.) e o respetivo exercício é regulado pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)*”.
17. Contudo, diversas outras atividades desenvolvidas pelas partes ocorrem em mercados da mobilidade e dos transportes e são, como tal, objeto de regulação setorial, sendo a entidade reguladora a AMT, conforme dispõe o Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.
18. Neste enquadramento, o presente parecer incide especificamente sobre eventuais questões que se possam colocar em resultado da operação de concentração projetada nos mercados relevantes da mobilidade e dos transportes, e que são objeto da regulação desta autoridade, principalmente, no que reporta a aspetos com maior significado em termos de promoção e defesa da concorrência e do

² *Mobility as a service*, em inglês.

³ Ver “[Obrigações de Serviço Público Verdes](#)”, “[Linhas de Orientação Sobre a Regulação da Micromobilidade Partilhada](#)” e “[Linhas de Orientação para uma Inteligência Artificial Ética, Transparente, de Confiança e Responsável nos Mercados da Mobilidade e dos Transportes](#)” disponíveis no sítio da internet da AMT em <https://www.amt-autoridade.pt/teses-e-estudos/>

cumprimento do enquadramento legal aplicável nacional, da União Europeia (UE) e internacional, no âmbito da atividade exercida pela Notificante.

19. Na organização deste Parecer opta-se por apresentar primeiramente a posição da Notificante relativamente à delimitação dos Mercados Relevantes, e posteriormente a análise global da AMT.

IV.2. Mercados Relevantes na ótica da Notificante

IV.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante e do Mercado Geográfico Relevante

20. A Notificante opta por apresentar o seu entendimento quanto à delimitação do Mercado do Produto Relevante conjuntamente com a relativa ao Mercado Geográfico Relevante, justificando com a facilidade de exposição.
21. À luz das orientações da Comissão Europeia (CE) sobre a definição do mercado relevante para efeitos do direito da UE da concorrência, o mercado do produto/serviço relevante compreende todos os produtos/serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas características, preços e utilização pretendida.
22. Simultaneamente, concorre da prática decisória da AdC, em sede de procedimento de controlo de operações de concentração, que a definição dos mercados relevantes deve fazer-se por referência às atividades desenvolvidas pela empresa ou ativos a adquirir.
23. Neste contexto identifica as áreas de atividade da Via Verde "A Via Verde, empresa-alvo no âmbito da presente operação de concentração, desenvolve atividade nas seguintes áreas:
- *Prestação de serviços de gestão de sistemas eletrónicos de cobrança de portagens, abastecimento de combustível, parques de estacionamento, ferries e farmácias, através de identificador Via Verde; e*

- *Prestação de serviços de gestão de sistemas eletrónicos de cobrança de estacionamento na rua, carregamento de veículos elétricos/híbridos, aluguer de scooters da Cooltra e pagamento de viagens / carregamento de passes e títulos físicos de transportes públicos, através da aplicação para dispositivos móveis sob a marca Via Verde.”*

Concluindo,

- *Seguindo a prática decisória da AdC, considera a Notificante que, pese embora a definição exata do mercado possa ser deixada em aberto, uma vez que a avaliação jusconcorrencial não se alterará em função da definição de mercado preconizada, os mercados relevantes para efeitos da presente operação (doravante, os “Mercados Relevantes”), poderão ser definidos da seguinte forma:*

24. Neste contexto, identifica quatro mercados relevantes (pontos 38 a 67 da Notificação) nomeadamente,

- (i) Mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis;
- (ii) Mercado da produção e venda de hardware de P&D (parquímetros / quiosques), incluindo qualquer software e serviços de manutenção pós-venda que lhe estejam associados, para lugares de estacionamento na via pública e parques de estacionamento fora da via pública;
- (iii) Mercado da distribuição retalhista de serviços de transporte/mobilidade (Mobility as a Service) através de uma aplicação; e,
- (iv) Mercado da prestação de serviços móveis de gestão de estacionamento *on street*, expressando sobre os mesmos:

24.1. Mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis

“A Via Verde gere um sistema que permite transações eletrónicas de forma automática, através da comunicação entre um identificador de bordo instalado

no interior do veículo e um equipamento instalado na infraestrutura rodoviária, em que a cobrança das tarifas/taxas pela sua utilização pode ser realizada com recurso ao sistema Via Verde.

Os identificadores estão associados a uma conta bancária ou cartão bancário, permitindo o débito em conta e o processamento eletrónico automático de pagamentos através do sistema central.

Atualmente, o sistema da Via Verde já pode ser utilizado pelos seus clientes em variados serviços, designadamente parques de estacionamento, ferries, farmácias e postos de abastecimento de combustível.

Em decisões anteriores⁴, a AdC considerou que não se encontrava incluído no mercado do produto relevante a prestação de serviços de pagamento de portagens por via manual, por considerar que (i) apesar de os sistemas de pagamento manuais servirem o mesmo propósito, o sistema de cobrança eletrónica implica a associação de uma conta bancária, na qual são debitadas as utilizações dos serviços usufruídos pelo cliente, (ii) a tipologia de clientes é diferente, uma vez que os clientes que utilizam o sistema automático são frequentes e os clientes que utilizam o sistema manual são ocasionais, (iii) o sistema de cobrança eletrónica é utilizado para um número cada vez maior de serviços, para além da cobrança automática de portagens, ao contrário do sistema de pagamento manual.

Assim, em linha com a referida prática decisória da AdC, deve ser considerado o mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis.

Este mercado inclui igualmente a distribuição e comercialização dos identificadores, necessária para a prestação dos serviços de cobrança eletrónica, na esteira da prática decisória da AdC⁵

⁴ Decisão da AdC no processo Ccent. 43/2010 Brisa*Ascendi/Via Verde

⁵ Vide Decisões da AdC nos processos no processo Ccent. 43/2010 Brisa*Ascendi / Via Verde, e Ccent 36/2016 Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi

Os serviços descritos são disponibilizados pela Via Verde em Portugal e, quanto à cobrança eletrónica de portagens em autoestradas e pagamento de parques de estacionamento, em Portugal e em Espanha, neste último caso, ao abrigo de acordo de interoperabilidade.

