

DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
Processo AC – I – 31/2005 – Multiterminal / Sotagus*Liscont

I – INTRODUÇÃO

1. Em 26 de Abril de 2005¹, a Autoridade da Concorrência recebeu uma notificação relativa a um projecto de concentração, por meio do qual a empresa *Multiterminal – Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A.* (Multiterminal) pretende adquirir, ao *Grupo Tertir – Terminais de Portugal, S.A.* (Tertir), uma participação no capital social das empresas *Sotagus – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A.* (Sotagus) e *Liscont – Operadores de Contentores, S.A.* (Liscont), susceptível de lhe conferir um controlo conjunto sobre as mesmas.
2. A operação configura uma operação de concentração de empresas na acepção da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho e na definição de controlo dada pela alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo e foi notificada pelo facto de se encontrarem preenchidas as alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma.

II – AS PARTES

2.1 Empresa Adquirente - Multiterminal

3. A Multiterminal é uma empresa activa na movimentação e armazenagem de cargas nas áreas portuárias, compreendendo designadamente a estiva, desestiva e tráfego, bem como quaisquer outras operações preparatórias ou complementares, de que as mercadorias careçam, quer a bordo, quer em terra.

Versão Pública

4. A Multiterminal é detida pela Oleocom – Comércio de Oleaginosas, S.A., empresa activa na importação de produtos cereais e oleaginosos para transformação, comercialização e exportação.
5. A Multiterminal exerce a sua actividade de movimentação e armazenagem de cargas nos denominados “cais livres”, zonas não concessionadas onde qualquer empresa de estiva pode operar, desde que devidamente licenciada e autorizada para o efeito pela Administração do Porto de Lisboa, tendo operado também na movimentação de granéis nos Terminais Silopor, no Porto de Lisboa.
6. A Multiterminal detém uma participação de 42,5% no TMB – Terminal Multiusos do Beato, no Porto de Lisboa que, juntamente com a Liscont, é susceptível de lhe conferir controlo.²
7. O Grupo Oleocom, no qual a adquirente – Multiterminal - se insere, realizou, nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003 de 11 de Junho, os seguintes volumes de negócios em Portugal:

Tabela 1: Volume de negócios do Grupo Oleocom e da Multiterminal em Portugal.

	2002	2003	2004
Grupo Oleocom	[> € 150 milhões]	[> € 150 milhões]	[> € 150 milhões]
Multiterminal	[< € 150 milhões]	[< € 150 milhões]	[< € 150 milhões]

Fonte: Notificantes.

¹ A qual só produziu efeitos em 17 de Maio de 2005.

² Segundo as notificantes, em resposta a um pedido de elementos realizado pela Autoridade da Concorrência em 12 de Julho de 2005, “nenhum accionista detém a maioria do controlo [do TMB] tendo sido o Conselho de Administração nomeado por unanimidade pelo conjunto de accionistas [Multiterminal – 42,5%; Liscont – 42,5%; Sodiap – Sociedade de Armazenagem e Distribuição, S.A. – 15%]”.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 2

2.2 Empresas Adquiridas

8. A Sotagus é uma empresa cujo objecto social se centra no exercício da actividade de movimentação de cargas em portos, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como o exercício do direito de exploração comercial de áreas portuárias.
9. A Sotagus é a empresa que, actualmente, explora, em regime de concessão, o TCSA – Terminal de Contentores de Sta. Apolónia, no Porto de Lisboa.
10. A Sotagus encontra-se integrada no Grupo Tertir, grupo empresarial que desenvolve as suas actividades, fundamentalmente, em: *(i)* terminais rodoviários e ferroviários de mercadorias; *(ii)* sector portuário e trânsito; *(iii)* transporte e distribuição; e *(iv)* serviços ligados à navegação e carga aérea.
11. Tal como a Sotagus, também a outra empresa a adquirir, a Liscont, se encontra integrada no Grupo Tertir, explorando, em regime de concessão, o Terminal de Contentores de Alcântara, no Porto de Lisboa
12. O Grupo Tertir detém, ainda através de participadas, a concessão do Terminal de Contentores de Leixões.
13. Nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, a Sotagus e a Liscont realizaram os seguintes volumes de negócios em Portugal:

Tabela 2: Volume de negócios da Sotagus e Liscont em Portugal.

