

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
Ccent. 52/2006 – MOTA-ENGIL/R.L

I – INTRODUÇÃO

1. Em 27 de Outubro de 2006, a Autoridade da Concorrência (“AdC”) recebeu uma notificação relativa a um projecto de operação de concentração, por meio do qual a empresa MOTA-ENGIL AMBIENTE E SERVIÇOS, S.A. (doravante “MEAS”), pretende adquirir o controlo exclusivo da R.L. – SOCIEDADE GESTORA DE PARTICIPAÇÕES SOCIAIS, S.A. (doravante “R.L.”), mediante a aquisição da totalidade das acções representativas do seu capital social.
2. A notificação apresentada só viria, todavia, a produzir efeitos em 9 de Novembro de 2006¹, na medida em que a informação constante do Formulário de Notificação se revelava incompleta².
3. A MEAS, com a operação notificada, propõe-se:
 - (i) adquirir, nos termos do Contrato de Compra e Venda celebrado entre a MEAS e Armindo Rodrigo Vieira Leite e Filhos (doravante “Contrato”), 100% do capital social da R.L., a qual, por sua vez, deterá à data da formalização da operação, 96,28% do capital social da TERNOR e, directa ou indirectamente 67,5% do capital social da TERTIR; e
 - (ii) adquirir, através de uma oferta pública geral de aquisição (“OPA”), o remanescente das acções representativas do capital social da TERNOR e da TERTIR.
4. A presente 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, conjugada com a

¹ Por aplicação do artigo 32.º, n.º 2 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

² Não cumpria o disposto no artigo 31.º, n.º 3 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

Versão Pública

definição de controlo dada pela alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, encontrando-se sujeita à obrigação de notificação prévia, em virtude de se encontrarem preenchidas as condições previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma.

II – AS PARTES**2.1 Empresa Adquirente**

5. A adquirente MOTA-ENGIL AMBIENTE E SERVIÇOS, S.A. (“MEAS” ou “Adquirente”) é uma sociedade detida a 100% pela Mota-Engil, SGPS, S.A, sociedade *holding* do Grupo Mota-Engil, controlada, em última instância, por accionistas individuais.
6. O grupo Mota-Engil, cujo “*core business*” é a construção civil e obras públicas e actividades conexas, está organizado em quatro grandes áreas de negócio: (i) Concessões de Transportes, (ii) Ambiente e Serviços, (iii) Engenharia e Construção e (iv) Imobiliária e Turismo.
7. A MEAS é a sub-*holding* do Grupo para o “Ambiente e Serviços”, detendo participações em empresas activas nas seguintes áreas: resíduos sólidos, concessão de águas e saneamento, gestão e manutenção de edifícios, jardins e espaços verdes, reciclagem, tecnologias de informação e exploração de terminais de movimentação portuária.
8. Importa salientar, com relevo para a apreciação da presente operação, que a MEAS actua ao nível dos terminais de movimentação portuária de carga contentorizada, de carga geral fraccionada e de carga *roll-on/roll-off*, através da SADOPOINT – Terminal Marítimo do Sado, S.A. (concessionária do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal – Zona 2), da qual detém o controlo conjunto, juntamente com a DRAGADOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGÍSTICOS, S.L.³⁴

³ A aquisição do controlo exclusivo da SADOPOINT, pela MEAS, foi aprovada pelo Conselho da Autoridade da Concorrência pela decisão do Conselho relativa à Ccent. n.º 10/2006, de 9.05.2006.

⁴ A aquisição do controlo conjunto da SADOPOINT pela DRAGADOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGÍSTICOS, S.L. foi notificada à Comissão Europeia, tendo sido objecto de uma decisão de não oposição de 3.10.2006 (Caso n.º COMP/ M. 4332 - MEAS /DSPL / SADOPOINT).

Versão Pública

9. Para além desta participação na SADOPOINT, a MEAS detém também uma participação meramente financeira de $\leq 25\%$ noutra empresa activa na mesma área, a TERSADO – Terminais Portuários do Sado, S.A. (doravante TERSADO), empresa concessionária do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal – Zona 1. 5
10. O volume de negócios realizado pela MEAS e pelo Grupo Mota-Engil, em 2005, calculado nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003 de 11 de Junho, em 2004, foi o seguinte:

Tabela 1: Volumes de negócios do Grupo Mota-Engil e da MEAS, em 2005 (milhões de Euros)

	Portugal	EEE	Mundial
Grupo Mota-Engil	€ [≥ 150]	€ [≥ 150]	€ [≥ 150]
MEAS	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]

Fonte: Notificante.

2.2. Empresas Adquiridas

11. A R.L é uma sociedade gestora de participações sociais que detém uma participação de controlo na TERNOR – Sociedade Gestora de Participações Sociais, S.A. (“TERNOR”), correspondente a 70,20% do seu capital social, e, directa e indirectamente, uma participação de controlo na TERTIR – Terminais de Portugal, S.A. (“TERTIR”), correspondente a 65,32% do seu capital social.
12. A R.L., a TERNOR, a TERTIR, bem como as respectivas participadas (doravante designadas conjuntamente por “Adquiridas”) estão presentes, directa ou indirectamente, nas seguintes áreas de actividade: (i) exploração de terminais de movimentação portuária e serviços conexos nos Portos de Lisboa, Leixões, Figueira da Foz e Aveiro; (ii) prestação de serviços de agente de navegação; (iii) exploração de terminais rodo - ferroviários e de parques de contentores.

⁵ Segundo a notificante, a TERSADO é controlada pela SETEFRETE, a qual detém uma participação de $\geq 50\%$, do seu capital, [...]. O capital da TERSADO, encontra-se assim distribuído: SETEFRETE - $\geq 50\%$, MEAS - $\leq 30\%$ e ETE, Empresa de Tráfego e Estiva, S.A. - $\leq 20\%$.

Versão Pública

13. A TERNOR, cujo objecto social consiste na exploração de instalações de armazenagem, detém, actualmente, uma participação social de 31,66%, no capital social da TERTIR, não tendo realizado no último ano, qualquer volume de negócios.
14. Neste contexto, a TERTIR detém participações de controlo nas seguintes sociedades^{6 7}:
- (i) TCL: concessionária dos terminais de contentores, norte e sul, no Porto de Leixões, em que a TERTIR detém, indirectamente, uma participação correspondente a 67,39% do seu capital social, que lhe confere o controlo exclusivo da mesma;
 - (ii) LISCONT: concessionária do terminal de contentores de Alcântara no Porto de Lisboa, em que a TERTIR detém, indirectamente, uma participação correspondente a 51,69% do seu capital social, que lhe confere o controlo exclusivo da mesma;
 - (iii) SOCARPOR AVEIRO: concessionária do terminal sul no Porto de Aveiro, utilizado para a movimentação de carga geral e granéis, em que a TERTIR detém uma participação correspondente a 60,13% do seu capital social, que lhe confere o controlo exclusivo da mesma;
 - (iv) E.A. MOREIRA: sociedade que se dedica à actividade de agenciamento de navegação, em que TERTIR detém uma participação correspondente a 84,33% do seu capital social, que lhe confere o controlo exclusivo da mesma;
 - (v) LISPROJECTO: sociedade que presta serviços de consultoria e de informática, acessórios à actividade de agenciamento de navegação, em que a TERTIR detém indirectamente, uma participação correspondente a 85% do seu capital social, que lhe confere o controlo exclusivo da mesma;

⁶ Refira-se que no presente ano, a R.L alienou as participações que detinha na: (i) Transnautica – Transportes e Navegação, S.A.; (ii) RN Trans–Actividades Transitárias, S.A.; (iii) Cargolog – Distribuição e Logística, S.A.; (iv) Uniroda Logística e Transportes, Lda. e (v) Uniroda Transportes, Lda. [...]