Assim, na perspetiva do mercado geográfico, na ótica da Notificante, podem ser realizadas duas distinções.

Por um lado, o mercado terá âmbito geográfico nacional, quanto aos serviços de cobrança automática de ferries, farmácias e postos de abastecimento de combustível, bem como para a cobrança de portagens e parques de estacionamento para clientes que adiram apenas ao serviço em Portugal, uma vez que os serviços são prestados de forma homogénea em todo o território nacional.

Por outro lado, tendo em conta que, quanto aos serviços de cobrança automática de portagens e de parques de estacionamento, é possível aos clientes subscreverem estes serviços em Portugal e Espanha, não é de excluir que o respetivo mercado relevante possa ter um âmbito geográfico mais alargado, correspondendo a Portugal e Espanha, na medida em que a prestação dos serviços não é fundamentalmente distinta num país e noutro”.

24.2. Mercado da produção e venda de hardware de P&D (parquímetros/quiosques), incluindo qualquer software e serviços de manutenção pós-venda que lhe estejam associados, para lugares de estacionamento na via pública e parques de estacionamento fora da via pública

“Em decisões anteriores⁶, a AdC admitiu como possível considerar um mercado global da produção e venda de hardware de P&D (parquímetros e quiosques), incluindo qualquer software e serviços de manutenção pós-venda que lhe

⁶ Vide Decisões da AdC de 10.01.2024, no processo Ccent. 75/2023 – EasyPark / Mobility 1, e de 06.10.2021, no processo Ccent. 44/2021 – Searchlight Capital Partners / Flowbird

estejam associados, para lugares de estacionamento na via pública e parques de estacionamento fora da via pública.

Este mercado compreenderia, entre outros serviços, as aplicações de software utilizadas para o pagamento de lugares de estacionamento na via pública, onde se incluem os serviços de cobrança de estacionamento na rua disponibilizados pela Via Verde através da aplicação para dispositivos móveis sob a marca Via Verde.

Seguindo a prática decisória da AdC⁷, este mercado teria um âmbito geográfico nacional, uma vez que, não obstante alguns destes serviços poderem ser prestados a nível europeu, atendendo à importância dos serviços técnicos de apoio ao cliente e considerando que os principais clientes são entidades públicas locais, como câmaras municipais, tipicamente a procura é geograficamente mais circunscrita e determinada pelas regras e procedimentos nacionais dos contratos públicos.

Embora a AdC não tenha definido mercados mais restritos em decisões anteriores, a Notificante considera que, à luz da concreta atividade da Via Verde, se poderá considerar, subsidiariamente, o mercado da prestação de serviços móveis de gestão de estacionamento on street, o qual, aliás, já foi considerado como mercado relacionado em decisões prévias da AdC⁸”.

24.3. Mercado da distribuição retalhista de serviços de transporte/mobilidade (Mobility as a Service) através de uma aplicação

“Além da cobrança de estacionamento on street, a Via Verde disponibiliza outros serviços de mobilidade, através quer da aplicação Via Verde, nomeadamente o pagamento de carregamentos de veículos elétricos/híbridos (Via Verde Electric) e o aluguer de scooters da Cooltra, quer da aplicação Via Verde Transportes, designadamente o pagamento de viagens e o carregamento de passes e títulos físicos de transportes públicos.

⁷ Vide Decisões da AdC no processo Ccent/2021/44 - Searchlight Capital Partners / Flowbird

⁸ Vide a Decisão da AdC no processo Ccent. 75/2023 - EasyPark / Mobility 1, cit..

Tanto quanto é do conhecimento da Notificante, a AdC não definiu ainda este segmento de mercado na sua prática decisória.

De acordo com a prática decisória da Comissão Europeia⁹, o mercado de distribuição retalhista de serviços de transporte/mobilidade (Mobility as a Service ou MaaS) é um mercado emergente cujas principais características e fronteiras ainda estão por definir, integrando (i) fornecedores de mobilidade ou transporte, que disponibilizam os seus serviços aos viajantes/utilizadores finais (normalmente através de apps), e (ii) fornecedores de MaaS (não necessariamente fornecedores de mobilidade), que oferecem um conjunto de serviços de mobilidade e transporte como parte de um serviço integrado (também chamadas aplicações agregadoras).

Os fornecedores de MaaS celebram acordos separados com cada fornecedor de mobilidade ou transporte que concorda em incluir os seus serviços através da respetiva aplicação agregadora. Os fornecedores de MaaS oferecem, então, esses serviços aos utilizadores finais/viajantes, bem como serviços auxiliares, como criação de contas, informações de viagem, serviços de reserva, pagamento e atendimento ao cliente.¹⁰

A CE considerou que este mercado teria um âmbito geográfico nacional, uma vez que neste setor existem várias barreiras nacionais entre países, tais como a língua, a legislação aplicável e a necessidade de cooperação das entidades locais/fornecedores de transportes públicos nacionais, que impedem que o mercado possa ter uma dimensão supranacional, ou, em todo o caso, correspondente ao EEE.¹¹

Na ótica da Notificante, os referidos serviços prestados pela Via Verde poderão também ser enquadrados neste mercado, uma vez que, através da aplicação Via Verde e da aplicação Via Verde Transportes, são disponibilizados aos utilizadores finais diferentes serviços de prestadores de mobilidade e

⁹ Vide a Decisão CE de 15.01.2020 no processo M.9545 – NS Groep / PON Netherlands / JV.

¹⁰ Idem, §19 da decisão

¹¹ Idem, §§ 29-31, da decisão.

transportes públicos, permitindo a cobrança dos valores devidos pela respetiva utilização.”