	2002	2003	2004
Sotagus	[< € 150 milhões]	[< € 150 milhões]	[< € 150 milhões]
Liscont	[< € 150 milhões]	[< € 150 milhões]	[< € 150 milhões]

Fonte: Notificantes.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

14. Pela presente operação, a Multiterminal pretende adquirir, à Tertir, um conjunto de participações no capital social de duas das participadas desta última – Sotagus e Liscont – conferindo, à primeira, uma posição de controlo.

15. Em momento anterior à transacção, tanto a Liscont como a Sotagus são controladas, em exclusivo, pela Tertir. Na tabela seguinte, apresenta-se a estrutura accionista de ambas as adquiridas:

Tabela 3: Estrutura accionista da Sotagus e da Liscont (antes da operação).

Sotagus		Liscont	
Tertir	80,91%	Sadomar (Tertir)	71,01%
Multiterminal	19,09%	Multiterminal	11,93%
		Eurogate	16,34%
		Diversos	0,72%
100%		100%	

Fonte: Notificantes.

16. Em resultado da presente operação, a estrutura accionista das adquiridas passará a ser a seguinte:

Tabela 4: Estrutura accionista da Sotagus e da Liscont (após a operação).

Sotagus		Liscont	
Tertir	50%	Sadomar (Tertir)	51,69%
Multiterminal	50%	Multiterminal	31,25%
		Eurogate	16,34%
		Diversos	0,72%
100%		100%	

Fonte: Notificantes.

a. *Reforço, pela Multiterminal, da sua participação no capital social da Liscont.*

17. Nos termos do “*Protocolo de Acordo e Acordo Parassocial*” [...] ³.

18. Por outro lado, [...].

19. Nestes termos, a transacção subjacente à presente operação em nada alterará a estrutura de controlo da Liscont, na medida em que a Tertir – por intermédio da sua participada, Sadomar – continuará a exercer, em exclusivo, o controlo sobre esta.

20. Face ao exposto, o reforço, pela Multiterminal, no capital social da Liscont, não terá qualquer consequência na estrutura de controlo desta, pelo que, ainda que integrada numa operação de âmbito mais alargado, por si, esta transacção não constitui uma operação de concentração, nos termos da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

b. *Reforço, pela Multiterminal, da sua participação no capital social da Sotagus.*

³ [...].

Versão Pública

21. Já no que concerne o reforço do capital social da Sotagus pela Multiterminal, o mesmo “*Protocolo de Acordo e Acordo Parassocial*” dispõe que [...].
22. Por outro lado, [...].
23. Nestes termos, e em resultado da presente operação, o reforço da participação no capital social da Sotagus confere, à Multiterminal, o controlo em conjunto com a Tertir.
24. Tal resulta do facto de [...].
25. Face ao exposto, o reforço, da Multiterminal, no capital social da Sotagus implica uma alteração na estrutura de controlo desta – passagem de controlo exclusivo da Tertir, para o controlo conjunto Tertir/Multiterminal – pelo que constitui uma operação de concentração, nos termos da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

IV – MERCADOS RELEVANTES

4.1 Breve Enquadramento Legal da Actividade Portuária

26. O Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto (alterado pelos Decretos-Lei n.º 324/94, de 30 de Setembro e n.º 65/95, de 7 de Abril), estabelece o regime jurídico da operação portuária, definindo as respectivas condições de acesso e exercício.

