

Esta informação encontra-se publicada no sítio da Anacom na Internet em:

**MERCADO DE TRÂNSITO NA REDE
TELEFÓNICA PÚBLICA NUM LOCAL FIXO**

– DEFINIÇÃO DO MERCADO RELEVANTE E AVALIAÇÃO DE PMS –

– DECISÃO –

ÍNDICE:

I – ENQUADRAMENTO	2
II – ANÁLISE	4
A. Definição de mercado de trânsito.....	4
B. Âmbito dos serviços incluídos no mercado de trânsito	6
C. Quotas de mercado	7
D. Evolução do mercado de trânsito	10
E. Factores Condicionantes do Poder de Mercado.....	12
F. Obrigações actualmente aplicáveis ao operador com poder de mercado significativo	14
G. Notificações à Comissão Europeia.....	15
III – CONCLUSÃO.....	16

I – ENQUADRAMENTO

1. A Lei nº 5/2004, de 10 de Fevereiro¹ (“Lei das Comunicações Electrónicas”), aprovou o regime jurídico aplicável às redes e serviços de comunicações electrónicas e aos recursos e serviços conexos definindo as competências da Autoridade Reguladora Nacional (ARN) neste domínio e transpondo as Directivas nº 2002/19/CE², 2002/20/CE³, 2002/21/CE⁴, 2002/22/CE⁵, todas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março e a Directiva nº 2002/77/CE⁶, da Comissão Europeia (“Comissão”), de 16 de Setembro.
2. Esta Lei consubstancia os princípios estabelecidos no novo quadro regulamentar comunitário, o qual estabelece um novo quadro jurídico para o sector das comunicações electrónicas que visa responder à tendência para a convergência abrangendo todas as redes e serviços de comunicações electrónicas. O objectivo último será o de, à medida que os mercados se tornem mais concorrenciais e que a aplicação da legislação horizontal da concorrência e de normas de auto-regulação se torne suficiente para garantir o seu correcto funcionamento, a regulamentação específica do sector ser, sempre que possível, progressivamente eliminada.
3. Neste contexto, em conformidade com o preceituado nos artigos 18º e 56º da Lei das Comunicações Electrónicas, compete à ARN definir e analisar os mercados relevantes, declarar as empresas com poder de mercado significativo (PMS) e determinar as medidas adequadas às empresas que ofereçam redes e serviços de comunicações electrónicas.
4. Mais especificamente, o procedimento de análise de mercado e imposição de obrigações previsto nos artigos 55º a 61º da supramencionada Lei, passa essencialmente por três momentos procedimentais:
 - i. A definição de mercados relevantes (artigo 58º da mesma lei), que deverá tomar por base a lista de mercados constante da Recomendação 2003/311/CE, da Comissão, de 11 de Fevereiro de 2003, e as “Orientações da Comissão relativas à análise e avaliação de poder de mercado significativo no âmbito do quadro regulamentar comunitário para as redes e serviços de comunicações electrónicas” (“Linhas de Orientação”⁷).

¹ <http://www.anacom.pt/template12.jsp?categoryId=95319>

² <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=54998&contentId=87547>

³ <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=54999&contentId=87551>

⁴ <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=54995&contentId=87539>

⁵ <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=55001&contentId=87552>

⁶ <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=55012&contentId=87565>

⁷ <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=55015&contentId=87568>

- ii. A análise dos mercados relevantes (artigo 59º da mesma lei) definidos nos termos do ponto anterior, tendo em conta as Linhas de Orientação com vista a identificar o grau de concorrência efectiva e, eventualmente, a existência de empresas com PMS.

O procedimento de análise de mercado tem como objectivo investigar a existência de concorrência efectiva, a qual não existe caso seja possível identificar empresas com PMS. Considera-se que uma empresa tem PMS se, individualmente ou em conjunto com outras, gozar de uma posição económica que lhe permite agir, em larga medida, independentemente dos concorrentes, dos clientes e dos consumidores.

- iii. A imposição, manutenção, alteração ou supressão de obrigações regulamentares *ex ante* às empresas com PMS (artigos 55º e 59º da mesma lei).

Caso o ICP-ANACOM conclua que o mercado é efectivamente concorrencial, deve abster-se de impor qualquer obrigação regulamentar específica e, se estas existirem, deve suprimi-las. Caso conclua que o mercado não é efectivamente concorrencial, compete-lhe impor, manter ou alterar às empresas com PMS nesse mercado as obrigações regulamentares específicas adequadas.

5. No âmbito da definição dos mercados relevantes, prevista no artigo 58º da Lei nº 5/2004⁸, de 10 de Fevereiro, o ICP-ANACOM, atendendo à Recomendação da Comissão 2003/311/CE⁹, de 11 de Fevereiro (doravante Recomendação), o ICP-ANACOM identificou e notificou os seguintes mercados grossistas fixos de banda estreita¹⁰:
 - Mercado de originação de chamadas na rede telefónica pública num local fixo;
 - Mercado de terminação de chamadas em redes telefónicas públicas individuais num local fixo.
6. Atendendo a que no documento “Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS”¹¹ se referiu que o mercado de trânsito em redes telefónicas públicas (incluído na supramencionada Recomendação da Comissão) seria objecto de definição e análise em documento posterior, o presente documento tem como objectivo a definição e análise, incluindo a avaliação de PMS, do mercado

⁸ Disponível em <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=103282&contentId=159011>.