24.4. Mercado da prestação de serviços móveis de gestão de estacionamento *on street*

“A Notificante considera que esta concreta sub-segmentação, quer do mercado da produção e venda de hardware de P&D (parquímetros e quiosques) quer do mercado da distribuição retalhista de serviços de MaaS através de uma aplicação, poderá fazer sentido, uma vez que os municípios/operadores de estacionamento celebram, de forma independente, contratos com fornecedores de soluções de estacionamento móvel, permitindo-lhes prestar os seus serviços aos utilizadores finais.

*Os serviços móveis de gestão de estacionamento *on street* são tipicamente prestados aos utilizadores finais através de uma aplicação móvel, que lhes permite pagar o estacionamento de rua.*

É o caso da Via Verde que, através de aplicação para dispositivos móveis sob a marca Via Verde, permite aos seus utilizadores pagar o respetivo estacionamento de rua, em 62 municípios de Portugal.

Tipicamente, e tal como reconhecido na AdC¹², os operadores de estacionamento colocam à disposição do utilizador final mais do que uma aplicação de pagamento, pelo que, na maioria dos municípios, a aplicação da Via Verde não será o único serviço móvel de cobrança.

Quanto ao âmbito geográfico do mercado, a Notificante considera manter-se o racional estabelecido pela AdC para os mercados mais amplos da produção e venda de hardware de P&D e da distribuição retalhista de serviços de MaaS através de uma aplicação, pelo que também este mercado teria um âmbito geográfico nacional.”

¹² *Idem.*

24.5. Conclui a Notificante que, não obstante considerar que a definição exata dos mercados pode ser deixada em aberto, já que a avaliação jusconcorrencial não se alterará e será independente da concreta definição de mercados que eventualmente se adote, os mercados mencionados podem ser definidos do seguinte modo e citamos:

- *“o mercado da prestação, a terceiros, de serviços de gestão de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis (doravante, “**mercado dos serviços de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis**”), em Portugal ou na Península Ibérica (Portugal e Espanha);*
- *o mercado da produção e venda de hardware de P&D (parquímetros e quiosques), incluindo qualquer software e serviços de manutenção pós-venda que lhe estejam associados, para lugares de estacionamento na via pública e parques de estacionamento fora da via pública (doravante, “**mercado do hardware de P&D para estacionamento**”), em Portugal;*
- *o mercado da distribuição retalhista de serviços de transporte/mobilidade (Mobility as a Service) através de uma aplicação (doravante, “**mercado das aplicações para MaaS**”), em Portugal;*
- *subsidiariamente, como segmento dos dois mercados anteriores, que constitui a quase totalidade da atividade da Via Verde em qualquer deles, o mercado da prestação de serviços móveis de gestão de estacionamento on street (doravante, “**mercado dos serviços móveis de estacionamento on street**”), em Portugal.”*

25. Neste ponto, a AMT concorda com a identificação apresentada pela Notificante relativamente aos 4 mercados relevantes, isto, sem prejuízo de entender apropriado aduzir algumas clarificações quanto ao funcionamento e dimensão desses mercados, assim:

25.1. Relativamente ao **mercado dos serviços de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis** entendemos referir as alterações ao funcionamento

que se verificaram entre a operação de concentração ocorrida em 2010 (Ccent.43/2010 Brisa - Ascendi / Via Verde) e a atual, como resultado da publicação da Diretiva 2019/520, transposta pelo Decreto-Lei 84-C/2022, que tende a facilitar o acesso sem discriminação de todos os fornecedores do SEEP aos diversos setores do SEEP, promovendo uma maior concorrência neste serviço.

É certo que dada a natureza do serviço ainda se mantêm algumas limitações, resultantes da existência de operadores históricos, leia-se fornecedores do SEEP, como é o caso da Via Verde em Portugal, e da tipologia do mercado, produto e geografia. É ainda de notar que diversamente do que aconteceu noutros países, nomeadamente em Espanha, o desenvolvimento dos sistemas de pagamento eletrónico de portagens em Portugal ocorreu mais cedo e pela mão de uma única entidade: a Via Verde.

Pese embora essa estruturação do mercado e podendo perspetivar-se alguma concorrência futura, ao nível do alargamento da área geográfica, a situação atual e mesmo no futuro próximo não obsta à aceitação da delimitação deste mercado tal como apresentado pela Notificante.

25.2. Quanto Mercado da produção e venda de hardware de P&D (parquímetros/quiosques), incluindo qualquer *software* e serviços de manutenção pós-venda que lhe estejam associados, para lugares de estacionamento na via “pública e parques de estacionamento fora da via pública, a AMT aceita os argumentos da Notificante, nada obstando à delimitação proposta.

25.3. Quanto ao mercado da distribuição retalhista de serviços de transporte/mobilidade (*Mobility as a Service*) através de uma aplicação, afigura-se que a forma mais significativa de avaliar a concorrência nos serviços MaaS é no mercado mais vasto de distribuição a retalho de serviços de transporte/mobilidade através de uma aplicação, que inclui não só soluções MaaS integradas, mas todas as soluções de transporte que são, de uma forma

ou de outra, fornecidas aos utilizadores através de uma aplicação nos seus dispositivos móveis.

No entanto, importa ter presente que a própria Comissão, a respeito destes serviços, desenvolvimento e acesso a aplicações multimodais, considerou, em algumas decisões, que o mercado geográfico relevante abrangia, pelo menos, todo o EEE, mas, no processo M.8744 Daimler/BMW/Car Sharing JV, a Comissão avaliou igualmente os segmentos de aplicações a nível nacional como a definição de mercado geográfico mais restrita.

Assim, dada a natureza inovadora e a variedade dos serviços em causa afigura-se pertinente uma análise casuística para uma correta delimitação do mercado geográfico.

Contudo, atentos os serviços em causa na presente operação, a AMT concorda globalmente com os argumentos da Notificante, anuindo à delimitação proposta.