⁷ Para além destas sociedades, a TERTIR detém ainda o controlo exclusivo de um conjunto de empresas meramente instrumentais, sem actividade operacional: a TEN (100%), a OPERPORT (100%), a SADOMAR (100%), a SADOCONTA (100%), a SADOMECÁNICA (100%), a SADOTERRA (100%); a NORCARGAS (84,3%); a SOCARPOR D/L (60,1%) e a TRANSPAPER (51,7%).

Versão Pública

- (vi) **POLITERMINAL**: sociedade que se dedica à exploração de terminais rodoviários e de parques de contentores, em que a TERTIR detém uma participação correspondente a 70% do seu capital social, que lhe confere o controlo exclusivo da mesma;
- (vii) **SOTAGUS**: concessionária do terminal de contentores de Santa Apolónia, no Porto de Lisboa, em que a TERTIR detém uma participação correspondente a 50% do seu capital social, que lhe confere o controlo conjunto da mesma, juntamente com a Multiterminal;
- (viii) **TMB**: concessionária do terminal multiusos do Beato, no Porto de Lisboa, em que a TERTIR detém, indirectamente, uma participação correspondente a 42,5% do seu capital social, que é susceptível de lhe conferir o controlo conjunto da mesma, juntamente com a Multiterminal;
- (ix) **BEIRATIR**: sociedade que actua ao nível da exploração de terminais rodoviários, em que a TERTIR detém uma participação correspondente a 92,5% do seu capital social que lhe confere o controlo exclusivo da mesma.
15. Por último, refira-se que a TERTIR está também presente a nível internacional, através das suas participadas que operam em Espanha, na Guiné-Bissau e em Moçambique.
16. O volume de negócios realizado pela R.L, pela TERNOR e pela TERTIR, nos últimos três anos, em Portugal, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003 de 11 de Junho, foi o seguinte:

Tabela 2: Volume de negócios das Adquiridas em Portugal, nos últimos três anos (milhões de Euros)

	2003	2004	2005
R.L.	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]
Ternor	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]	€ 0
Tertir	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]	€ [≤ 150]

Fonte: Notificante.⁸

⁸ A Notificante, na impossibilidade de desagregar o volume de negócios do Grupo TERTIR, por áreas geográficas, assumiu que o volume de negócios em Portugal e no EEE, equivale ao volume de negócios ao nível mundial.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

17. Nos termos do Contrato, a MEAS propõe-se adquirir um conjunto de acções representativas de 100% do capital social da R.L, passando a exercer, em exclusivo, o controlo sobre esta, bem como, e em consequência, sobre as suas participadas, TERNOR e TERTIR.
18. Em resultado da celebração deste Contrato, a MEAS passará a deter uma participação de 100% no capital social da R.L; e indirectamente, uma participação de 96,28% no capital social da TERNOR e uma participação de 67,9% no capital social da TERTIR⁹.
19. Com vista à aquisição do remanescente do capital social da TERTIR e da TERNOR, foram as mesmas alvo de duas OPA's, sem que no entanto a aquisição do controlo exclusivo pela MEAS destas duas sociedade esteja dependente do resultado das mesmas
20. Conclui-se, do acima exposto, que, com a operação notificada, a MEAS adquirirá o controlo exclusivo da R.L e das suas participadas TERNOR e TERTIR, o que implicará uma alteração da sua estrutura de controlo.
21. A presente operação configura, portanto, uma operação de concentração, na acepção da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, encontrando-se sujeita à obrigação de notificação prévia, por se encontrarem preenchidas as condições relativas à quota de mercado e ao volume de negócios, previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma, respectivamente.
22. Tendo em conta que o Grupo Mota - Engil se encontra activo, através da SADOPOINT, ao nível prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada, de carga geral fraccionada e de carga *roll-on/roll-off*, em que a empresa adquirida também opera, a presente operação assume natureza horizontal.

⁹ A este nível, cabe esclarecer que, com a efectivação do referido Contrato, a MEAS irá adquirir uma participação [...], o que, no seu conjunto, perfaz uma participação social de 96,28%. Simultaneamente e relativamente à TERTIR, a MEAS irá adquirir uma participação de [...].

IV – MERCADOS RELEVANTES

4.1. Movimentação de carga portuária

4.1.1. Breve Enquadramento Legal

23. O enquadramento regulamentar da actividade de operador portuário deverá ser tomado em conta, como ponto de partida para a delimitação do mercado relevante, tal como tem sido feito na prática decisória anterior da AdC.
24. O exercício da actividade de operador portuário encontra-se regulado pelo Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Lei n.º 324/94, de 30 de Setembro e n.º 65/95, de 7 de Abril, que estabelece o regime jurídico da operação portuária, e define as respectivas condições de acesso e exercício.
25. Nos termos do artigo 2.º, alínea a) do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, entende-se por “*Operação Portuária*”, a *actividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcadas na zona portuária¹⁰, 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*”.
26. A actividade de movimentação de cargas constitui um serviço considerado de interesse público, o qual pode, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do mesmo diploma, ser prestado (i) por concessão de serviço público a empresas de estiva¹¹, (ii) mediante licenciamento, ou (iii) pela própria autoridade portuária.

¹⁰ A Zona Portuária, nos termos do mesmo diploma compreende o espaço situado dentro dos limites da área jurisdicional da Autoridade Portuária (Administrações Portuárias ou Juntas Autónomas de Portos, consoante se trate de portos principais ou portos secundários) constituído, designadamente, por planos de água, canais de acesso, molhes e obras de protecção, cais, terminais, terraplenos e quaisquer terrenos, armazéns e outras instalações.

¹¹ Nos termos do artigo 2.º, alínea g) do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, entende-se por *empresa de estiva* a pessoa colectiva licenciada para o exercício da actividade de movimentação de cargas na zona portuária.

Versão Pública

27. A prestação do serviço de movimentação de cargas em regime de concessão de serviço público a empresas de estiva constitui a regra geral, já que, nos termos dos n.ºs 3 e 4 do mesmo artigo, quer o licenciamento, quer a prestação directa pela autoridade portuária só podem ser exercidos em determinadas circunstâncias de carácter excepcional:
- (i) o *licenciamento* nos casos em que, tendo sido efectuada a consulta prévia às empresas de estiva em actividade, se verifique, comprovadamente, 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;
 - (ii) a prestação do serviço pela *autoridade portuária* apenas pode ocorrer 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 Preços¹².
28. Nos termos das Bases Gerais das Concessões estabelecidas no Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro (“Bases Gerais”), a concessão é atribuída às empresas de estiva, pela autoridade portuária, ou pela junta autónoma com jurisdição sobre a área da concessão, mediante contrato administrativo precedido de concurso público, cujos programa e caderno de encargos carecem de prévia aprovação pelo Ministro da tutela, sendo o respectivo contrato outorgado por um período determinado, não superior a 30 anos.
29. Conforme estabelecido nas “Bases Gerais”, 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, a qual 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.

¹² Competência, actualmente, atribuída 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.

30. O 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 público.

4.1.2. Mercado do Produto/Serviço Relevante

Posição da notificante

31. Segundo a notificante, as empresas a adquirir desenvolvem as suas actividades, principalmente, como operadores portuários, estando presentes, através de várias empresas participadas, em vários portos integrados no Sistema Portuário Nacional¹³ (“SPN”):
- (i) como concessionárias de vários terminais nos portos principais de Leixões (Terminal de Contentores de Leixões), Aveiro (Terminal Sul) e Lisboa (Terminal Multiusos do Beato, Terminal de Contentores de Alcântara e Terminal de Contentores de Santa Apolónia) onde movimentam, consoante o estipulado no respectivo contrato de concessão, contentores, carga geral, granéis ou carga *roll-on/roll-off*, e
 - (ii) operando em cais livre, no porto secundário da Figueira da Foz, onde movimentam carga geral fraccionada e carga contentorizada.
32. No que concerne à delimitação do mercado do serviço, a notificante, seguindo a prática decisória comunitária, considera que o mesmo corresponde ao mercado da movimentação de cargas portuárias, sendo este passível de segmentação adicional em função do tipo de carga¹⁴.