⁹ Disponível em <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=55017&contentId=87570>.

¹⁰ Disponível em <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=114559&contentId=199452>.

¹¹ Disponível em http://www.anacom.pt/streaming/merc8_e_9.pdf?categoryId=121179&contentId=212253&field=ATTACHED_FILE.

de trânsito na rede telefónica pública fixa (mercado 10 na listagem da Recomendação da Comissão Europeia).

II – ANÁLISE

A. Definição de mercado de trânsito

7. A definição do ICP-ANACOM dos serviços de originação e de terminação de chamadas e, conseqüentemente, dos serviços de trânsito, é a constante no documento “Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS” (ver tabela 1). Esta é, e apesar de existir uma diferença face à definição descrita na Recomendação, totalmente compatível com a posição da Comissão Europeia, visto que a mesma prevê que a delimitação entre os serviços de originação e de terminação de chamadas e os serviços de trânsito possa variar em função da topologia da rede, sendo que quando o mercado de originação e o mercado de terminação de chamadas estão definidos, o mercado de trânsito, também está, por defeito, definido¹².

Tabela 1: Definição dos Serviços de Interligação

	Comissão Europeia	ICP-ANACOM
Definição	Recomendação da Comissão 2003/311/CE, de 11/02/03	“Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS”
Originação	“... considera-se que a originação de chamadas inclui o encaminhamento de chamadas locais e os seus limites são definidos de modo que sejam coerentes com a delimitação dos mercados de trânsito de chamadas e da terminação de chamadas na rede telefónica pública num local fixo” (ponto 8 do Anexo).	“... inclui a originação de chamadas de voz e dados de banda estreita (que não Internet por chamada) para números geográficos e não geográficos num local fixo e a originação de chamadas no acesso aos serviços de internet por chamada, nos vários níveis da rede.” (pág. 27)
Terminação	“... considera-se que a terminação de chamadas inclui o encaminhamento de chamadas locais e os seus limites são definidos de modo que sejam coerentes com a delimitação dos mercados da originação de chamadas e do trânsito de chamadas na rede telefónica pública num local fixo” (ponto 9 do Anexo).	“... tem a dimensão de cada operador de rede e corresponde à terminação de chamadas num local fixo em cada uma das redes individuais, nos vários níveis de rede.” (pág. 34)
Trânsito	“...considera-se que os limites de trânsito são definidos de modo que sejam coerentes com a delimitação dos mercados de originação de chamadas e da terminação de chamadas na rede telefónica pública num local fixo” (ponto 10 do Anexo).	“O mercado de trânsito em redes telefónicas públicas fixas será objecto de definição e análise... posterior.” (pág. 17)

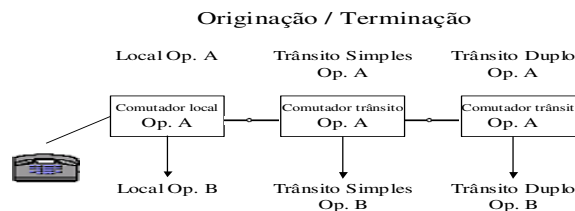
8. Neste âmbito, salienta-se que, conforme mencionado no documento “Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS”, a rede da PT Comunicações, S.A. (PTC)

¹² Cf. Recomendação – Exposição de Motivos p.19.

se distingue da grande maioria das redes dos operadores históricos europeus, na medida em que resulta da junção de duas redes independentes, nomeadamente as redes dos ex-TLP e da ex-Telecom Portugal.

9. O ICP-ANACOM notificou à Comissão Europeia¹³ as definições do mercado de originação e terminação de chamadas na rede telefónica pública num local fixo, sendo que a mesma não se opôs às definições apresentadas.
10. Assim, enquanto na Recomendação se explicita que a originação compreende a originação local, o ICP-ANACOM considera que a originação engloba a originação local, a originação em trânsito simples e a originação em trânsito duplo (*vide* figura 1). Do mesmo modo, ao passo que na Recomendação se considera que a terminação compreende a terminação local, o ICP-ANACOM considera que a terminação engloba a terminação local, a terminação em trânsito simples e a terminação em trânsito duplo (*vide* figura 1). Deste modo, trânsito é o serviço que um operador presta quando transporta chamadas originadas e terminadas numa rede diferente da sua (*vide* figura 2).

Figura 1: Definição de Originação/Terminação adoptada pelo ICP-ANACOM



Fonte: ANACOM com base no documento "Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS".

Figura 2: Definição de trânsito adoptada pelo ICP-ANACOM



Fonte: ANACOM com base no documento "Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS".

¹³ <http://www.anacom.pt/template12.jsp?categoryId=125601>.

11. De acordo com a informação disponível existem, neste momento, no mínimo, quatro operadores activos no mercado de trânsito: a OniTelecom – Infocomunicações, S.A. (OniTelecom); a Novis Telecom S.A. (Novis); a PT Comunicações, S.A. e a Jazztel - Portugal – Serviços de Telecomunicações, S.A. (Jazztel).