Versão Pública

27. Para efeitos do referido Decreto-Lei, por “*Operação Portuária*” entende-se “*a actividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcadas na zona portuária⁴, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como de formação e decomposição de unidades de carga, e ainda de recepção, armazenagem e expedição das mercadorias*”⁵.

28. Já no que diz respeito ao mesmo diploma, a noção de “*empresa de estiva*” compreende qualquer empresa licenciada para a prestação do serviço público da actividade de movimentação de cargas na zona portuária.

29. A prestação do serviço de movimentação de cargas é considerado de interesse público, podendo ser exercida mediante (i) concessão de serviço público a empresa de estiva; (ii) licenciamento ou; (iii) pela autoridade portuária.⁶

*a. Concessão de serviço público a empresa de estiva.*⁷

30. Regra geral, a actividade de movimentação de cargas em cada cais ou terminal é atribuída pela autoridade portuária, ou pela junta autónoma com jurisdição na área da concessão, às empresas de estiva, por um período não superior a 30 anos, mediante contrato administrativo precedido de concurso, cujos programa e caderno de encargos carecem de prévia aprovação pelo Ministro da tutela, de

⁴ “*Zona Portuária*” é definida como o espaço, situado dentro dos limites da área jurisdicional da Autoridade Portuária – ou seja, das administrações portuárias ou juntas autónomas de portos, a quem está cometida a administração e a responsabilidade pelo funcionamento dos portos nacionais – constituído, designadamente, por planos de água, canais de acesso, molhes e obras de protecção, cais, terminais, terraplenos e quaisquer terrenos, armazéns e outras instalações.

⁵ Artigo 2.º, alínea a) do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

⁶ Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

⁷ Artigos 26.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, artigo 2.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro, bem como Base I, Base VII, Base VIII e Base IX do correspondente Anexo.

Versão Pública

acordo com as Bases Gerais das Concessões estabelecidas no Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro.

31. A concessão tem por objecto o direito exclusivo de exploração comercial, em regime de serviço público, da actividade de movimentação de cargas, sob responsabilidade da concessionária.
32. A concessionária deverá submeter à aprovação da concedente o conjunto de normas a observar no âmbito da exploração da concessão, bem como um regulamento de taxas máximas a praticar na realização das operações, prestação dos serviços e uso de instalações.
33. A concedente poderá intervir na organização e funcionamento das operações sempre que tal se mostre indispensável para garantir a regularidade ou a qualidade da prestação do serviço

b. Licenciamento

34. O licenciamento é apenas aplicado quando se verificar, após a consulta prévia às empresas de estiva em actividade, por despacho do Ministro da tutela, a possibilidade de o concurso ficar deserto ou quando, por Resolução do Conselho de Ministros, seja reconhecida a existência de interesse estratégico para a economia nacional na manutenção deste regime.⁸

c. Prestação do serviço pela Autoridade Portuária

35. A prestação do serviço pela autoridade portuária apenas pode ser exercida em caso de insuficiente prestação do serviço por empresa de estiva ou para assegurar a livre concorrência, devendo, neste caso, ser previamente ouvida a Direcção-Geral de Concorrência e Preços.^{9 10}

4.2 Mercado do Produto Relevante

4.2.1 Posição das notificantes

36. O mercado do serviço relevante é, segundo as notificantes, constituído pelas operações de movimentação portuária de cargas, e compreende os serviços prestados pelos operadores portuários – empresas de estiva – como sendo, serviços de descargas e cargas de e para navios, estacionamento e/ou armazenagem nas áreas portuárias e conferência de cargas.

37. As notificantes não procedem a qualquer diferenciação relativamente à natureza da carga objecto do serviço – contentorizadas, carga geral, granéis sólidos, ou outra.