¹³ Constituído por cinco portos principais (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines) e por quatro portos secundários (Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão e Faro).

¹⁴ Referem a título de exemplo, a Decisão da Comissão no caso COMP/M.3884-ADM *Poland/Cefetra/BTZ*, onde a mesma considerou a existência de três segmentos: (i) carga fraccionada, (ii) granéis sólidos e (iii) granéis líquidos, e a Decisão no caso COMP/M.3576 – *ECT/PONL/EUROMAX*, em que foi autonomizado o mercado dos serviços de estiva para contentores.

Versão Pública

33. Por outro lado, refere a prática decisória nacional, na qual a AdC, em decisões envolvendo as empresas participantes na presente operação¹⁵, já teve oportunidade de proceder a uma avaliação do mercado dos serviços de movimentação portuária, tendo considerado, a este respeito, que as características distintas dos diferentes tipos de cargas e os meios necessários para a sua movimentação permitem identificar serviços distintos.
34. Para além disso, salienta que a AdC reconheceu que, tratando-se de uma actividade de serviço público desenvolvida ao abrigo de um contrato de concessão, que estipula os tipos de cargas a movimentar, cada terminal só concorre com outro no qual se encontre autorizado a movimentar o mesmo tipo de carga.
35. Tendo em conta esta prática, e atendendo os tipos de carga que a empresa alvo está autorizada a movimentar, a notificante considera os seguintes mercados do serviço:
- (i) *prestação a terceiros de serviços de movimentação de carga contentorizada;*
 - (ii) *prestação a terceiros de serviços de movimentação de carga geral fraccionada;*
 - (iii) *prestação a terceiros de serviços de movimentação de granéis sólidos;*
 - (iv) *prestação a terceiros de serviços de movimentação de roll-on/roll-off.*

Posição da Autoridade da Concorrência

36. Conforme refere a notificante, a prática decisória da AdC, tal como a da Comissão Europeia, tem sido no sentido de considerar a actividade de movimentação de cargas portuárias susceptível de ser segmentada em vários mercados do serviço distintos, em função do tipo de carga movimentado.
37. Com efeito, os meios técnicos e infra-estruturas distintos exigidos pelos diferentes tipos de cargas portuárias para a sua movimentação, a crescente especialização dos terminais por tipo de carga a movimentar e o facto de se tratar de serviços prestados em regime de

¹⁵ Processo Ccent 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Liscont* - decisão de 3 de Agosto de 2005, e Processo Ccent 10/2006 – *MOTA-ENGIL/SADOPT* – decisão de 9 de Maio de 2006.

Versão Pública

serviço público, (mediante um contrato de concessão, no qual são definidos os tipos de cargas que a concessionária se encontra autorizada a movimentar) determinam que um dado terminal apenas possa concorrer com um outro terminal autorizado a movimentar o mesmo tipo de carga.

38. Nestes termos, a AdC, tendo em conta os tipos de carga que a adquirida está habilitada a movimentar, define, tal como a notificante, para efeitos da presente operação de concentração os seguintes mercados do serviço relevante:

- (i) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada;*
- (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada;*
- (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos; e*
- (iv) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/ roll-off.*

4.1.3. Mercado Geográfico Relevante

Posição da notificante

39. No que respeita à delimitação do mercado geográfico relevante, a notificante tem em conta a apreciação efectuada pela AdC na sua prática decisória na qual delimitou como mercados geográficos relevantes o Porto de Setúbal e o Porto de Lisboa.

40. Deste modo, e por forma a adoptar um abordagem consistente com a perspectiva de análise da AdC, considera a notificante ser possível identificar como mercados geográficos relevantes cada um dos portos nos quais as Adquiridas estão presentes: Porto de Leixões, Porto de Aveiro, Porto da Figueira da Foz e Porto de Lisboa.¹⁶

Posição da Autoridade da Concorrência

41. Tal como a notificante refere, a posição adoptada no passado pela AdC tem sido no sentido dos mercados geográficos relevantes corresponderem a cada um dos portos em causa.

¹⁶ Relativamente ao Porto de Setúbal, tendo em conta que apenas a Adquirente se encontra nele activa, o mesmo não foi considerado pela notificante como mercado relevante, para efeitos da presente operação.

Versão Pública

42. Estas delimitações tiveram como base, por um lado, o enquadramento regulamentar nacional a que o exercício da actividade de movimentação portuária de cargas está sujeita, e que condiciona, fortemente, as condições de concorrência de cada porto: o acesso à mesma é feito geralmente mediante celebração de Contratos de Concessão, os quais conferem à concessionária uma posição de monopólio legal, num dado espaço geográfico, sob jurisdição de uma determinada autoridade portuária, e cujas condições, designadamente os preços máximos a praticar pelo concessionário, são fixadas pelo respectivo concedente, diferindo de porto para porto.
43. Estes factores regulamentares indiciam que o mercado circunscrever-se-á à jurisdição da administração do porto em que a empresa opera.
44. Por outro lado, as características próprias de cada porto, como sejam a sua localização, a proximidade das zonas de consumo das mercadorias e dos grandes centros industriais, as acessibilidades, as condições de acostagem e as respectivas infra-estruturas, e as diferentes taxas definidas e aplicadas por cada uma das Autoridades Portuárias, em cada um dos portos nacionais, também determinam que, no limite, cada porto nacional seja susceptível de constituir um mercado geográfico relevante autónomo.
45. Conforme se referiu, a operação em apreço envolve, sobretudo, terminais portuários cuja actividade se encontra sujeita a regime de concessão, terminais esses cuja jurisdição se encontra geograficamente limitada à área definida na concessão.
46. Tendo-se considerado a possibilidade destes mercados terem um âmbito geográfico mais alargado que o proposto pela notificante – definição geográfica circunscrita ao porto –, conclui-se, que relativamente aos mercados da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos, da prestação de serviços de movimentação de carga geral fraccionada e da prestação de serviços de movimentação de carga *roll-on/roll-off*, tal hipótese será, em princípio, de afastar.¹⁷

¹⁷ Esta conclusão baseia-se no facto de a tendência do volume de carga movimentada em cada porto do SPN ter vindo a acompanhar a tendência verificada a nível nacional, o que indicia que as condições de concorrência entre os diferentes portos autorizados a movimentar estes tipos de carga não são homogéneas.

Versão Pública

47. Já no que concerne ao mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada, não se exclui a possibilidade de este ter uma dimensão correspondente ao território nacional¹⁸.
48. Contudo a definição do mercado geográfico deste mercado poderá ser deixada em aberto, na medida em que a sobreposição que ocorreria no mesmo, a nível nacional, entre as actividades das empresas participantes, em resultado da presente operação de concentração, seria pouco significativa.
49. Neste sentido, a análise jusconcorrencial da presente operação será realizada ao nível de cada porto nacional.
50. Assim, tendo em conta os portos nos quais as Adquiridas estão presentes, e os tipos de carga que estão autorizadas a movimentar, a AdC conclui que, para efeitos da presente operação de concentração, e sem prejuízo de outras delimitações que no futuro se possam vir a revelar mais adequadas, os mercados relevantes são os seguintes:
- (i) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto da Figueira da Foz;*
 - (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Aveiro;*
 - (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Lisboa;*
 - (iv) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Leixões;*
 - (v) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto da Figueira da Foz;*
 - (vi) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa;*

¹⁸ Esta conclusão baseia-se no facto de, nos últimos oito anos, designadamente nos Portos de Aveiro, de Sines e de Viana do Castelo, a tendência geral de crescimento deste mercado a nível nacional não se ter repercutido de igual modo entre os portos do SPN, o que poderá indicar que, numa perspectiva da procura, existe substituíbilidade entre determinados portos do SPN.