B. Âmbito dos serviços incluídos no mercado de trânsito

12. Na medida em que os limites do mercado de trânsito são definidos de modo a que sejam coerentes com a delimitação dos mercados de originação e terminação de chamadas, em principio não faz sentido, conceptualmente, a inclusão do tráfego internacional de entrada e saída no mercado de trânsito.
13. Neste contexto, é também de assinalar que tanto o transporte de tráfego internacional de saída (definido como o serviço através do qual a PTC transporta a partir de um determinado ponto de interligação uma chamada originada na rede de outro prestador de serviços nacional e destinada ao estrangeiro) como o transporte de tráfego internacional de entrada (definido como o serviço através do qual se procede ao encaminhamento até um determinado ponto de interligação, de uma chamada originada no estrangeiro e destinada a um cliente de outro prestador de serviços nacional), não se encontram incluídos na Oferta de Referência de Interligação (ORI)¹⁴. No primeiro caso, a supressão verificou-se em 2004 e no segundo, o tráfego internacional de entrada não integrou os elementos mínimos a integrar a ORI de 2000¹⁵ (primeira a ser elaborada com base no Decreto-Lei nº 415/1998¹⁶, de 31 de Dezembro).
14. A ter em conta ainda que, na consulta prévia, de 21/01/04, sobre as alterações a introduzir à ORI 2004¹⁷, apenas um operador se pronunciou sobre o transporte de tráfego internacional de saída, afirmando não se justificar a regulação/aprovação dos preços mas que, por razões de garantia de transparência e não discriminação e de prevenção de práticas anti-concorrenciais, estes deveriam continuar a ser publicados e mantidos actualizados na ORI. Ou seja, ainda que o transporte de tráfego internacional de saída fosse incluído no mercado de trânsito (o que conceptualmente não seria apropriado) esse serviço, em princípio, seria concorrencial e, por conseguinte, não adequado à aplicação de obrigações.

¹⁴ Disponível em <http://www.ptcom.pt/operadores/ori.asp>.

¹⁵ Disponível em http://www.anacom.pt/streaming/pri2000_2.pdf?categoryId=46021&contentId=52231&field=ATTACHED_FILE.

¹⁶ Disponível em <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=2193&contentId=11988>.

¹⁷ Disponível em http://www.anacom.pt/streaming/PRI2004.pdf?categoryId=101680&contentId=171271&field=ATTACHED_FILE.

15. Releva-se ainda que se define no âmbito da ORI o serviço de trânsito como o serviço pelo qual a PTC transporta uma chamada originada na rede de um OPS¹⁸, através da sua rede, e destinada a um ponto terminal da rede de um terceiro OPS e efectua, adicionalmente, todos os procedimentos de contabilização, facturação e acerto de contas, por conta do OPS de origem, com o OPS de destino da chamada. O tráfego de trânsito é entregue, pelo OPS de origem à PTC, em circuitos do OPS. O transporte do tráfego entre a PTC e o OPS de destino é assegurado em circuitos da PTC. São disponibilizados dois níveis diferentes do serviço de trânsito a que correspondem tarifários distintos: i) trânsito local – quando uma chamada se destine a um Ponto Geográfico de Interligação (PGI) de um OPS interligado ao mesmo comutador de acesso do PGI da PTC onde foi entregue; ii) trânsito nacional – nos restantes casos.
16. Em termos de tarifários, a PTC estabeleceu um preço de activação acrescido de um preço por minuto, facturado ao segundo a partir do primeiro segundo. Os restantes operadores oferecem tarifários negociados numa base casuística, podendo os preços variar, nomeadamente, em função do volume de tráfego cursado, da central de destino e do prazo contratual. Apenas um operador não diferencia os preços entre o período económico e normal.
17. Os serviços de trânsito podem ser oferecidos com e sem “facturação em cascata” (na “facturação em cascata” o operador de trânsito, além do serviço de trânsito, presta serviços de contabilização, facturação e acerto de contas, por conta do operador de origem, com o operador de destino). Os quatro operadores prestam o serviço de trânsito “com facturação em cascata”, sendo que actualmente apenas um operador presta também o serviço de trânsito sem “facturação em cascata”.
18. Deste modo, e considerando que todos os prestadores do serviço de trânsito actuam na globalidade do território nacional e que não existem diferenças de preços por zonas geográficas distintas, considera-se que o âmbito geográfico do mercado de trânsito é o território nacional.