38. Referem, no entanto, que, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alíneas e) e f) do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, se encontram fora do âmbito da actividade das empresas de estiva, as operações de carga, descarga e trasfega de

⁸ Artigo 3.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

⁹ Artigo 3.º, n.º 4 do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

¹⁰ Considerando que uma das situações nas quais a Autoridade Portuária deve intervir na prestação dos serviços prende-se com a necessidade de assegurar a livre concorrência, e considerando que a presente disposição legal não sofreu qualquer alteração, será de considerar que a entidade a consultar corresponderá à entidade existente

combustíveis e produto petrolíferos, bem como de outros produtos líquidos a granel quando se processam em terminais especializados e ainda de produtos químicos, considerando as regras e procedimentos de segurança específicos destas operações.

4.2.2 Posição da Autoridade da Concorrência

39. Conforme referido *supra*, tanto a adquirente – Multiterminal –, como a adquirida – Sotagus – são empresas de estiva e, enquanto tal e nos termos do referido Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, habilitadas a proceder a operações de movimentação portuária:

- a. No caso da empresa a adquirir – a Sotagus – e conforme se encontra referido no respectivo Contrato de Concessão, apenas está autorizada a proceder à “*movimentação de contentores de e para navios (...)*”¹¹, bem como à movimentação de carga geral não contentorizada, desde que esta actividade constitua complemento de carregamento desses mesmos navios;
- b. Já a adquirente – Multiterminal - movimenta, essencialmente, carga geral não contentorizada, quer nos cais livres, quer, indirectamente, através da sua participação no capital social da TMB – Terminal Multiusos do Beato, empresa concessionária do Terminal Multiusos do Beato.

40. As operações de movimentação portuárias de cargas compreendem os serviços prestados pelos operadores portuários envolvendo, como as notificantes referem,

responsável pela aplicação das regras da concorrência no mercado que, actualmente, compete à Autoridade da Concorrência, nos termos do Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro e da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

¹¹ Artigo 3.º, n.º 4 do Contrato de Concessão do Terminal de Contentores de St.ª Apolónia, outorgado entre a Administração do Porto de Lisboa, S.A. e a Sotagus, em 7 de Janeiro de 2000.

Versão Pública

as descargas e cargas de e para navios, o estacionamento e/ou armazenagem nas áreas portuárias e a conferência das cargas.

41. A actividade de movimentação de cargas e outras operações com ela relacionadas compreende, no entanto, diversas vertentes, em função dos tipos de carga a movimentar, que assumem características distintas e permitem identificar prestações de serviços diversos, sendo usual distinguir - as próprias estatísticas deste mercado os identificando como tal -, quatro tipos de serviços de movimentação de cargas: carga contentorizada; carga geral não contentorizada; granéis sólidos; e granéis líquidos.
42. As características inerentes a cada um destes tipos de cargas, normalmente movimentados em terminais distintos, em virtude de requererem meios técnicos e infra-estruturas diferentes para a sua movimentação, conduziram, no passado¹², à delimitação de vários mercados dentro desta actividade.
43. Considerando que estas actividades são desempenhadas em regime de serviço público, nos termos de um Contrato de Concessão que estipula a natureza das cargas a movimentar, cada terminal concessionado apenas poderá concorrer com outro terminal cujo tipo de carga seja de idêntica natureza à sua; i.e., cada terminal apenas concorre com outros terminais com idênticas valências.

¹² Vide Processo n.º 32/99 – SPC – Serviço Português de Contentores, S.A. / Multiterminal – Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A. / Manuseamento de Cargas, MANICARGAS, S.A., de 20.09.1999; e Processo n.º 51/99 – SPC – Serviço Português de Contentores, S.A. / Multiterminal – Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A. / Sodiap – Sociedade de Armazenagem e Distribuição, S.A., de 9.12.1999, decididos pela Direcção-Geral do Comércio e da Concorrência, no âmbito do controlo de operações de concentração de empresas.