Versão Pública

- (vii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Aveiro;*
- (viii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Lisboa;*
- (ix) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off, no Porto de Lisboa.*

4.2. Actividade de prestação de serviços de agente de navegação

4.2.1. Mercado do Produto/Serviço Relevante

Posição da notificante

51. Segundo a notificante, as Adquiridas desenvolvem, ainda no âmbito do sector marítimo portuário, a actividade de agente de navegação.
52. Esta actividade que, segundo a notificante, envolve a prestação de um conjunto de serviços tendentes a otimizar os procedimentos relacionados com a escala dos navios nos portos, está também sujeita ao enquadramento regulamentar previsto no Decreto-Lei nº 76/89, de 3 de Março¹⁹, que estabelece o regime legal do acesso e do exercício da actividade de agente de navegação.
53. Decorre deste enquadramento legal que os serviços prestados pelos agentes de navegação envolvem, nomeadamente: (i) dar cumprimento junto das autoridades portuárias ou outras entidades, em nome e por conta dos armadores ou transportadores marítimos, às disposições legais relacionadas com a estadia dos navios no porto; (ii) celebrar por conta e ordem dos armadores ou transportadores marítimos contratos de transporte marítimo; (iii) actuar como mandatários dos mesmos nos procedimentos relacionados com a carga e a recepção das mercadorias.
54. Conforme refere a notificante, os agentes de navegação, em regra, comercializam os seus serviços, por um lado, junto dos transportadores marítimos/armadores, a quem prestam o

Versão Pública

apoio e assistência necessária à estada do navio no porto e, por outro, junto dos importadores/exportadores da mercadoria, aos quais prestam os serviços relacionados com a angariação de carga para os navios, que lhes são consignados, em nome e por conta do armador.

55. No entender da notificante, resulta deste enquadramento legal e factual, que os serviços prestados pelos agentes de navegação constituem um mercado do serviço autónomo e relevante, para efeitos da presente operação de concentração.

Posição da Autoridade da Concorrência

56. A actividade de agente de navegação desenvolvidas pelas Adquiridas encontra-se sujeita a um enquadramento jurídico nos termos do qual os mesmos podem prestar uma série de serviços.
57. Para o exercício desta actividade, as empresas têm obrigatoriamente de estar inscritas no IPTM²⁰, como agente de navegação. A referida inscrição encontra-se dependente do preenchimento de requisitos, como capital social mínimo, e experiência profissional ou formação adequada por parte do responsável técnico, entre outras.
58. Acresce que, para o desenvolvimento da actividade em cada porto, têm ainda que obter uma licença junto da respectiva autoridade portuária. Para a obtenção da licença, para além da inscrição no IPTM é necessário que a empresa disponha, em localização adequada em relação ao porto em causa, dos meios necessários, instalações, equipamento e pessoal permanente.
59. Embora se trate de uma actividade relacionada e desenvolvida no âmbito da carga e descarga de mercadorias transportadas nos navios, trata-se, efectivamente, de uma actividade distinta da actividade de movimentação de carga pelo operador portuário.
60. Como refere a notificante, os agentes de navegação prestam os seus serviços a dois tipos de clientes: aos transportadores marítimos/armadores, a quem prestam vários serviços

¹⁹ Com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei nº 148/91, de 12 de Abril.

²⁰ Instituto Portuário e do Transporte Marítimo.

Versão Pública

relacionados com a estada do navio no porto, designadamente, procedendo a toda a tramitação relativa à recepção/embarque das mercadorias, e aos importadores/exportadores da mercadoria, a quem prestam serviços relacionados com a angariação de carga para os navios, que lhes são consignados, em nome e por conta do armador, procedendo em nome destes à celebração dos contratos necessários para o efeito.

61. Nestes termos, considera a AdC que a prestação de serviços de agenciamento de navegação constitui um mercado autónomo, com uma procura distinta do mercado da movimentação de carga portuária, pelo que, para efeitos da presente operação, a AdC considera o *mercado da prestação de serviços de agente de navegação* como um mercado relevante.

4.2.2. Mercado Geográfico Relevante

62. A notificante considera que a delimitação geográfica do mercado da prestação de serviços de agentes de navegação pode ser deixada em aberto.
63. Ainda assim, refere que o âmbito geográfico do mesmo poderá corresponder ao território nacional, tendo em conta que, em regra, cada agente pode exercer a sua actividade em qualquer porto nacional, não obstante o facto de ser necessário uma licença específica para poder operar em cada porto, tal como descrito *supra*.
64. Por outro lado, um número significativo de agentes de navegação disponibiliza os seus serviços em mais do que um porto, o que reforça o argumento de uma definição de mercado geográfico mais lata que o porto onde cada agente opera.
65. Mais refere a notificante que as Adquiridas apenas se encontram activas como agentes de navegação – por intermédio de uma sua participada, a E.A. Moreira - no Porto de Leixões e no Porto de Viana do Castelo, embora neste último realizem uma percentagem inexpressiva do seu volume de negócios anual (cerca de $\leq 5\%$).

Versão Pública

66. A AdC considera que a existência de uma obrigação legal de manter um estabelecimento estável junto de cada porto²¹ e a necessidade obter a licença para operar num determinado porto, junto da respectiva Autoridade Portuária, podem indiciar que se está perante um mercado mais restrito que o nacional, correspondente a cada um dos portos do SPN.²²
67. Os requisitos acima indicados não impedem, no entanto, que os agentes de navegação possam concorrer entre si, a nível nacional, como parece decorrer da informação facultada pela notificante, segundo a qual há agentes que oferecem simultaneamente os seus serviços em mais de um porto.
68. No entanto, e tendo em conta que, como se verá *infra*, os resultados da análise jusconcorrencial da presente operação não serão distintos, quer se limite a definição de mercado geográfico ao Porto de Leixões, no qual as Adquiridas actuam, quer se considere que o mesmo tem uma dimensão nacional, a AdC entende que, para efeitos da presente operação, a sua apreciação incidirá sobre o *mercado da prestação de serviços de agente de navegação no Porto de Leixões*.

4.3. Actividade de exploração de terminais rodo-ferroviários

4.3.1 Mercado do Produto/Serviço Relevante

Posição da notificante

69. Segundo a notificante, a actividade da exploração de terminais rodo – ferroviários consiste na prestação integrada de um conjunto de serviços de apoio às actividades de transporte de mercadorias, ao nível da recepção, tratamento e manuseamento de cargas e do aluguer de espaços e equipamentos de diversa natureza (edifícios, parqueamentos, etc.), em plataformas ou terminais ditos de “multiusos”, bem como em plataformas intermodais ou parques logísticos.

²¹ Cfr. alínea b) do n.º1 artigo 6.º do Decreto – Lei n.º 76/89, de 3 de Março.

²² Cfr. Refira-se a este respeito que este tem sido o entendimento da Autoridade da Concorrência Italiana como decorre das decisões: *Provvedimento n. 6318 (C 3187) GF Invest/Costa Container Lines - Calmedia Agenzia Marítima*.

Versão Pública

70. A prestação destes serviços pode ser integrada em operações logísticas de âmbito mais lato, como as indicadas no ponto anterior, o que lhes confere um elevado valor acrescentado, ou ser efectuada de modo mais parcelar, por empresas que, como as Adquiridas, se dedicam unicamente às actividades designadas por “*dépôt*”, i.e. à prestação de serviços de, nomeadamente, manuseamento, armazenagem de carga, manutenção e reparação de contentores.
71. Independentemente da diversidade do tipo de serviços prestados no âmbito da exploração de terminais, bem como do conjunto mais ou menos vasto de facilidades que o “pacote de serviços” oferecido por cada empresa inclui, a actividade de exploração de terminais rodo – ferroviários constitui, segundo a notificante, um único mercado.