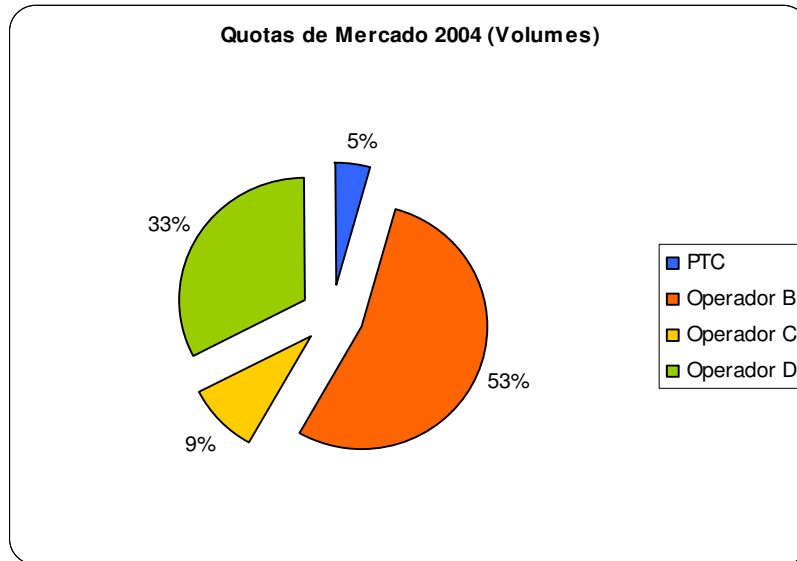
C. Quotas de mercado

19. Os dados disponíveis permitem estimar quotas de mercado em termos de volume (minutos) e de receitas “líquidas”, ou seja, excluindo os pagamentos que o operador de trânsito efectua ao operador de destino.
20. As quotas de mercado relativas a 2004 em termos de volume de minutos estimam-se, aproximadamente, em 53% para o operador B, 33% para o operador D, 9% para o operador C e 5% para a PTC. Em termos de

¹⁸ Operador(es) de redes Públicas de Telecomunicações ou Prestadores(es) do Serviço Telefónico, Fixo ou Móvel.

receitas “líquidas”, estimam-se, para o mesmo ano, em 63% para o operador B, 23% para o operador D, 9% para a PTC e 5% para o operador C.

Gráfico 1. Quotas de mercado em 2004 (volumes de minutos)



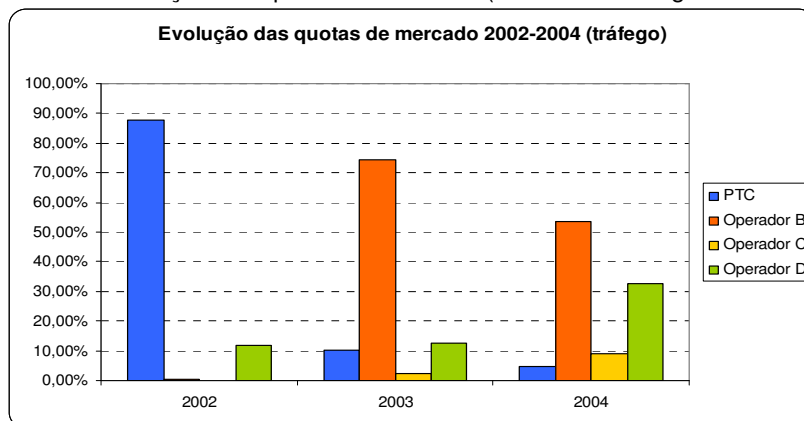
Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

Gráfico 2. Quotas de mercado em 2004 (receitas “líquidas”)



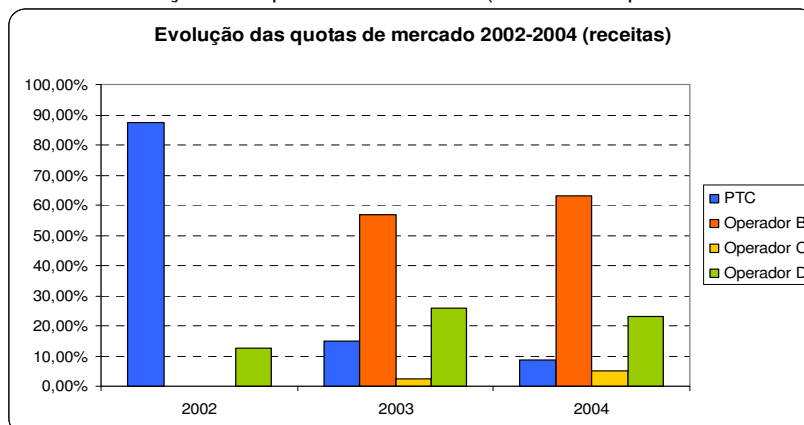
Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

Gráfico 3. Evolução das quotas de mercado (Volume de tráfego 2002-2004).



Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

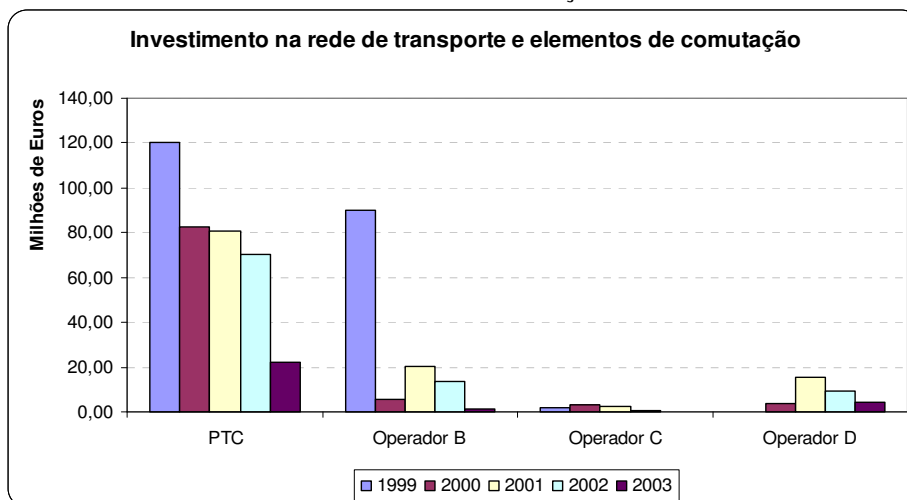
Gráfico 4. Evolução das quotas de mercado (Receitas “líquidas” 2002-2004).



Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

21. O declínio da quota de mercado da PTC, observável desde 2002, relaciona-se, nomeadamente, com o investimento que os operadores concorrentes realizaram em infra-estrutura própria, do qual resultou uma maior capacidade de rede e a possibilidade de oferecerem o serviço de trânsito de forma mais completa na generalidade do território.
22. Conforme mencionado no documento “Mercados Grossistas de Originação e de Terminação de Chamadas na Rede Telefónica Pública num Local Fixo – Definição dos Mercados Relevantes e Avaliação de PMS”, a estrutura de investimento dos vários operadores revela diferentes estratégias. Sem prejuízo, todos os operadores que prestam o serviço de trânsito têm investido nas redes de transmissão e transporte.

Gráfico 5. Evolução do investimento em infra-estrutura na rede de transporte/transmissão e elementos de comutação



Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

23. A evolução do número de operadores clientes do serviço de trânsito da PTC, do operador B, C e D, entre 2002 e 2004, apresentada na Tabela 2, não é muito significativa. Note-se que os operadores clientes podem recorrer a mais do que um fornecedor.

Tabela 2. Número de operadores clientes do serviço de trânsito

Operador	2002	2003	2004
PTC	12	12	12
Operador B	1	3	4
Operador C	n.a.	1	3
Operador D	2	3	5

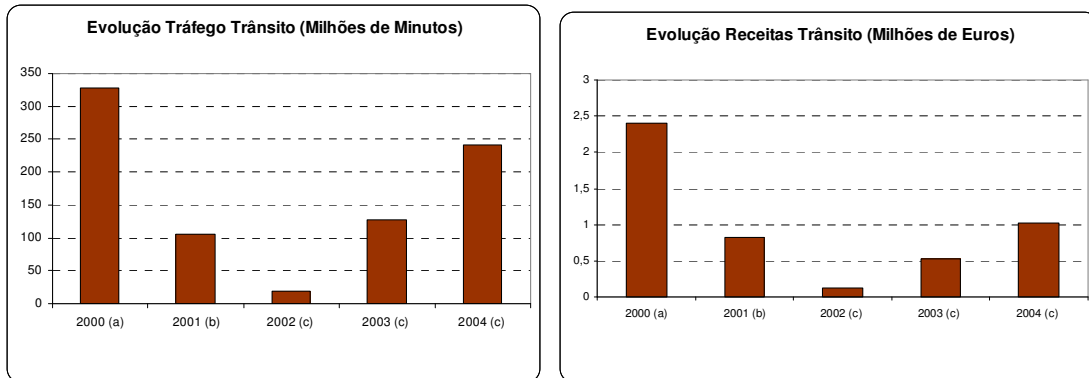
n.a. – Não aplicável

Fonte: ANACOM, com base na informação estatística recolhida

D. Evolução do mercado de trânsito

24. Note-se a evolução verificada no tocante aos volumes de tráfego e receitas geradas no mercado de trânsito, de 2000 a 2004, conforme evidenciado nos gráficos seguintes. De atentar nas variações ocorridas no ano de 2003 e 2004, que poderá ser justificado, nomeadamente, pela entrada no mercado, no final de 2003, de um operador com infra-estrutura própria pouco significativa e que recorre ao serviço de trânsito prestado por outros operadores para fornecimento dos seus próprios serviços.

Gráficos 6 e 7: Evolução do tráfego e receitas “líquidas” referentes ao serviço de trânsito (2000-2004).

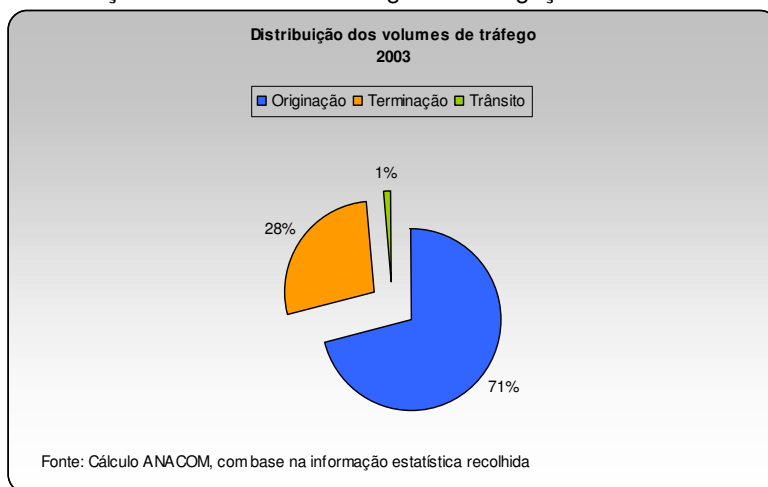


a) Valores relativos apenas à PTC; (b) Valores incluem dados PTC e Operador C; (c) Valores relativos à PTC, ao Operador B, ao Operador C e ao Operador B

Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

25. O volume de tráfego de trânsito cursado em 2004 representa apenas cerca de 52% do registado em 1999, enquanto as receitas “líquidas” de 2004 representam cerca de 25% das verificadas em 1999. Actualmente, de uma forma geral, o mercado de trânsito tem uma importância residual, em termos de volume de tráfego e de receitas geradas.
26. Esta evolução é explicada pelo calendário do processo de liberalização das telecomunicações. De facto, até 01/01/1999, foi concedida a Portugal uma derrogação para a interligação directa internacional dos operadores de redes móveis e até 01/01/2000, uma derrogação para a liberalização dos serviços de telefonia vocal e redes públicas de telecomunicações que os suportem. Com o fim da derrogação, a interligação directa entre as redes dos diferentes operadores, incluindo nomeadamente os móveis, sofreu um estímulo assinalável.
27. A relevância do mercado de trânsito no contexto dos mercados grossistas de originação e de terminação de chamadas na rede telefónica pública num local fixo é também residual, representando actualmente apenas 1% da totalidade do volume de tráfego de interligação cursado, considerando os mercados de banda estreita.

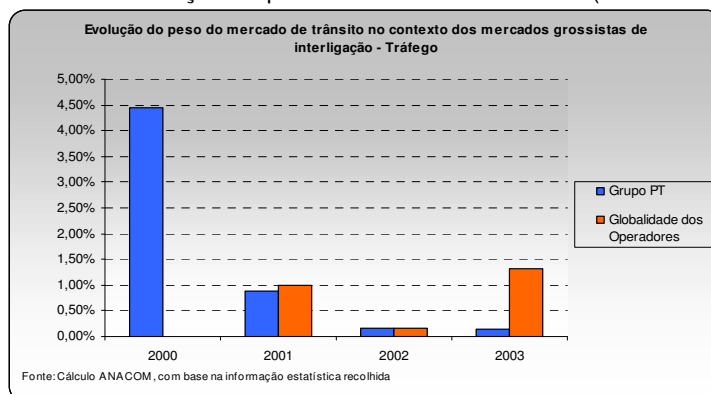
Gráfico 8. Distribuição dos volumes de tráfego de interligação de acordo com os serviços.



Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

28. Tendo em consideração a informação disponível, o ICP-ANACOM entende ser expectável que o peso do mercado de trânsito no contexto dos mercados grossistas de interligação não suba de modo muito significativo. A exceção (2003) à tendência evidenciada no gráfico seguinte, pode ser justificada, conforme referido anteriormente, pela entrada em actividade de um operador com infra-estrutura própria pouco significativa.

Gráfico 9. Evolução do peso do mercado de trânsito (2000-2003).



Fonte: Cálculo ANACOM, com base na informação estatística recolhida

E. Factores Condicionantes do Poder de Mercado

Substituibilidade do lado da procura

29. A substituibilidade do lado da procura avalia em que medida os operadores estão dispostos a substituir o serviço de trânsito por outro serviço no caso de um aumento relativo dos preços. Uma eventual alternativa ao serviço de

trânsito seria a interligação directa entre os operadores. No entanto, esta só poderia ser um serviço efectivamente substituto do serviço de trânsito se existissem evidências de que os operadores que recorrem ao serviço de trânsito o substituiriam prontamente por interligação directa como resposta a um pequeno mas significativo aumento duradouro dos preços do serviço de trânsito. Ora, tal não se verifica, na medida em que a substituição em causa poderia exigir que os operadores que utilizam o serviço de trânsito incorressem em custos suplementares de adequação da rede.

30. Apesar da interligação directa não ser parte integrante do mercado de trânsito, é uma importante condicionante do mesmo, o que facilmente se compreende atendendo à definição dos serviços de trânsito e à estrutura da rede da PTC. De facto, quando um operador cliente da PTC se interliga a um dos comutadores de trânsito nacional (existindo um total de seis no território nacional) passa a poder ter acesso a todos os clientes da PTC, podendo prescindir dos serviços de trânsito.
31. A interligação com o Grupo PT é assim um aspecto relevante no âmbito da análise do mercado do trânsito, dado que este grupo detém a maioria dos acessos instalados, encontrando-se assim garantido o acesso a uma fatia muito significativo de utilizadores. A esse propósito, releva-se que, de acordo com a informação disponível, a generalidade das entidades habilitadas para a prestação serviço telefónico num local fixo encontra-se directamente interligada a uma média de seis e a um mínimo de três operadores, pelo que poderão, em muitos casos, prescindir do recurso ao serviço de trânsito.