Versão Pública

44. Na medida em que o objecto da sua Concessão se encontra delimitado à prestação de serviços de movimentação de contentores¹³, a Sotagus apenas concorre com outros terminais em que a movimentação de contentores se encontre prevista.
45. Por esta razão, justifica-se circunscrever a definição do mercado do serviço relevante à actividade desenvolvida, apenas, pela adquirida, nos termos do respectivo Contrato de Concessão, a saber, prestação de serviço de movimentação de carga contentorizada.
46. Nestes termos, a Autoridade da Concorrência considera que o mercado do serviço relevante, para efeitos da presente operação de concentração, corresponde ao *mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada*.

4.3 Mercado Geográfico Relevante

4.3.1 Posição das notificantes

47. As notificantes consideram que o mercado geográfico relevante corresponde à Península Ibérica.
48. Baseiam a sua argumentação no facto das condições de concorrência entre os vários terminais portuários serem relativamente homogéneas, quer no que diz respeito à qualidade das infra-estruturas, *know-how*, tecnologias, quer relativamente ao nível das tarifas cobradas pela movimentação.

¹³ A movimentação de carga geral assume um carácter residual, tendo representado apenas 1,5% da carga movimentada, em termos de toneladas.

Versão Pública

49. Argumentam ainda a este respeito que, para os armadores - os principais clientes dos terminais -, a opção por um determinado porto é decidida em função de vários factores, nomeadamente, o volume de carga para o porto, devendo, este, ser suficientemente elevado para justificar a escala, as tarifas a pagar, quer à administração portuária, quer aos operadores dos terminais, e o custo do encaminhamento terrestre.
50. Segundo referem, a procura de economias de escala, permitindo a redução dos custos, tem provocado no sector dos transportes marítimos a concentração de volumes de cargas nas mãos de um número reduzido de grandes armadores mundiais (*global carriers*), que utilizam navios cada vez maiores e que escalam, unicamente, portos com elevados volumes de carga, estrategicamente situados nas rotas marítimas.
51. Muitas das linhas inter-oceânicas, que ligam a Península Ibérica ao Extremo Oriente, fazem assim escala num único porto da fachada mediterrânica (que, segundo referem as notificantes, costuma ser Barcelona, Valência ou Algeciras), descarregando ou carregando um volume considerável de mercadorias, muitas delas destinadas a Portugal, cujo transporte é, posteriormente, efectuado por meio de ferrovia ou transferidas para navios de menor dimensão.
52. Apesar do enfoque na delimitação do mercado Ibérico, as notificantes, no entanto, afirmam que a actuação dos operadores portuários portugueses é dificultada pela cobrança pelas autoridades portuárias nacionais de taxas elevadíssimas, cuja enorme discrepância relativamente às taxas cobradas pelas autoridades espanholas, constitui um factor de distorção da concorrência nesse mercado.

4.3.2 Posição da Autoridade da Concorrência

53. O mercado geográfico relevante compreende a área em que as empresas fornecem os produtos, e em que as condições de concorrência são suficientemente homogêneas, e que podem distinguir-se de áreas geográficas vizinhas em virtude de as condições de concorrência serem consideravelmente distintas nessas áreas.¹⁴
54. As condições de concorrência para as empresas que realizam operações portuárias nos portos nacionais e nos portos espanhóis não são homogêneas, na medida em que a gestão dos mesmos se encontra sujeita a um enquadramento regulamentar nacional que influencia, decisivamente, as respectivas condições de concorrência.
55. As próprias notificantes afirmam que o elevado nível de taxas cobradas pelas autoridades portuárias nacionais, em contraste com as praticadas nos portos espanhóis, não torna os portos portugueses concorrenciais com os seus congêneres espanhóis.
56. Neste contexto, o mercado geográfico seria no máximo de âmbito nacional. No entanto, as características próprias de cada porto, como a localização, a proximidade da zona de consumo das mercadorias e dos grandes centros industriais, as acessibilidades, as condições de acostagem e as respectivas infra-estruturas, bem como os diferentes níveis de taxas aplicadas nos vários portos nacionais, determinam que, no limite, cada porto nacional possa constituir um mercado geográfico relevante autónomo.