Posição da Autoridade da Concorrência

72. A AdC partilha do entendimento avançado pela notificante de que o mercado da exploração de terminais rodo-ferroviários é susceptível de constituir um mercado relevante autónomo²³, na medida em que a procura deste tipo de serviços é constituída por empresas de transporte ou transitários, bem como por empresas com uma presença importante na importação/exportação de mercadorias, que contratam uma única empresa para lhes prestar todo um conjunto de serviços de apoio ao transporte às suas mercadorias.
73. Do ponto de vista da oferta, esta é constituída, como acima referido, por operadores do ramo da logística e por operadores que se limitam a desempenhar actividades de *dépôt*, que concorrem entre si.
74. No entanto, ainda que, relativamente a este ramo de actividade, se delimitasse o mercado do serviço de modo mais restrito, distinguindo em função do tipo de terminal em causa e da maior ou menor abrangência dos serviços prestados, a análise jusconcorrencial da presente operação não seria distinta, já que apenas as Adquiridas desenvolvem este tipo actividades.
75. Neste sentido, a AdC considera que, para efeitos da presente operação, o mercado da exploração de terminais rodo - ferroviários constitui um mercado relevante.

4.3.2. Mercado Geográfico Relevante

76. Sem prejuízo de entender que o mercado geográfico relevante do mercado da exploração de terminais rodo-ferroviários terá uma dimensão nacional, a notificante considera a que a definição do mesmo poderá ser deixada em aberto.
77. A AdC, na medida em que as empresas presentes neste mercado actuam em vários terminais do território nacional e que as condições do mesmo são relativamente homogéneas em todo o país, concorda com a notificante no sentido de que, para efeitos da presente operação, o mercado da exploração de terminais rodo-ferroviários terá uma dimensão nacional.
78. Contudo, como a análise jusconcorrencial da presente operação não seria distinta se se adoptasse uma definição do mercado geográfico mais restrita, já que a notificante não está presente no mercado do serviço em causa, a AdC como mercado relevante, para efeitos da presente operação, o *mercado nacional da exploração de terminais rodo – ferroviários*.

4.4. Conclusão do Mercado Relevante

79. Face ao exposto, a AdC considera que os mercados relevantes, para efeitos da presente operação de concentração, correspondem ao:
- (i) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto da Figueira da Foz;*
 - (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Aveiro;*
 - (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Lisboa;*
 - (iv) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Leixões;*
 - (v) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto da Figueira da Foz;*

²³ Refira-se a este propósito, que a Autoridade da Concorrência Italiana já definiu como mercado relevante o mercado da exploração de terminais rodo – ferroviários (*Provvedimento n. 15118 (C 7476) FS*

Versão Pública

- (vi) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa;*
- (vii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Aveiro;*
- (viii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Lisboa;*
- (ix) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off, no Porto de Lisboa;*
- (x) *mercado da prestação de serviços de agente de navegação no Porto de Leixões;*
- (xi) *mercado nacional da exploração de terminais rodo-ferroviários.*

V – AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1 Estrutura dos Mercados Relevantes

5.1.1 Movimentação de carga portuária

80. Em 2005, a carga portuária movimentada nos vários portos do SPN ascendeu 62,5 milhões de toneladas, sendo que a carga de granéis sólidos/líquidos, a carga contentorizada, a carga geral fraccionada e a carga *roll-on/roll-off* representam respectivamente 78%; 15%, 6% e 1% da carga total movimentada.
81. Em termos de carga movimentada por porto, os portos do SPN mais importantes em termos de volume de carga movimentada são o Porto de Sines (40%), o Porto de Leixões (22,5%) e o Porto de Lisboa (20%).
82. As empresas activas nos diversos mercados considerados como relevantes no sector da movimentação da carga portuária, para efeitos da presente operação de concentração, constam da tabela seguinte:

CARGO/CEMAT)

Tabela 3: Empresas activas no sector de movimentação de carga portuária (por Porto e por tipo de carga)

	Carga Contentorizada	Carga Geral Fraccionada	Granéis Sólidos	Carga Roll-on/Roll-off
Porto de Leixões	R.L.* Outros	_____	_____	_____
Porto de Aveiro	_____	R.L.* Socarmar** Outros	R.L.* Socarmar** Outros	_____
Porto da Figueira da Foz	R.L.* Outros	R.L.* Operfoz	R.L.* Outros	_____
Porto de Lisboa	R.L.* Grupo ETE	R.L.* Grupo ETE	R.L.* Grupo ETE Silopor Tagol Outros	R.L.* Grupo ETE

Fonte: Notificante

* Inclui a Tertir, a Ternor, bem como as respectivas participadas.

**Também designada “Socarmar/Aveipor/Vougamar”

83. Da análise da tabela *supra* extrai-se que, qualquer um dos mercados relevantes definidos neste sector, apresenta uma estrutura relativamente concentrada, o que se justifica, em parte, pelo facto da exploração dos terminais portuários em causa, se encontrar, em regra, sujeita a regime de concessão, conferindo à empresa à qual é atribuída a concessão um direito de monopólio sobre o terminal em causa.
84. Analisando, individualmente, cada um dos mercados considerados como relevantes verifica-se que, em três desses mercados, as Adquirentes têm uma posição de mercado pouco significativa, a qual não será reforçada em resultado da presente operação:

(i) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto da Figueira da Foz

Tabela 4: Estrutura do mercado de movimentação de carga geral fraccionada no Porto da Figueira da Foz

Empresa/Operador	Quota de Mercado
Liscont*	[10 - 20%]
Operfoz	[80 - 90%]
Liscont/MEAS	[10 - 20%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

85. Decorre da Tabela *supra*, que o principal operador portuário presente neste mercado relevante é a Operfoz, com uma quota de mercado de [80 - 90%], sendo que, para além deste operador, apenas nele actuam as Adquiridas, com uma quota de [10 - 20%], não estando nele presente a Adquirente.

(ii) Mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos, no porto de Aveiro

Tabela 5: Estrutura do mercado de movimentação de granéis sólidos no Porto de Aveiro

Empresa/Operador	Quota de Mercado
Socarpor Aveiro*	[30 - 40%]
Socarmar/Aveipor/Vougamar	[60 - 70%]
Outros	[1 - 10%]
Socarpor Aveiro/MEAS	[20 - 40%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

86. Da tabela *supra* resulta que Socarmar/Aveipor/Vougamar é o principal operador portuário presente neste porto, com uma quota de [60 - 70%], logo seguida da participada da Adquirida – Socapor Aveiro –, com uma quota de mercado de [30 - 40%].

(iii) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos, no Porto de Lisboa

Tabela 6: Estrutura do mercado de movimentação de granéis sólidos no Porto de Lisboa

Empresa/Operador	Quota de Mercado
TMB*	[1 - 10%]
Grupo ETE	[30 - 40%]
Silopor	[40 - 50%]
Tagol	[10 - 20%]
Outros	[1 - 10%]
TMB/MEAS	[1 - 10%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

87. Decorre da análise da tabela supra, que a quota de mercado das Adquiridas neste mercado é pouco significativa – [1 - 10%] – sendo os seus principais concorrentes a Silipor e o Grupo ETE, com uma quota de mercado de [40 - 50%] e de [30 - 40%], respectivamente.
88. Por se tratar de uma mera transferência de quota e dada a presença pouco significativa das Adquiridas, pode-se concluir que da presente operação de concentração não resultará qualquer criação ou reforço de posição dominante nestes três mercados relevantes.
89. No que se refere aos restantes mercados relevantes, as Adquiridas detêm uma quota de mercado relativamente elevada, a qual, no entanto, não será reforçada, com a concretização da presente operação de concentração:

(v) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Leixões

Tabela 7: Estrutura do mercado de movimentação de carga contentorizada no Porto de Leixões

Empresa/Operador	Quota de Mercado
TCL*	[90 - 100%]
Outros	[1 - 10%]
TCL/MEAS	[90 - 100%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

90. Decorre da análise da tabela *supra*, que a quota de mercado das Adquiridas ascende a [90 - 100%], sendo que o seu concorrente detém, conjuntamente, uma quota de mercado de [1 - 10%].