25.4. Quanto ao Mercado da prestação de serviços móveis de gestão de estacionamento *on street* a AMT concorda com a argumentação e delimitação proposta pela Notificante, permitindo salientar, aliás, que este mercado relevante será entre todos os identificados, aquele onde haverá atualmente maior concorrência entre operadores.

26. Atento o referido, e neste âmbito, a AMT não objeta ao entendimento da Notificante relativamente à definição dos Mercados Relevantes para esta operação.

27. No que respeita à dimensão dos mercados relevantes a Notificante apresenta as seguintes estimativas (Tabela 8 da Notificação):

[CONFIDENCIAL]

27.1. Relativamente aos fatores que influenciam a entrada e saída, bem como à importância da investigação e desenvolvimento no(s) mercado(s) relevante(s) a notificante expressa que (pontos 98 a 109 da Notificação):

“Tratando-se de mercados altamente tecnológicos, a entrada nos mesmos dependerá sempre de investimentos relevantes, suscetíveis de importar, igualmente, custos irrecuperáveis em caso de saída do mercado.

Para além dos investimentos iniciais, como mais bem explicado infra, os mercados relevantes importam também constantes custos de I&D, de forma a que os operadores se consigam manter atualizados ou, idealmente, inovar relativamente à concorrência.

O sector regista uma necessidade crescente de investimentos em digital, em cibersegurança, em proteção de dados e em IA, investimentos fundamentais em todo o ciclo de produto, desde o funil de inovação até à manutenção e evolução das versões em uso pelos Clientes.

(...)

A investigação e desenvolvimento desempenham um papel essencial nos mercados relevantes, ao permitirem o desenvolvimento de novas tecnologias, produtos e serviços capazes de melhorar a eficiência, reduzir custos e aumentar o valor oferecido aos clientes.

Concretamente, no mercado dos serviços de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis, a constante inovação com vista a facilitar e melhorar os serviços prestados é crucial, tanto ao nível do software utilizado como ao nível da conceção dos identificadores.

Do mesmo modo, quanto aos serviços móveis de estacionamento on street, o desenvolvimento do software utilizado nas aplicações em que são disponibilizados os serviços (no caso da Via Verde, a aplicação para dispositivos móveis sob a marca Via Verde) pode ser um fator determinante para a contratação destes serviços pelas empresas locais e pelos próprios municípios.

Do ponto de vista do utilizador final, é muito importante que as soluções de software utilizadas estejam a par com os avanços tecnológicos, sendo muito valorizada a inovação”.

27.2. A tabela seguinte (tabela 9 da Notificação) apresenta os valores das vendas da Via Verde nos mercados relevantes:

[CONFIDENCIAL]

27.3. Quanto às quotas de mercado detidas pelas empresas participantes nos mercados relevantes identificados, é expresso que (pontos 110 a 114 da Notificação):

“A Via Verde considera que, até à data, não sofre concorrência relevante no mercado dos serviços de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis, em Portugal, estimando a respetiva quota em 100% ou muito próxima dos 100%”.

*No mercado dos serviços de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis, em Portugal e Espanha, a Notificante tem conhecimento de que outras empresas operam em Espanha, concretamente a Bip&Drive e a MutuaMás, mas não dispõe de quaisquer dados relativamente às respetivas atividades que lhe permitam estimar quotas de mercado. Dada a sua diminuta faturação em Espanha, a Notificante estima, em todo o caso, que a quota da Via Verde no conjunto da Península Ibérica seja **[CONFIDENCIAL]**.*

*No mercado do hardware de P&D para estacionamento, em Portugal, a Notificante estima que o maior player seja a EasyPark, após a aquisição da Flowbird. Sendo este um operador ativo na venda quer de hardware quer de software para estacionamento em Portugal, a Notificante estima que a respetiva quota **[CONFIDENCIAL]**.*

No mercado das aplicações para MaaS, a aplicação da Via Verde permite, além do pagamento de estacionamento on-street, também o carregamento de veículos elétricos/híbridos, o pagamento de viagens /carregamento de passes e títulos

físicos de transportes públicos e o aluguer de scooters (Cooltra). No entanto, existem diversos outros serviços de transporte e mobilidade em Portugal disponíveis através de apps: nomeadamente, na navegação, existe o Google Maps, Waze e CityMapper, no ride-hailing, a Uber e a Bolt e na micro-mobilidade, a Uber, Bolt, Bird e Lime. Dada a diversidade de serviços incluídos no conceito de MaaS e a inexistência de informação pública disponível, a Notificante não consegue apresentar quaisquer dados ou estimativas relativamente a este mercado. Em todo o caso, estima que a Via Verde seja um pequeno player neste segmento, cujo peso no mercado não [CONFIDENCIAL].

No mercado dos serviços móveis de estacionamento on street, em Portugal, a Via Verde estima que se mantenha como o principal operador, apesar da entrada gradual de novos concorrentes, nomeadamente ePark, Telpark, Iparque, PaySimplex e EasyPark. A Via Verde estima [CONFIDENCIAL]. Na ótica da Via Verde, a sua quota irá descer gradualmente nos próximos anos, à medida que outros operadores se afirmam e farão crescer as respetivas posições no mercado. Em particular, a Notificante antecipa [CONFIDENCIAL].”

- 28.** Relativamente à dimensão dos mercados apresentada pela Notificante, importa referir que a AMT não dispõe de informação que permita identificar de modo exato as quotas de mercado de cada empresa. Contudo, a informação disponível não indicia quaisquer factos que possam colocar em causa a veracidade dos valores estimados apresentados.
- 29.** As quotas de mercado afiguram-se credíveis, importando salientar que no caso da Via Verde e no que diz respeito aos mercados em que opera, relevam mais o mercado dos serviços de cobrança eletrónica utilizados por veículos automóveis, e o mercado de serviços móveis de estacionamento *on street*, em Portugal, devido à sua importância direta e imediata na mobilidade dos cidadãos e à sua posição mais consolidada no mercado.
- 30.** Atendendo ao exposto a AMT não obsta à aceitação dos argumentos e à caracterização dos mercados relevantes do produto e geográfico apresentadas pela Notificante.