¹⁴ Vide Comunicação da Comissão Europeia relativa à definição do mercado relevante para efeitos de Direito Comunitário da Concorrência – publicada no Jornal Oficial C 372, em 9 de Dezembro.

Versão Pública

57. Adicionalmente, a existência de Contratos de Concessão, que conferem uma situação de monopólio legal à correspondente concessionária, num determinado espaço geográfico, sob jurisdição de uma determinada autoridade portuária, indicia que o mercado será local, mais concretamente circunscrito à jurisdição da administração do porto em que a(s) empresa(s) opera(m), o que corresponderá, no caso *sub-judice*, à área de jurisdição do Porto de Lisboa.

58. Assim, a Autoridade da Concorrência considera que o mercado relevante geográfico, para a análise dos efeitos da presente operação de concentração, corresponde ao Porto de Lisboa.

4.4 Conclusão do Mercado Relevante

59. Face ao exposto, a Autoridade da Concorrência considera que o mercado relevante, para efeitos da presente operação de concentração, corresponde ao *mercado da prestação de serviços de carga contentorizada no Porto de Lisboa*.

V – AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1 Estrutura do Mercado e Avaliação Jus-Concorrêncial

60. Tendo em conta o regime regulatório do sector portuário e, em concreto, os respectivos Contratos de Concessão, o exercício da actividade de prestação de serviços de movimentação de cargas contentorizadas só pode ser realizado em terminais portuários quando devidamente autorizado pela autoridade portuária.

61. Assim, a oferta de serviços de movimentação de cargas contentorizadas no Porto de Lisboa encontra-se afectada a terminais especializados, concessionados para esse fim, pela APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.: o Terminal de Contentores de Alcântara (Liscont) e o Terminal de Contentores de Santa Apolónia (TCSA), bem como ainda os terminais multiusos, o Terminal Multipurpose de Lisboa (TML) e o Terminal Multiusos Poço do Bispo (TMPB).

62. Em termos de contentores movimentados, a oferta apresentava, em 2004, a seguinte estrutura:

Tabela 5: Estrutura da oferta de serviços de movimentação de carga contentorizada em 2004.

Empresa	Cais / Terminal	Contentores Movimentados (TEUs*)	Quota
Liscont (Grupo Tertir)	Terminal de Contentores de Alcântara	[...]	[40-50%]
Sotagus ** (Grupo Tertir)	TCSA – Terminal de Contentores de Santa Apolónia	[...]	[30-40%]
Transinsular ¹⁵ (Grupo ETE)	TML – Terminal Multipurpose de Lisboa ¹⁶	[...]	[10-20%]
ETE (Grupo ETE, SGPS)	TMPB – Terminal Multiusos do Poço do Bispo	[...]	[0- 10%]
Total		514.769	100 %

Fonte: Valores apresentados pelas notificantes, com base nas estatísticas da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.

***TEUS** – “twenty-foot-equivalente units” – unidade de medida equivalente correspondente a um contentor padrão de 20 pés de comprimento.

****** Empresa a adquirir, objecto da presente operação de concentração.

¹⁵ Transinsular – Transportes Marítimos Insulares, S.A.

¹⁶ Este terminal encontra-se concessionado à empresa Transinsular (Grupo ETE), sendo, contudo, gerido pela empresa integrada no mesmo Grupo ETE, Operlis – Gestão e Operação Portuária, Lda.