(vi) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto da Figueira da Foz

Tabela 8: Estrutura do mercado de movimentação de carga contentorizada no Porto da Figueira da Foz

Empresa/Operador	Quota de Mercado
Liscont*	[90 - 100%]
Outros	[1 - 10%]
Liscont/MEAS	[90 - 100%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

91. Verifica-se da tabela supra que, não obstante o Porto da Figueira da Foz operar em regime de cais livre, a quota de mercado das Adquiridas no mercado relevante, ora em análise, ascende a [90 - 100%].

(vii) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa

Tabela 9: Estrutura do mercado de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa

Empresa/Operador	Quota de Mercado
Liscont e Sotagus*	[80 - 90%]
Grupo ETE	[10 - 20%]
Liscont e Sotagus/MEAS	[80 - 90%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

92. Verifica-se, da tabela *supra*, que a quota de mercado das Adquiridas neste mercado é de [80 - 90%], detendo o seu único concorrente, uma quota de [10 - 20%].

(viii) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Aveiro

Tabela 10: Estrutura do mercado de movimentação de carga geral fraccionada no Porto de Aveiro

Empresa/Operador	Quota de Mercado
Socarpor Aveiro*	[50 - 60%]
Socarmar/Aveipor/Vougamar	[40 - 50%]
Outros	[1 - 10%]
Socarpor Aveiro /MEAS	[50 - 60%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

93. Verifica-se, da tabela *supra*, que a quota de mercado das Adquiridas neste mercado é de [50 - 60%], detendo o seu principal concorrente, uma quota de [40 - 50%].

(ix) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada, no Porto de Lisboa

Tabela 11: Estrutura do mercado de movimentação de carga geral fraccionada no Porto de Lisboa

Empresa/Operador	Quota de Mercado
TMB*	[60 - 70%]
Grupo ETE	[30 - 40%]
TMB/MEAS	[60 - 70%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

94. Decorre da análise da tabela *supra*, que a quota de mercado das Adquiridas ascende a [60 - 70%], sendo que o seu único concorrente detém uma quota de mercado de [30 - 40%].

(x) Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off, no Porto de Lisboa

Tabela 12: Estrutura do mercado de movimentação de carga roll-on/roll-off no Porto de Lisboa

Empresa/Operador	Quota de Mercado
TMB*	[70 - 80%]
Grupo ETE	[20 - 30%]
TMB/MEAS	[70 - 80%]
Total	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

95. Verifica-se, da tabela *supra*, que a quota de mercado das Adquiridas neste mercado é de [70 - 80%], detendo o seu único concorrente, uma quota de [20 - 30%].
96. Embora, em qualquer destes seis mercados relevante, as Adquiridas detenham uma quota de mercado susceptível de lhes conferir uma posição de domínio nos mesmos, uma vez que a Adquirente não está presente nos mesmos, da presente operação de concentração não resultará qualquer alteração na estrutura concorrencial nestes mercados.
97. Assim, sendo o grau de concentração neste mercado, antes da operação, segundo o Índice Herfindahl-Hirschman (IHH)²⁴ superior a de 2 000 pontos, o Delta²⁵ é igual 0, pelo que a AdC considera, em linha com as Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo

²⁴ 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 apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações", JO C 31, de 5.02.2004.

²⁵ Por Delta entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

das concentrações²⁶, que da presente operação de concentração não são susceptíveis de resultar efeitos horizontais negativos, na estrutura concorrencial destes mercados relevantes.

98. Da operação de concentração em apreciação também não resultarão efeitos verticais, com impacto significativo na estrutura concorrencial dos mercados relevantes acima analisados, como decorre do exposto *infra* na secção 5.4.

5.1.2 Conclusão quanto aos mercados de movimentação de carga portuária

99. Do exposto *supra*, resulta que, embora as Adquiridas detenham uma quota de mercado elevada em alguns desses mercados relevante em nenhum dos mercados relevantes identificados no sector da movimentação de carga portuária resultará da presente operação qualquer sobreposição horizontal entre a actividade das empresas participantes, nem efeitos verticais negativos (*vide infra*, secção 5.4).²⁷

²⁶ Cfr. Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações”, JO C 31, de 5.02.2004.

²⁷ A este propósito, refira-se que, ainda que se entendesse que o mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada tem uma dimensão correspondente ao território nacional, a conclusão da análise jusconcorrencial exposta no texto da decisão não seria distinta, visto que, embora se verificasse uma sobreposição horizontal entre a actividade das empresas participantes neste sector - dada a presença da MEAS neste mercado, através da sua participada SADOPOINT - o acréscimo da quota de mercado, a nível nacional, decorrente da presente operação de concentração, seria pouco significativo.

Na verdade, caso se considerasse que o mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada tem uma dimensão nacional, o incremento de quota resultante da presente operação neste mercado seria de $\leq 5\%$, passando entidade resultante das operação de concentração a ter uma quota de mercado de [80 - 90%], enquanto a quota de mercado das Adquiridas neste mercado é, actualmente de [80 - 90%].

Deste modo, o grau de concentração neste mercado seria, segundo o índice IHH, superior a 8000, fixando-se o Delta cerca de ≥ 150 pontos.

Este acréscimo de quota de mercado, segundo a prática decisória da AdC (e.g. decisão da AdC relativamente ao processo Ccent. n.º 33/2005 – HPIA/Roca, de 1.07.2005) e da Comissão Europeia (e.g. decisão da Comissão no processo n.º IV/M. 1168 – DHL/ Deutch Post, de 26.06.1998), tem sido considerado pouco significativo, sendo de afastar que a mesma provoque um aumento relevante do poder de mercado da entidade resultante da presente operação de concentração.

Por outro lado, a entidade resultante da operação de concentração continuará a sofrer a pressão concorrencial por parte dos restantes concorrentes neste mercado, designadamente da Transisular, Transportes Marítimos Insulares, S.A. – sociedade do Grupo ETE, concessionária do Terminal de Sta. Apolónia, no porto de Lisboa –; e da Autoridade Portuária de Singapura (PSA), concessionária do recente Terminal XXI, no porto de Sines. Além do mais, a considerar-se este mercado como nacional, não seria de excluir que a influência de determinados portos situados em Espanha, designadamente o Porto de Vigo, se estenda ao território nacional, constituindo uma potencial alternativa aos portos do SPN.

100. Em conformidade, a AdC considera que, com a operação de concentração em apreciação, não se criará ou reforçará uma posição dominante, da qual resultem entraves significativos à concorrência nos mercados relevantes acima analisados.

5.2 Mercado de Prestação de Serviços de Agente de Navegação no Porto de Leixões (x)

101. O sector da prestação de serviços de agentes de navegação apresenta uma estrutura relativamente atomizada, nele operando, segundo a notificante, mais de uma centena de agentes de navegação a nível nacional.
102. Tendo em conta a dimensão e implantação dos principais operadores, a notificante estima que a dimensão total deste sector, a nível nacional, se situará num intervalo entre os 130 e os 190 milhões de Euros.
103. No entanto, conforme se referiu supra, e sem prejuízo do mercado da prestação de serviços de agentes de navegação poder ser definido, geograficamente, de uma forma mais lata, opta-se por fazer uma análise circunscrita ao porto onde as partes – no presente caso, as Adquiridas – se encontram activas, in casu, no Porto de Leixões²⁸.
104. No que concerne ao mercado de prestação de serviços de agentes de navegação no Porto de Leixões, onde as Adquiridas actuam através da sua participada E.A. Moreira, o volume de negócios total terá ascendido, em 2005, aos [30 – 40] milhões de Euros, correspondendo o volume de negócios realizado pela E.A. Moreira, neste mercado, a [1 - 2] milhões de euros.
105. A estrutura da oferta neste mercado relevante consta da tabela infra:

Face ao exposto conclui-se que, independentemente da definição de mercado adoptada relativamente ao mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada, da operação de concentração em apreciação não resultarão entraves significativos à concorrência neste mercado, a nível horizontal.

Da operação de concentração em apreciação também não resultarão efeitos verticais, com impacto significativo na estrutura concorrencial do mercado relevante, como decorre do exposto infra na secção 5.4.