IV.2.3. Mercados Relacionados

31. No que se refere aos Mercados Relacionados e tendo em conta as atividades desenvolvidas pela Via Verde bem como pela adquirente, que desenvolve atividades de (i) construção, manutenção e operação de concessões de autoestradas; (ii) prestação de serviços de apoio às concessões; (iii) prestação de serviços de pagamento na área da mobilidade; (iv) tecnologias para mobilidade; e (v) serviços para veículos, a Notificante identifica três (3) mercados relacionados (pontos 68 a 92 da Notificação):

31.1. (i) Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal (ou no EEE), relativamente ao qual expressa o seguinte:

“No que respeita à adjudicação de concessões de autoestradas, geralmente em procedimentos concursais, a oferta é representada pelo Estado e/ou outras entidades públicas enquanto titular(es) da infraestrutura e, como tal, concedente(s) das concessões de autoestradas, ao passo que a procura é representada por empresas ou consórcios de empresas interessados em gerir concessões de autoestradas¹³.

A AdC também já definiu previamente um mercado relevante da adjudicação de concessões de autoestradas¹⁴.

Na ótica da AdC, autoestradas com portagem e sem portagem seriam parte do mesmo mercado, tendo sobretudo em conta que determinados operadores se apresentam indiferentemente a ambos os tipos de concessão e que o enquadramento regulamentar aplicável é idêntico em ambos os casos¹⁵.

¹³ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos processos M.8694 – Hochtief / Abertis, cit., § 29, M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, cit., § 63, M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, cit., § 21, M.5974 – Finavias/ Abertis/ Autopista Trados M-45, cit., § 13, e M.4249 – Abertis/Autostrade, cit., § 15.

¹⁴ Vide, nomeadamente, as Decisões da AdC de 20.01.2017 no processo Ccent. 64/2016 – Global Via / Grupo Scutvias*Grupo Transmontana, §§ 14-15, de 07.10.2016 no processo Ccent. 36/2016 – Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi, §§ 15-16, de 23.06.2016 no processo Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut, §§ 5-14, e de 19.06.2008 no processo Ccent. 29/2008 – Mota-Engil / ES Concessões / Ascendi, §§ 25-26 e 29-30.

¹⁵ Vide, nomeadamente, a Decisão da AdC de 07.04.2006 no processo Ccent. 22/2005 – Brisa/AEA/AEO, §§ 187-190.

(...)

A CE já ponderou segmentações adicionais, nomeadamente relativas ao sistema de remuneração / receitas das portagens¹⁶, transações¹⁷ primárias¹⁸ / secundárias¹⁹, concessões²⁰ greenfield²¹ / brownfield²², tendo, em regra, deixado a questão em aberto”.

32. No que tange ao âmbito geográfico expressa:

“A nível geográfico, a CE já considerou o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas como correspondendo, provavelmente, ao EEE ou mesmo tendo um âmbito mundial²³, embora tenha deixado em aberto a possibilidade de mercados nacionais²⁴. A CE teve particularmente em conta a transposição da Diretiva relativa às Concessões²⁵ (que harmonizou as regras de adjudicação de concessões de autoestradas no EEE), bem como a realidade observada quanto ao jogo da concorrência no mercado, em que grandes empresas concessionárias operam em todo o EEE, se não mesmo mundialmente, consórcios internacionais são frequentes e é comum concursos em Estados-Membros do EEE receberem propostas de operadores de outros Estados-Membros ou mesmo de fora do EEE. Embora historicamente a AdC considerasse o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas como nacional, a mesma também já reconheceu a

¹⁶ Vide, nomeadamente, a Decisão da CE de 06.07.2018 no processo M.8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, §§ 58-66.

¹⁷ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos processos M.8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, cit., §§ 67-69 e 76, M.8694 – Hochtief / Abertis, cit., §§ 34 e 38, e M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, cit., §§ 66-68 e 79.

¹⁸ I.e. a adjudicação de concessões de autoestradas.

¹⁹ I.e. a alienação de empresas concessionárias pelos respetivos acionistas.

²⁰ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos processos M. 8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, cit., §§ 69 e 75, e M.8694 – Hochtief / Abertis, cit., § 38 e nota de rodapé 23.

²¹ I.e., que incluem a construção inicial e o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária.

²² I.e. a adjudicação da concessão quando a fase de construção da autoestrada está terminada e a mesma se encontra plenamente operacional.

²³ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos processos M.8694 – Hochtief/Abertis, cit., § 36, M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, cit., § 80, e M.4249 – Abertis/Autostrade, cit., § 17.

²⁴ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos processos M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, cit., § 22, M.6020 – ACS/ Hochtief, cit., § 25, M.5974 – Finavias/ Abertis/ Autopista Trados M-45, cit., § 14, e M.4687 – Sacyr Vallehermoso / Eiffage, cit., § 27.

²⁵ Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de fevereiro de 2014 relativa à adjudicação de contratos de concessão, JO L 94/1.

possibilidade de alargar a delimitação geográfica, em particular de modo a abarcar toda a UE.²⁶

32.1. (ii) Mercados da exploração de autoestradas em regime de concessão no trajeto Lisboa-Porto, no trajeto Lisboa-Leiria, A1 autoestrada do Norte, A2 Autoestrada do Sul, A3 Autoestrada Porto/Valença, A4 Autoestrada Porto/Amarante, A5 Autoestrada da Costa do Estoril, A6 Autoestrada Marateca-Caia, A8 Autoestrada CRIL/Leiria, A9 Circular Regional Externa de Lisboa, A10 Autoestrada Bucelas-Carregado, A12 Autoestrada Setúbal-Montijo, A13 Autoestrada Almeirim/Marateca, A14 Autoestrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte), A15 Autoestrada Caldas da Rainha/Santarém, A17 Autoestrada Litoral Centro, relativamente aos quais expressa que:

A CE²⁷ e a AdC²⁸ também já definiram um mercado do transporte em autoestradas em regime de concessão ou da exploração de autoestradas em regime de concessão, tendo por objeto a oferta de infraestrutura de transporte rodoviário rápido e seguro entre pontos geográficos distintos (trajetos).