63. Da tabela apresentada, verifica-se que a oferta no mercado relevante é, maioritariamente, constituída pelos dois terminais de contentores explorados por duas empresas controladas pelo Grupo Tertir - Liscont e Sotagus – detendo, antes da concentração, uma quota de [75-85%], em termos de contentores movimentados.
64. O remanescente [10-20%] é assegurado por terminais de carga geral, concessionados à ETE e a uma outra empresa do mesmo grupo, a Transinsular.
65. Uma vez que a adquirente – Multiterminal - não desenvolveu, nos últimos três anos¹⁷, qualquer actividade no mercado considerado como relevante, a presente operação não se apresenta susceptível de influenciar a estrutura da oferta no mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada Porto de Lisboa.
66. Temos, assim, que a prestação de serviços de movimentação de contentores no Porto de Lisboa se encontra concentrada em dois Grupos – Grupo Tertir e Grupo ETE.
67. Trata-se, por isso, de um mercado extremamente concentrado, com um índice de concentração, medido em termos do *Índice Herfindahl-Hirschman* (IHH)¹⁸ de [> 2000] pontos, antes da operação de concentração.

¹⁷ Conforme resposta das notificantes, em 29 de Junho 2005, a pedido de elementos da Autoridade da Concorrência.

¹⁸ IHH é o Índice de Herfindahl-Hirschman, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10 000. A Comissão Europeia aplica frequentemente o Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH) para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido vão as mais recentes *”Orientações para a*
Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido 17
considerado como confidencial.

68. Estes valores de IHH são superiores àqueles que a Comissão considera já serem susceptíveis de levantar preocupações, em termos de concorrência de tipo horizontal, dado estarmos perante um nível de concentração pós-operação superior a 2000.¹⁹
69. Contudo, a Comissão apenas identifica preocupações, com este nível de IHH, se o *Delta*²⁰ for superior a 150 pontos.²¹
70. A presente operação não produzirá qualquer alteração estrutural no mercado relevante, dado estar-se perante a passagem de uma situação de controlo exclusivo sobre a Sotagus (Grupo Tertir) para uma situação de controlo conjunto (Grupo Tertir-Multiterminal), mantendo-se inalterado o nível de IHH, e o correspondente *delta* será igual a 0.
71. Com efeito, o Grupo Tertir, que controla actualmente a Sotagus, continuará, após a operação projectada, a controlar a empresa, embora em conjunto com a Multiterminal (50%-50%).
72. Uma vez que a Multiterminal não controla qualquer outra empresa presente no mesmo mercado relevante, a estrutura deste mercado não irá sofrer qualquer alteração.
73. Por outro lado, conforme ficou dito atrás, a prestação de serviços de movimentação de cargas contentorizadas é uma actividade muito regulamentada,

apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações", JO C 31, de 5.02.2004.

¹⁹ Vide "Orientações...".

²⁰ Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

Versão Pública

dependendo o acesso, ao exercício da mesma, de concessão por parte da autoridade administrativa portuária.

74. Sendo certo que se trata de um mercado sujeito a fortes barreiras regulamentares à entrada, estas derivam, fundamentalmente, da natureza exigente do correspondente exercício em regime de serviço público, bem como das condições administrativas de acesso ao mesmo, a única forma de entrada será pela via da aquisição de participações de controlo em empresas concessionárias.

75. Ainda assim, a presente operação de concentração, nos termos em que é notificada, não conduz a qualquer alteração da estrutura do mercado, da qual possam resultar efeitos negativos na estrutura concorrencial do mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa.

76. Neste contexto, da operação de concentração em causa não é susceptível de resultar a criação ou o reforço de uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência no *mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa*.

5.2 Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial

77. Neste contexto, a Autoridade da Concorrência considera que da operação de concentração em causa não é susceptível de resultar a criação ou o reforço de uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência no *mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa*.

²¹ *Idem.*

VI – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

78. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de contra-interessados e o sentido da decisão que é de não oposição.

VII – CONCLUSÃO

79. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1, do artigo 17.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, delibera, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente operação de concentração, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no *mercado da prestação de serviços de carga contentorizada no Porto de Lisboa*.

Lisboa, 3 de Agosto de 2005

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus

(Presidente)

Eng. Eduardo Lopes Rodrigues

(Vogal)

Dra. Teresa Moreira

(Vogal)