²⁸ Relembre-se que as Adquiridas também se encontram presentes no Porto de Viana do Castelo. Contudo, dado que o seu volume de negócios realizado neste porto é inexpressivo, considerou-se que o mesmo não seria relevante para efeitos de análise jusconcorrencial.

Tabela 4: Principais operadores do Mercado de Agentes de Navegação no Porto de Leixões (2005)

Operador	Quota de Mercado
Maersk Line	[10 - 20%]
Mediterranean Shipping (Portugal)	[10 - 20%]
Transinsular – Transportes Marítimos e Insulares, S.A.	[10 - 20%]
E.A. Moreira	[1 - 10%] ²⁹
Outros	[60 - 70%]
MEA/E.A. Moreira	[1 - 10%]
TOTAL	100%

Fonte: Notificante.

* Empresa controlada pelas Adquiridas.

106. Da análise da tabela supra, decorre que os três principais agentes de navegação neste mercado relevante são a Maersk Line, a Mediterranean Shipping (Portugal), a Transinsular – Transportes Marítimos e Insulares, S.A., com quotas de mercado de [10 - 20%], respectivamente, sendo que a quota de mercado da E.A. Moreira - [1 - 10%] - neste mercado é pouco significativa.
107. Deste modo, a quota de mercado das Adquiridas não é susceptível de lhe conferir uma posição dominante neste mercado relevante, para além de que, como a Adquirente não está nele presente, da operação de concentração em apreciação não resultará qualquer alteração na estrutura concorrencial do mesmo.
108. Por outro lado, verifica-se que este mercado relevante é pouco concentrado, visto que, embora a natureza atomística do mesmo não permita a obtenção dos elementos necessários para calcular com exactidão o grau de concentração deste mercado, medido pelo IHH, este não ultrapassará, em princípio, os 1500 pontos.
109. Em conformidade, e tendo em conta que o Delta é igual 0, a AdC considera, em linha com as Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações^{30,31}

²⁹ Estimativa da AdC, efectuada com base nos dados facultados pela Notificante.

³⁰ Cfr. Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações”, JO C 31, de 5.02.2004.

110. Da operação de concentração em apreciação também não resultarão efeitos verticais, com impacto significativo na estrutura concorrencial do mercado relevante em análise, como decorre do exposto *infra* na secção 5.4.

111. Em conformidade, a AdC considera que, com a operação de concentração em apreciação, não se criará ou reforçará uma posição dominante, da qual resultem entraves significativos à concorrência neste mercado relevante.

5.3 Mercado Nacional da Exploração de Terminais Rodo-Ferroviários (xi)

112. De entre as Adquiridas, é sobretudo a TERTIR e as suas participadas Politerminal e Beiratir, que se encontram activas neste mercado relevante.

113. No entanto, com base nos dados constantes da revista “Logística Moderna”, facultados pela notificante, estima-se que a facturação dos 50 maiores operadores de terminais rodo-ferroviários terá ascendido a cerca de 433 milhões de Euros.

114. Na tabela *infra*, apresentam-se, as quotas de mercado dos principais players e das Adquiridas, no mercado nacional de exploração de terminais rodo-ferroviários:

Tabela 5: Principais operadores no mercado da exploração dos terminais rodo-ferroviários

Operadores de Terminais Rodo – Ferroviários	Quota de Mercado
DCB – Distribuição de Bens	12%
Ramazotti	8,35%
DLS – Distribuição Luís Simões	6,79%
Alloga	6,59%
Grupo Cat	6,57%
Crossline	6,56%
Brenntag Portugal	4,63%
Altena Portugal	4,16%
SDF Portugal	3,88%
Transaire	3,69%
Tertir	1,09%
TERTIR/MEAS	1,09%

Fonte: Revista “Logística Moderna”.

³¹ Ainda que se entenda que o mercado da prestação de serviços de agentes de navegação tem uma dimensão correspondente à do território nacional, a conclusão da análise jusconcorrencial exposta supra não seria distinta, na medida em que: (i) o mercado apresentaria, do mesmo modo, uma estrutura atomizada; (ii) não se verificaria qualquer sobreposição entre as actividades das empresas participantes; (iii) e a quota de mercado da E.A. Moreira seria, segundo a notificante, de cerca de 1,3%.

115. Do quadro supra resulta que a quota de mercado das Adquiridas neste mercado, bastante atomizado, é pouco significativa – 1,09%.
116. Ademais, embora a natureza atomística do mesmo não permita a obtenção dos elementos necessários para calcular com exactidão o grau de concentração deste mercado, medido pelo IHH, este não ultrapassará, em princípio os 1500 pontos e, como a Adquirente não está presente neste mercado, o Delta será 0.
117. Do acima exposto se conclui, que a presente operação de concentração não é susceptível de produzir efeitos horizontais negativos, na estrutura concorrencial deste mercado relevante.
118. Da operação de concentração em apreciação também não resultarão efeitos verticais, com impacto significativo na estrutura concorrencial do mercado relevante em análise, como decorre do exposto *infra* na secção 5.4.
119. Em conformidade, a AdC considera que, com a operação de concentração em apreciação, não se criará ou reforçará uma posição dominante, da qual resultem entraves significativos à concorrência neste mercado relevante.

5.4 Efeitos Verticais

120. Na medida em que a MEAS se encontra activa ao nível da prestação de serviços de carga contentorizada, através da SADOPOINT no Porto de Setúbal, importa avaliar se existirão efeitos verticais significativos decorrentes da relação vertical existente entre esta actividade e os mercados da prestação de serviços de agente de navegação e de exploração de terminais rodo – ferroviários, nos quais as Adquiridas se encontram presentes.
121. No que concerne a relação entre o mercado de prestação de serviços de agente de navegação e o mercado de movimentação de carga contentorizada no Porto de Setúbal, importa realçar que, em abstracto, é possível existir uma relação fornecedor – cliente entre, por um lado, os operadores portuários, e, por outro, os agentes de navegação, o que demonstra que estes mercados se encontram verticalmente relacionados.

Versão Pública

122. No entanto, em concreto, eventuais efeitos verticais que possam decorrer da presente operação serão pouco significativos, na medida em que:
- (i) a actividade de agenciamento de navegação, desenvolvida pelas Adquiridas, centra-se no Porto de Leixões, onde a Adquirente não se encontra presente enquanto operador portuário;
 - (ii) [...]
 - (iii) numa perspectiva de futuro, e atendo a que não se excluiu que o mercado da prestação de serviços de agentes de navegação possa ter uma dimensão nacional, ainda que o Grupo Mota – Engil venha a recorrer aos serviços de agente de navegação prestados pelas Adquiridas, esta eventual relação vertical não terá um impacto significativo na estrutura do mercado de prestação de serviços de agente de navegação, dada a quota de mercado pouco significativa das Adquiridas a nível nacional (cerca de [1 - 10%]).
123. Relativamente à relação entre o mercado nacional de exploração de terminais rodo – ferroviários e o mercado de movimentação de carga contentorizada no Porto de Setúbal, embora também estes mercados se encontrem, em abstracto, relacionados verticalmente, no caso concreto, os eventuais efeitos verticais que possam resultar, a este nível, da operação de concentração em apreciação, são pouco significativos, visto que:
- (i) os terminais rodo – ferroviários em que as Adquiridas actuam, situam-se em Elvas, na Guarda, no Freixieiro e em Alverca, ou seja, a uma distância significativa do Porto de Setúbal;
 - (ii) segundo a notificante, as Adquiridas não prestam, actualmente, quaisquer serviços de exploração de terminais rodo – ferroviários ao Grupo Mota – Engil, inexistindo qualquer relação de fornecedor – cliente entre estes;
 - (iii) ainda que no futuro essa relação de fornecedor – cliente se venha a estabelecer, a mesma terá um impacto reduzido no mercado nacional de exploração de terminais rodoviários, dado que, não só o Grupo Mota – Engil constitui uma parcela da

Versão Pública

procura destes serviços pouco significativa, como também a quota de mercado das Adquiridas no mercado nacional de exploração de terminais rodoviários é diminuta (cerca de 1%).