(...)

A AdC já se afastou do critério O&D em alguns casos, tendo, nomeadamente, definido como mercados do produto e geográfico relevantes (i) o mercado da exploração de autoestradas em regime de concessão no trajeto Lisboa-Porto, independentemente da origem e do destino, onde considerou existir substituíbilidade entre o corredor IC1 (que integra as autoestradas A8, A17, A25, A29 e A44) e a A1, e (ii) o mercado da exploração de autoestradas em

²⁶ Vide, nomeadamente, as Decisões da AdC nos processos Ccent. 36/2016 – Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi, cit., § 26, Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut, cit., § 15, e Ccent. 29/2008 – Mota-Engil / ES Concessões / Ascendi, cit., §§ 32-34.

²⁷ Vide, nomeadamente, as Decisões da AdC nos processos M. 8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, cit., §§ 79-80 e 83-84, M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, cit., §§ 82 e 85, M.5974 – Finavias / Abertis / Autopista Trados M-45, cit., §§ 17-18, M.4249 – Abertis / Autostrade, cit., §§. 18-21, e M.4087 – Eiffage / Macquarie / APRR, cit., §§ 18-20.

²⁸ Vide, nomeadamente, a Decisão da AdC no processo Ccent. 36/2016 – Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi, cit., §§ 18-20.

*regime de concessão no trajeto Lisboa-Leiria, independentemente da origem e do destino.*²⁹

(...)

A Notificante não exclui que, pelo menos para alguns percursos nas autoestradas da Brisa, as ligações ferroviárias existentes possam ser modos de transporte alternativos para os utilizadores.

No entanto, para efeitos de facilidade de exposição, e tendo em conta que não são estes os mercados relevantes da Transação, a Notificante admite que cada autoestrada em regime de concessão da Brisa, excetuando as autoestradas A1, A8 e A17, possa constituir um mercado autónomo.

32.2. (iii) Mercado nacional da prestação de serviços de conceção, desenvolvimento, produção, instalação, suporte e manutenção de equipamentos, sistemas e serviços de transporte inteligente que suportam a operação e exploração de soluções de mobilidade rodoviária, relativamente ao qual a Notificante expressa que:

“A Brisa também opera sistemas de transporte inteligente através da A-to-Be (anteriormente BIT Inovação e Tecnologia, S.A.).

Os sistemas de cobrança eletrónica de portagens detetam a presença de um veículo a passar uma barreira de portagem / local de deteção de veículo e classificam-no, tendo em vista a aplicação da taxa de portagem correta.

Para permitir o bom funcionamento dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens, é necessário que as concessionárias de autoestradas instalem, nas barreiras de portagem / locais de deteção de veículos e na proximidade das vias de trânsito livre, determinados equipamentos à beira da estrada, como leitores de etiquetas/antenas, bem como outros dispositivos, como câmaras para o reconhecimento automático de matrículas, destinados a

²⁹ Vide, nomeadamente, a Decisão da AdC de 12.08.2010 no processo Ccent. 32/2010 – MSF*LENA / AEO, §§ 10-12. Vide também a Decisão da AdC no processo Ccent. 22/2005 – Brisa/AEA/AEO, cit., §§ 72-174.

detetar a presença de um veículo, com vista à determinação do valor da taxa de portagem devida, que comunicam com identificadores dos condutores. A configuração inicial de tais sistemas e/ou a sua manutenção podem ser fornecidas quer pelas mesmas empresas já ativas no mercado de distribuição de identificadores, quer por empresas mais especializadas ativas no mercado de fornecimento de sistemas e serviços de transporte inteligente.

Os sistemas e serviços de transporte inteligente são aplicações avançadas que visam fornecer serviços inovadores relativos a diferentes modos de transporte e gestão de tráfego e permitir que vários utilizadores estejam mais bem informados e façam um uso mais seguro, coordenado e "inteligente" da rede de transporte.

A atividade da A-to-Be foi objeto de análise pela AdC em 2015 ³⁰, a qual considerou que a mesma se encontrava ativa no mercado nacional da prestação de serviços de conceção, desenvolvimento, produção, instalação, suporte e manutenção de equipamentos, sistemas e serviços de transporte inteligente que suportam a operação e exploração de soluções de mobilidade rodoviária (doravante, "mercado dos sistemas de transporte inteligente").

33. Ainda no que se refere aos mercados relacionados e para além da sua identificação, a Notificante apresenta informação financeira relativamente à sua dimensão e quotas de mercado³¹, salientando-se:

33.1. Nos mercados identificados da exploração das autoestradas em regime de concessão:

“Nos mercados identificados da exploração das autoestradas em regime de concessão (A2 Autoestrada do Sul – Fogueteiro / Via Longitudinal do Algarve, A3 Autoestrada Porto/Valença – Porto / Valença, A4 Autoestrada Porto/Amarante – Porto / Amarante, A5 Autoestrada da Costa do Estoril –

³⁰ Vide a Decisão AdC de 13.02.2015 no processo Ccent. 2014/41 – Brisa*Pathena / Brisa.

³¹ Notificação §§ 93 a 97 e tabelas 5 e 6

Lisboa / Cascais, A6 Autoestrada Marateca-Caia – Marateca / Elvas, A9 Circular Regional Externa de Lisboa – Estádio Nacional / Alverca, A10 Autoestrada Bucelas-Carregado – Bucelas / Benavente, A12 Autoestrada Setúbal-Montijo – Montijo / Setúbal, A13 Autoestrada Almeirim/Marateca – Almeirim / Marateca, A14 Autoestrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) – Figueira da Foz / Coimbra e A15 Autoestrada Caldas da Rainha/Santarém – Caldas da Rainha / Santarém), a Notificante considera que não existe concorrência, detendo a Brisa 100% de cada um dos respetivos mercados relevantes.