Substituibilidade do lado da oferta

32. A substituibilidade do lado da oferta procura avaliar se outros prestadores de serviço, além dos que actualmente oferecem o serviço, estariam dispostos a oferecer o serviço relevante em causa na sequência de um pequeno mas significativo aumento duradouro dos preços. Caso os custos de mudança da produção para o produto em causa não sejam significativos, esse produto poderá ser incluído no mercado em análise.
33. A probabilidade de novos operadores decidirem imediatamente prestar o serviço de trânsito, na sequência de um hipotético aumento relativo dos preços associados ao serviço de trânsito, é reduzida, na medida em que a construção de uma rede disseminada abrangendo a totalidade do território constitui um investimento significativo. No entanto, face aos investimentos que os operadores têm realizado em infra-estrutura própria não é de excluir a entrada de novos operadores no mercado de trânsito, desde que tenham uma rede suficientemente disseminada.
34. Actualmente, encontram-se presentes no mercado de trânsito nacional quatro operadores distintos que prestam o serviço, não sendo expectável,

atendendo à necessidade de rentabilizar os investimentos em infra-estrutura já realizados, que estes descontinuem a prestação do mesmo.

Contrapoder Negocial

35. O contrapoder negocial dos principais fornecedores do serviço é limitado e está condicionado pelo facto das entidades do Grupo PT, o maior grupo económico que presta serviços de comunicações electrónicas, possuírem a rede mais completa e disseminada e terem PMS em todos os mercados grossistas e retalhistas de banda estreita.
36. Face ao exposto conclui-se que existem actualmente no mercado forças que condicionariam um hipotético poder de mercado significativo, nomeadamente:
 - i. Os principais operadores encontram-se directamente interligados;
 - ii. Existem diversos operadores que prestam o serviço de trânsito;
 - iii. O contrapoder negocial dos principais fornecedores do serviço é limitado.

F. Obrigações actualmente aplicáveis ao operador com poder de mercado significativo

37. As empresas do Grupo PT foram notificadas, como detentoras de PMS¹⁹ nos mercados grossistas de originação e terminação de chamadas na rede telefónica pública num local fixo, sendo-lhes aplicáveis as obrigações²⁰ de transparência (incluindo a publicação de preços, oferta de referência, informação técnica e informação de qualidade de serviço), não-discriminação (incluindo a disponibilização de uma oferta de tarifa plana de interligação), separação de contas, dar resposta aos pedidos razoáveis de acesso, e controlo de preços e de contabilização de custos. Aliás já no anterior quadro regulamentar, a PTC era um operador notificado com PMS no mercado nacional de interligação²¹.
38. A PTC, enquanto operador notificado como detentor de PMS no mercado nacional de interligação, o qual incluía o serviço de trânsito, ao abrigo do Decreto-Lei nº 415/98, de 31 de Dezembro, ficou sujeita às obrigações previstas no referido Decreto-Lei, sendo de destacar em especial, as seguintes: i) satisfazer todos os pedidos razoáveis de interligação; ii) respeitar o princípio da não discriminação na oferta de interligação; iii) respeitar os princípios da transparência e orientação para os custos na fixação dos preços de interligação; iv) fixar e publicitar, de forma detalhada,

¹⁹ Deliberação de 08.07.2004 disponível em: <http://www.anacom.pt/template12.jsp?categoryId=125601>.

²⁰ Deliberação de 17.12.2004 disponível em:
<http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=774&contentId=247649>.

²¹ Deliberação de 03.08.2000 disponível em: <http://www.anacom.pt/template13.jsp?categoryId=67277>.

os vários componentes dos preços de interligação cobrados; v) elaborar propostas de referência de interligação; vi) dispor de contabilidade separada para a actividade de interligação e de um sistema de contabilidade analítica para a actividade de interligação.

G. Notificações à Comissão Europeia

39. Tendo em atenção a necessidade de ter em máxima conta as recomendações formuladas pela Comissão Europeia aos Estados-Membros, sobre a aplicação harmonizada do quadro regulamentar comum para as redes e serviços de comunicações electrónicas, conforme mencionado no artigo 19º da Directiva 2002/21/CE, de 7 de Março²², assume particular importância o caso da Áustria²³ em que o regulador concluiu que o mercado de trânsito é competitivo.
40. Em especial, a ARN austríaca (TKK) considerou que os serviços de trânsito conjuntos (serviços de trânsito oferecidos em conjunto com serviços de originação ou de terminação) têm sido substituídos pela auto-prestação e que os serviços de trânsito fornecidos de forma isolada são substituíveis pela interligação directa. Assim, a possibilidade de substituição existente disciplinaria os mercados e torná-los-ia competitivos. Esta conclusão seria reforçada pela quota de mercado da Telekom Austria, a qual teria descido para 45% do total do mercado de trânsito. Deste modo, a TKK propôs não regular *ex-ante* o mercado de trânsito.
41. A Comissão Europeia expressou reservas quanto: (i) à inclusão da interligação directa na definição de mercado; (ii) ao resultado da análise, especificamente a ausência de operadores com PMS; (iii) à inexistência de avaliação dos efeitos da desregulação. Em relação à definição de mercado foi questionada a inclusão da interligação directa no mesmo. Quanto aos resultados da análise, a Comissão coloca ainda em questão a não imputação de poder de mercado significativo à Austria Telekom, por esta não ter uma quota de mercado superior a 50% e questiona o nível de concorrência efectiva no mercado. Nesta conformidade, a Comissão vetou a decisão da Áustria sobre o mercado de trânsito²⁴, tendo solicitado à TKK que retire a notificação sobre o mesmo.
42. Neste contexto, o ICP-ANACOM teve em máxima consideração os comentários da Comissão Europeia à notificação da Austria: (i) não

²² Disponível em <http://www.anacom.pt/template20.jsp?categoryId=54995&contentId=87539>

²³ Disponível em <http://forum.europa.eu.int/irc/Download/kxedA5JHmfGIyh-eCSNOTdEmTu7NpDcHfs9RmCYxhB2opoYGZEplne-mYu3JfZNRuqN2GrGuypb4pqTNeEmtjs3Rrt/sg%20greffe%202004%20d%20203603%20EN.pdf>.

²⁴ Disponível em <http://forum.europa.eu.int/irc/Download/kweuAQJHmqGMschSFQPCUuHjSf2UsOhMhqKAc9c4AItqp kbGj3ovne-m2sCG8EjBtihEpiGraG-f6s7U0SiGwvgs/C%282004%294070%20final%20EN.pdf>.

incluindo a interligação directa na definição de mercado de trânsito e (ii) apreciando o eventual impacto da desregulação do mercado de trânsito.

III – CONCLUSÃO

43. Como resultado da análise efectuada, constata-se que o mercado de trânsito na rede telefónica pública fixa é actualmente um mercado concorrencial. Sendo previsível que esta situação se mantenha, já que existem actualmente no mercado forças que condicionariam um hipotético poder de mercado significativo, em particular a interligação directa e a existência de operadores alternativos. Sendo esta última uma realidade cada vez mais presente, existem neste momento, no mínimo, quatro operadores concorrentes.
44. Aliás, a própria Comissão Europeia reconhece que “apesar da presença de certas rotas estreitas, o trânsito é uma das áreas das telecomunicações por linha fixa em que se pode, esperar o desenvolvimento da concorrência” (Exposição de Motivos da Recomendação p.19) e refere que em função da experiência adquirida se determinará se é ou não necessário continuar a incluir o mercado de trânsito na listagem da Recomendação, numa futura revisão.
45. Acresce que o ICP-ANACOM não tem tido conhecimento de problemas relevantes referentes a eventuais práticas incompatíveis com uma concorrência saudável neste mercado, pelo que não se prevê uma eventual necessidade de intervenção regulatória de carácter urgente. Deste modo, ainda que surjam falhas significativas neste mercado será suficiente a aplicação da legislação e dos mecanismos da concorrência.
46. Face à informação disponível, não é expectável que os operadores que actualmente prestam o serviço o descontinuem, na ausência de regulação *ex-ante*. Da mesma forma, considera-se ser também reduzida a probabilidade de conluio tácito entre os operadores que prestam o serviço de trânsito.
47. Neste contexto, releva-se que a Comissão Europeia considera que os mercados identificados para efeitos de regulação *ex ante* deverão obedecer a três critérios cumulativos:
 - a. Persistência da existência de obstáculos fortes e não transitórios à entrada no mercado e ao desenvolvimento da concorrência, sejam de natureza estrutural, jurídica ou regulamentar. A Comissão refere explicitamente que “tais obstáculos podem ainda ser identificados em relação à implantação e / ou oferta generalizada de redes de acesso local a locais fixos”;

- b. Capacidade da dinâmica do mercado conduzir a uma concorrência efectiva num horizonte temporal pertinente, na ausência de regulação *ex ante*;
 - c. Insuficiência do direito da concorrência por si só para suprir as insuficiências persistentes no mercado.
48. Ouvidas as entidades interessadas, o ICP-ANACOM concluiu que o mercado de trânsito é um mercado residual e concorrencial, não se tendo identificando falhas de mercado actuais ou previsíveis e ainda que estas surjam considera-se ser suficiente a aplicação da legislação e dos mecanismos da concorrência para a sua resolução.
49. Não se tendo identificado empresas com PMS, não serão mantidas ou impostas quaisquer obrigações regulamentares *ex-ante*. Assim, e atendendo ao disposto no nº 3 do artigo 59º da Lei nº 5/2004, as obrigações impostas à PTC no mercado de trânsito na rede telefónica pública num local fixo enquanto operador notificado como detentor de PMS no mercado nacional de interligação no âmbito do anterior quadro regulamentar serão suprimidas com a entrada em vigor da presente decisão, que acontecerá 50 dias úteis após a data da sua aprovação.
50. Cumpre à PTC, no prazo de 10 dias úteis contados a partir da data de aprovação da presente deliberação, informar os seus clientes que as obrigações anteriormente impostas no mercado de trânsito serão suprimidas no prazo de 50 dias úteis a contar da data de aprovação da presente decisão.