124. Do exposto se conclui que, a presente operação de concentração também não é susceptível de produzir efeitos verticais negativos, na estrutura concorrencial dos mercados relevantes.

5.5 Da análise da cláusula restritiva acessória, estabelecida entre as Partes, relativamente à implementação da operação de concentração

125. No Contrato celebrado entre a MEAS e Armindo Rodrigo Vieira Leite e Filhos, prevê-se uma obrigação de não concorrência, segundo a qual, [...] – se obriga a não concorrer com a R.L, a Tertir, a Ternor e com as sociedades por estas dominadas, relativamente ao sector Marítimo – Portuário e dos Terminais Logísticos, em [...].

126. Nos termos do n.º 5 do artigo 12.º da Lei da Concorrência, a decisão que autoriza uma operação de concentração abrange igualmente as restrições directamente relacionadas com a realização da mesma e a ela necessárias.

127. Esta cláusula deverá, assim, ser apreciada nos termos do n.º 5, do artigo 12.º da Lei da Concorrência.

Análise da cláusula restritiva acessória

128. De acordo com a notificante, a cláusula de não concorrência acima descrita é considerada essencial para que se possa efectuar a transferência do valor que as Adquiridas actualmente representam, na medida em que o *know-how* das mesmas se encontra, em grande medida, centrado na [...].

129. Deste modo, dada a importância conferida ao [...], geraria o risco de a MEAS, cuja entrada no sector Marítimo – Portuário ocorreu recentemente, não ter tempo de fidelizar a clientela e de assimilar e explorar o *know-how*, das Adquiridas.

130. Na verdade, atendendo, por um lado, às especificidades associadas ao sector Marítimo – Portuário, sobretudo no domínio da movimentação de cargas, designadamente:

Versão Pública

- (i) os elevados custos fixos e investimentos;
- (ii) os rigorosos cadernos de encargos assumidos pelas empresas que nele actuam, ao nível dos contratos de concessão;
- (iii) a regulamentação apertada dos preços exercida pelas autoridades portuárias e o facto de esta actividade ser, em regra, exercida em regime de contrato de concessão;

e, por outro lado, às particularidades inerentes à configuração e cultura do grupo económico que as Adquiridas actualmente integram, em que [...], a AdC considera que a cláusula de não concorrência em apreciação, é necessária à aquisição ao valor integral das Adquiridas, e que, sem a mesma, a presente operação apenas se poderia realizar-se em condições mais incertas, com custos substancialmente mais elevados e com muito maiores dificuldades.

131. Importa, no entanto, aferir se os âmbitos temporal e geográfico da cláusula de não concorrência em análise, se revelam proporcionais e directamente relacionados com a operação de concentração em apreciação.
132. No que concerne ao âmbito temporal da mesma (≥ 3 anos), refira-se que a AdC³² e a Comissão Europeia³³ – não obstante as directrizes desta sobre as restrições directamente relacionadas e necessárias às operações de concentração, segundo as quais a duração de uma cláusula de não concorrência não deverá exceder, em princípio, três anos³⁴ – já consideraram que, em circunstâncias excepcionais, e sempre que necessário para a efectiva protecção do *know-how* e dos direitos de propriedade intelectual da empresa adquirida, as cláusulas de não concorrência estabelecidas por um período de ≥ 3 anos se revelavam

³² Cfr. Decisões da Autoridade da Concorrência relativas aos processos: Ccent. 07/2005 – *FRESENIUS KABI / LABESFAL*, de 8.03.2005; Ccent. 34/2005 – *CTT / MAILTEC HOLDING*, de 30.06.2005; Ccent. n.º 46/2006 – *RECORDATI / JABA*, de 15.11.2006.

³³ Cfr. Decisões da Comissão Europeia n.º COMP/M. 1980 – *VOLVO/RENAULT V.I.*, de 1.09.2000; COMP/M.1767 – *AT & T/IBM/INTESA*, de 20.12.99; IV/M. 1396 – *AT & T/IGN*, de 22.04.1999; IV./M. 868 – *GKN/BRAMBLES/MABEG*, de 20.12.1996; IV/M.1469 – *SOLVAY/BASF*, de 2.02.1999; IV.M.1404 – *GENERAL ELECTRIC/ALSTOM*, de 1.06.1999; IV/M. 1434 – *SCHNEIDER/LEXEL*, de 3.06.1999; IV/612 – *RWE-DEA/ENICHEM AUGUSTA*, de 27.07.1995; IV/M. 1298 – *KODAK/IMITATION*, de 23.10.1998.

³⁴ Comunicação da Comissão sobre as restrições directamente relacionadas e necessárias às operações de concentração (2005/C 56/03), J.O. C 56/24, de 5.03.2005, parágrafo n.º 20.

Versão Pública

directamente relacionadas e necessárias para a concretização da operação de concentração em causa.

133. Deste modo, considera a AdC que o valor das Adquiridas não seria efectivamente protegido, com uma cláusula de não concorrência com duração inferior ≥ 3 anos, tendo em conta, como acima referida:

- (i) a especificidade do *know-how* desenvolvido pelas Adquiridas, ao nível do sector Marítimo – Portuário;
- (ii) os avultados investimentos que a MEAS terá de efectuar para se afirmar neste sector;
- (iii) o facto de [...].

134. Relativamente ao âmbito geográfico da cláusula de não concorrência em apreciação, dado que os territórios abrangidos pela obrigação de não concorrência correspondem àqueles em que as Adquiridas desenvolvem a sua actividade, a AdC entende que a mesma se revela proporcional e directamente relacionada com a presente operação de concentração.~

135. Conclui-se, portanto, ser a cláusula de não concorrência em análise, directamente relacionada e necessária à realização da operação de concentração, a fim de assegurar a viabilidade e o sucesso comercial da aquisição a realizar.³⁵

VI – PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

136. Atentas as actividades em causa, a AdC solicitou, ao abrigo do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, e do artigo 39.º, n.º 1 da Lei da Concorrência, um Parecer ao IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, (“IPTM”).

137. O referido Parecer, emitido com data de 11 de Dezembro de 2006, foi no sentido de que da operação notificada não parece resultar a criação ou o reforço de posição dominante, uma vez que, atendendo à definição dos mercados relevantes que tem vindo a ser adoptada pela AdC, no sector da movimentação de carga portuária - definição geográfica circunscrita ao

Versão Pública

Porto em estes serviços são prestados - não existe sobreposição entre as actividades das empresas participantes, pelo que a estrutura concorrencial se manterá inalterada, antes e após a concretização da operação.

138. O IPTM alerta, no entanto, para, a necessidade de “*estabelecer mecanismos de acompanhamento dos mercados de serviços portuários de modo a facilitar e fundamentar processos de tomada de decisão, nomeadamente, no âmbito da defesa da concorrência ou da regulação económica.*”

VII – AUDIÊNCIA DOS INTERESSADOS

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

VIII – CONCLUSÃO

140. 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 nos seguintes mercados:

- (i) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto da Figueira da Foz;*
- (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Aveiro;*
- (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Lisboa;*

³⁵ O que é consistente com a linha de orientações fornecidas na Comunicação da Comissão (2005/C 53/03), cit. *supra*, cfr. para. 12. e 13

Versão Pública

- (iv) mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Leixões;*
- (v) mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto da Figueira da Foz;*
- (vi) mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa;*
- (vii) mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Aveiro;*
- (viii) mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no Porto de Lisboa;*
- (ix) mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off, no Porto de Lisboa;*
- (x) mercado da prestação de serviços de agente de navegação no Porto de Leixões;*
- (xi) mercado nacional da exploração de terminais rodo-ferroviários.*

AdC, de Dezembro de 2006

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus
(Presidente)

Eng. Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dra. Teresa Moreira
(Vogal)