No mercado da exploração de autoestradas no trajeto Lisboa-Leiria, as respetivas autoestradas alternativas (A1 e A8) são ambas exploradas por empresas do Grupo Brisa³².

No mercado da exploração de autoestradas no trajeto Lisboa-Porto, tal trajeto como um todo é passível de ser realizado através de duas alternativas: a A1 ou o conjunto IC1, este último formado pelas autoestradas A8, A17, A25, A29 e A44. A A1, A8 e parte do trajeto referente à A17 (troço até Mira) são parte da rede concessionada a empresas com participação de capital do Grupo Brisa, ao passo que parte do trajeto referente à A17 (troço Mira-Aveiro), A25, A29 e A44 são parte da rede concessionada à Ascendi. Não é possível à Notificante estimar com um grau razoável de precisão a proporção que corresponde à A1 e ao corredor IC1 no trajeto Lisboa-Porto; muito menos lhe será possível estimar, dentro do corredor IC1, o peso relativo dos trajetos concessionados à Brisa e dos trajetos concessionados à Ascendi, os quais, aliás, são, para muitos percursos, mais complementares do que alternativos.

96. No que respeita ao mercado do fornecimento de serviços para o design, desenvolvimento, fabricação, instalação, apoio e manutenção de equipamentos, sistemas e serviços de transporte inteligente que apoiam a

³² A A8 e a A15 integram a Concessão Oeste/Autoestradas Atlântico, detida em 50% pela Brisa, através da Via Oeste, SGPS, S.A., e em 50% pela Roadis Concessões Portugal, S.A..

operação e exploração de soluções de mobilidade rodoviária em Portugal, a Notificante não dispõe de dados que lhe permitam, de forma minimamente credível, estimar a respetiva dimensão ou possíveis quotas de mercado. Na sua ótica, a A-To-Be é a atual líder do mercado, [CONFIDENCIAL] Os seus principais concorrentes são a Q-Free Portugal, a Kapsch TrafficCom, a GEA, a Indra Sistemas, a Tecsidel e a Sinelec”.

33.2. Nos mercados da adjudicação de concessões de autoestradas (tabela 5 da Notificação)

Tabela 5 – Quotas estimadas no mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal

Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal						
Empresa	2021		2022		2023	
	Km	Receitas das portagens (milhões de euros)	Km	Receitas das portagens (milhões de euros)	Km	Receitas das portagens (milhões de euros)
Brisa ⁵²	38%	64%	41%	65%	41%	65%
Ascendi	18%	17%	19%	16%	19%	15%
Globalvia	9%	3%	9%	3%	9%	3%
DIF Management ⁵³	7%	5%	7%	4%	7%	5%
NORSCUT	4%	1%	5%	1%	5%	1%
Lusoponte	1%	8%	1%	8%	1%	7%

⁵² Inclui, além das concessões Brisa Concessão Rodoviária e Concessão Litoral Centro, controladas em exclusivo pela Brisa, também toda a quota da Concessão Oeste/Autoestradas Atlântico (a qual, como referido, é detida em apenas 50% pela Brisa, através da Via Oeste, SGPS, S.A).

⁵³ Inclui a concessão da Autoestrada do Algarve – Via do Infante, e as Autoestradas Norte Litoral

34. Ora, neste âmbito, particularmente no que respeita aos mercados identificados nos pontos 31.1 e 32.1 está-se perante mercados mais maduros e mais conhecidos,

sobre os quais a AdC, bem como a AMT, já anteriormente se pronunciaram por diversas ocasiões³³, relativamente ao mercado identificado no ponto 32.2 e conforme referido na notificação a AdC também se pronunciou anteriormente³⁴.

35. Também neste quadro a AMT nada tem a opor aos argumentos da Notificante, entendendo apenas de referir que a *A-To-Be* se encontra atualmente presente noutros mercados nomeadamente o norte americano o que contudo, pela sua reduzida dimensão, não altera o quadro concorrencial em que se desenvolve a presente operação.
36. Neste sentido, a AMT não obsta à aceitação das definições dos mercados relacionados apresentadas pela Notificante.

IV.3. Impacto da Operação a Nível Concorrencial

37. Aqui chegados, importa melhor concretizar a perspetiva da AMT quanto ao potencial impacto da presente operação de concentração na concorrência efetiva³⁵ nos mercados relevantes aqui considerados.
38. A AMT, no desenvolvimento da sua missão enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e nos termos dos seus estatutos, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma mobilidade inclusiva,

³³ Ccent. N.º 22/2005 – Brisa/AEA/AEO
Ccent. n.º 36/2020 - DIF Management/Algarve*AENL
Ccent. n.º 2023/22 – RBIF Luxco / Euroscut Açores
Ccent n.º 13/2024 – IMPACT III * Mota-Engil / Lineas
Ccent. n.º 48/2024 – IIP Platinum Fibre / Noae Investments

³⁴ Ccent. n.º 2014/41 – Brisa*Pathena / Brisa

³⁵ Cfe. António Ferreira Gomes e Pedro Marques Bom – “Art. 51.º”, em AAVV Lei da Concorrência – Comentário Conimbricense, (Coord.) Manuel Lopes Porto/José Luís da Cruz Vilaça/Carolina Cunha/Miguel Gorjão-Henriques/Gonçalo Anastácio, Coimbra: Almedina, 2013, p. 530, a concorrência efetiva corresponde à ideia de uma concorrência não falseada no mercado, que promove o desenvolvimento económico e o bem-estar social dos consumidores, ao contribuir para menores preços dos bens e serviços, melhor qualidade ou maior variedade e inovação.

eficiente e sustentável³⁶, enquanto direito fundamental³⁷, em conformidade com os preceitos constitucionais, e com base num quadro regulatório não intrusivo, mas baseado em regras claras, convincentes, consequentes e estáveis, conjugando da melhor forma possível o binómio custo-benefício.

39. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento sustentado e produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num paradigma de concorrência não falseada, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as racionalidades dos Investidores, dos Profissionais/ Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes, pelo que, para além da avaliação jusconcorrencial, e considerando o interesse público que compete à AMT especificamente prosseguir, cabe aferir se a Operação poderá ter impacto ao particular daquelas racionalidades societais.

40. A análise da Notificação Prévia, quer dos termos do Contrato de Compra e Venda de Ações (CCVA), não se identificam cláusulas restritivas de concorrência no âmbito da presente operação de concentração, designadamente em termos operacionais ou envolvendo os recursos humanos e técnicos das partes, que eventualmente pudessem ter consequências negativas na perspetiva daquelas racionalidades.

41. Naturalmente que não é de desconsiderar a cláusula de não concorrência, cláusula 8º do CCVA, que estabelece um prazo de [CONFIDENCIAL] anos de não

³⁶ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.

³⁷ “Mobilidade Inclusiva, Eficiente, Sustentável e Inteligente: A construção de um direito atípico e análogo a um direito fundamental”, disponível em: <https://www.amt-autoridade.pt/media/5027/estudo-amt-mobilidade-inclusiva-eficiente-sustentavel-e-inteligente.pdf>

concorrência no território nacional para algumas atividades, ligadas a serviços de cobrança eletrónica de portagens. Contudo, e para além de o prazo referido se afigurar comedido e ajustado à dimensão da operação, também não é despiciente o facto de em caso de não realização da operação essa eventual concorrência não se poderia vir a desenvolver.

42. Importa assinalar que a operação não perspetiva qualquer alteração em contratos vigentes, entre as sociedades participantes e entidades que atualmente utilizam os seus serviços, seja ao nível da cobrança de portagens, seja ao nível de outros serviços de mobilidade e de bilhética.

43. Acresce que, decorrente das disposições da Diretiva 2019/520 e do Decreto-Lei 84-C, as diversas portageiras³⁸ responsáveis por um setor do SEEP ou do SENP *“elaboram e mantêm um regulamento de setor do SEEP ou do SENP em que definem as condições gerais de acesso dos fornecedores do SEEP ou do SENP aos seus setores, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2020/204 da Comissão, de 28 de novembro de 2019”*³⁹, e a AMT está atualmente a apreciar os regulamentos propostos, os quais não podem conter normas de acesso dos fornecedores do SEEP ou do SENP de base discriminatória.

44. Ao nível da disponibilização, ao público em geral, de equipamentos ou serviços associados à cobrança de portagens, sobressai o mencionado Decreto-Lei n.º 84-C/2022, que estabelece:

44.1. Primeiro, que a adesão ao SEEP / SENP é efetuada mediante contrato de adesão, junto dos fornecedores do SEEP ou do SENP devidamente autorizados.

³⁸ «Portageira», uma entidade pública ou privada que cobra as portagens pela circulação de veículos num setor do serviço eletrónico europeu de portagens ou do serviço eletrónico nacional de portagens, designadamente as concessionárias ou as subconcessionárias titulares do direito à cobrança da portagem ou as operadoras dos sistemas de cobrança de portagens às quais aquelas tenham contratado esse serviço (Decreto-Lei 84-C)

³⁹ Decreto-Lei 84-C, artigo 15º

- 44.2.** Segundo, que as minutas de contratos de adesão são enviadas à AMT⁴⁰ em data prévia ao início da atividade do fornecedor do SEEP ou do SENP, a qual pode, no prazo de 30 dias, notificar o fornecedor do serviço para corrigir cláusulas que considere desconformes com a lei, tendo ainda tem legitimidade para intentar as ações previstas no n.º 1 do artigo 26.º e requerer as providencias previstas no n.º 1 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, na sua redação atual, quanto a cláusulas constantes de contratos de adesão a um sistema eletrónico de cobrança de portagens.
- 44.3.** Operam atualmente em Portugal como fornecedores do SENP, autorizados pelo IMT nos termos do Decreto-Lei 84-C, a Via Verde e os CTT – Correios de Portugal, S.A. (CTT), sendo que estes últimos operam essencialmente no segmento de pagamentos de portagem por veículos sem identificador⁴¹, o que naturalmente não estabelece uma verdadeira concorrência entre ambos.
- 45.** No entanto, e neste quadro, a AMT tem vindo a acompanhar este mercado, em que atua a Via Verde, reconhecendo-se que, até hoje, esta tem aceite as recomendações que lhe foram transmitidas, não se verificando indícios que, da sua posição muito consolidada, resultem atuações desconformes com a lei, nomeadamente em matéria dos direitos dos consumidores.
- 46.** Assim, seja ao nível do acesso de novos fornecedores ao SENP bem como ao nível da contratualização da disponibilização de equipamentos ou serviços ao público em geral, em particular os associados à cobrança de portagens, de estacionamento ou outros através seja de equipamento de bordo seja através da “App” Via Verde não se perspetiva qualquer impacto imediato, podendo mesmo no futuro verificar-se uma eventual evolução favorável aos cidadãos em resultado e uma também eventual maior concorrência.

⁴⁰ Artigo 23º do Decreto-Lei 84-C de 9 de dezembro.

⁴¹ Identificação dos veículos através das imagens da chapa de matrícula recolhidas nos pontos de cobrança “*video tolling*” e com pagamento pós pago ou pré-pago através de cartão. Este sistema é operado essencialmente nas vias cuja cobrança é exclusivamente eletrónica (i.e. ex SCUTs).

V. CONCLUSÃO

47. Face ao que ficou atrás exposto, o parecer da AMT, na perspetiva do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, é de **não oposição** à operação de concentração em causa.

Lisboa, 14 de abril de 2025

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino