

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
Ccent. 31/2007 – MEAS/MULTITERMINAL

I – INTRODUÇÃO

1. Em 23 de Abril de 2007, a Autoridade da Concorrência (“AdC”) recebeu uma notificação relativa a uma operação de concentração, por meio do qual a empresa MOTA-ENGIL AMBIENTE E SERVIÇOS, S.A. (doravante “MEAS”), pretende adquirir o controlo exclusivo da MULTITERMINAL – Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A. (doravante “MULTITERMINAL”), mediante a aquisição da totalidade das acções representativas do seu capital social.
2. 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 (“Lei da Concorrência), conjugada com a 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

3. 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.
4. 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)

Informações confidenciais serão assinalados por [...] ou [Confidencial] ao longo do texto da versão pública 1 da presente Decisão.

Versão Pública

Concessões de Transportes, (ii) Ambiente e Serviços, (iii) Engenharia e Construção e (iv) Imobiliária e Turismo.

5. 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.
6. Importa salientar, no que se refere a esta última actividade, que a MEAS se encontra presente, desde a aquisição do controlo exclusivo da R.L. - Sociedade Gestora de Participações Sociais, S.A.¹, quer ao nível da prestação de serviços de agente de navegação, no Porto de Leixões, quer ao nível da prestação de serviços de movimentação de carga portuária, nos seguinte terminais:
 - (i) *Terminal Multiusos (Zona 2)*, no porto de Setúbal, onde, através da SADOPT², presta serviços de movimentação de carga contentorizada, de carga geral e de *roll-on/roll off*,³
 - (ii) *Terminal de Contentores Norte e Terminal de Contentores Sul*, no porto de Leixões, onde, através da TCL⁴, presta serviços de movimentação de carga contentorizada;
 - (iii) *Terminal de Contentores de Alcântara*, no porto de Lisboa, onde, através da Liscont⁵, presta serviços de movimentação de carga contentorizada;
 - (iv) *Terminal de Contentores de Santa Apolónia*, no porto de Lisboa, onde, através da SOTAGUS – empresa actualmente controlada conjuntamente pela Adquirente e pela Adquirida –, presta serviços de movimentação de carga contentorizada;

¹ Esta operação foi objecto de uma decisão de não oposição, por parte da Autoridade da Concorrência, em 27 de Dezembro de 2006, no âmbito do processo Ccent. 52/2006 – MEAS/R.L..

² A MEAS opera neste terminal, desde que adquiriu o controlo exclusivo da Sadoport, em Maio de 2006 (vide a decisão do Conselho da Autoridade da Concorrência à Ccent. n.º 10/2006 – MEAS/SADOPT, de 9.05.2006) Posteriormente, a Sadoport passou a ser controlada conjuntamente pela MEAS e pela DRAGADOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGÍSTICOS, S.L. Esta operação foi notificada à Comissão Europeia, tendo sido objecto de uma decisão de não oposição, em 3.10.2006 (Caso n.º COMP/ M. 4332 - MEAS /DSPL / SADOPT).

³ Refira-se que a MEAS também detém uma participação minoritária, de [< 35]%, na empresa concessionária do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal – Zona 1: a TERSADO.

⁴ A concessionária TCL é controlada, em exclusivo, pela MEAS.

Versão Pública

- (v) *Terminal Sul, no porto de Aveiro*, onde, através da Socarpor Aveiro⁶, presta serviços de movimentação de carga geral e granéis.
7. Refira-se, ainda, que a MEAS, através da LISCONT, detém uma participação de 42,5% no capital social da TMB – Terminal Multiusos do Beato, S.A. (“TMB”)⁷, a qual, porém, não lhe conferirá o controlo da mesma.⁸
8. Na verdade, uma vez que os Estatutos da TMB não se prevêm quaisquer direitos de veto a favor da LISCONT ou regras de maioria qualificada, que permitam a este accionista representar uma força de bloqueio, verifica-se que a participação que a LISCONT detém na TMB não lhe confere a possibilidade de, individualmente ou em conjunto com outro(s) accionista(s) exercer uma influência determinante sobre a actividade da TMB, determinando as suas decisões estratégicas.
9. Os volumes de negócios realizados pela MEAS e pelo Grupo Mota-Engil, em 2006, foram os seguintes:

Tabela 1: Volumes de negócios do Grupo Mota-Engil e da MEAS, em 2006 (milhões de Euros)⁹

	Portugal	EEE	Mundial
Grupo Mota-Engil	€[>150 milhões]	€[>150 milhões]	€[>150 milhões]
MEAS	€[>150 milhões]	€[>150 milhões]	€[>150 milhões]

Fonte: Notificante.

⁵ A concessionária LISCONT é controlada, em exclusivo, pela MEAS.

⁶ A concessionária Terminal Sul é controlada, em exclusivo, pela MEAS.

⁷ Neste terminal, a TMB presta serviços de movimentação de granéis sólidos.

⁸ Até [...], a MULTITERMINAL e a LISCONT detinham, cada uma delas, uma participação de 42,5% no capital social da TMB, o que, no entendimento da AdC, era susceptível de lhes conferir o controlo conjunto desta sociedade (*vide* Decisão relativa ao processo Ccent. n.º 31/2005, de 3 de Agosto de 2005). Sucede que, nessa data, a MULTITERMINAL vendeu [...], as acções que detinha na TMB. Verificou-se, portanto, uma alteração da estrutura accionista da TMB, a qual deixou de estar sob o controlo conjunto da LISCONT e da MULTITERMINAL.

⁹ O volume de negócios da MEAS e, por conseguinte, do Grupo Mota-Engil, inclui o volume de negócios da R.L., embora a aquisição desta empresa pela MEAS apenas se tenha efectivado em [...]. O seu volume de negócios é tido em conta, para efeitos de controlo de operações de concentração, no cômputo do volume de negócios da notificante, pois só assim se estarão a considerar “*os verdadeiros recursos que são objecto de concentração.*” Este entendimento decorre do parágrafo 27 da Comunicação da Comissão relativa ao cálculo do volume de negócios (J.O. C 66/98, de 2.3.1998).

2.2. Empresa Adquirida

10. A MULTITERMINAL é uma sociedade de direito português, que, directamente, e através das suas participadas – SOTAGUS – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A. (“SOTAGUS”) e ENGEGLOBO – Sociedade de Engenharia e Projectos, S.A. (“ENGEGLOBO”) –, actua nas seguintes áreas de actividade: (i) movimentação portuária de carga contentorizada, granéis sólidos e *roll-on/roll-off*, no porto de Lisboa; (ii) reparação e manutenção de contentores¹⁰.
11. A MULTITERMINAL, segundo a notificante, é, actualmente, controlada pela Oleocom – Comércio de Oleaginosas, S.A., a qual detém 53% do respectivo capital social, encontrando-se o remanescente do seu capital social repartido pelos seguintes accionistas: Sr. Luís Manuel Sousa Martins (21,33%); Sr. José Joaquim Morais (21,33%); e [...].
12. Esta empresa presta, directamente, serviços de movimentação de granéis sólidos, nos terminais concessionados à Silopor (Terminais da Trafaria e do Beato) e à Tagol (Terminal de Palença), e de movimentação de carga *roll-on/roll-off*, no terminal livre de Alcântara.
13. No que se refere às empresas participadas pela MULTITERMINAL, a SOTAGUS, como acima referido, presta serviços de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa, sendo controlada conjuntamente pela TERTIR (MEAS) e pela MULTITERMINAL, detendo cada uma delas, actualmente, uma participação de 50% no seu capital social.¹¹
14. Já a ENGEGLOBO é controlada, em exclusivo pela MULTITERMINAL, a qual detém 61,40% do seu capital accionista, dedicando-se à reparação e manutenção de contentores.

¹⁰ A MULTITERMINAL detém, ainda, participações 100% do capital social da Eurogate – Operações Portuárias, S.A., a qual, porém, não realizou, em 2006, qualquer volume de negócios.

¹¹ Refira-se que a TERTIR já deteve o controlo exclusivo da SOTAGUS. A aquisição, pela MULTITERMINAL, do controlo conjunto desta sociedade, foi objecto de uma decisão de não oposição por parte do Conselho da Autoridade da Concorrência, em no âmbito do processo Ccent. n.º 31/2005 – Multiterminal/Sotagus*Liscont, em 3 de Agosto de 2005.

15. Os volumes de negócios realizados pela MULTITERMINAL, pela SOTAGUS e pela ENGEGLOBO, nos últimos três anos, em Portugal, foram os seguintes:

Tabela 2: Volume de negócios da MULTITERMINAL e suas participadas, e de cada uma das suas participadas, em 2006, (milhares de Euros)

	Portugal	EEE	Mundial
Multiterminal	€[<2 milhões]	€[<2 milhões]	€[<2 milhões]
SOTAGUS	€[>2 milhões]	€[>2 milhões]	€[>2 milhões]
Engeglogo	€[<2 milhões]	€[<2 milhões]	€[<2 milhões]
Total¹²	€[>2 milhões]	€[>2 milhões]	€[>2 milhões]

Fonte: Notificante.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

16. Em 12 de Abril de 2007, foi celebrado entre a TERTIR (empresa controlada exclusivamente pela MEAS) e os actuais accionistas da MULTITERMINAL, um Contrato de Compra e Venda de Acções (“Contrato”), pelo qual a primeira adquiriu a estes últimos, as participações sociais detidas por estes na MULTITERMINAL, correspondentes a 100% do seu capital social.
17. Deste modo, a MEAS passou a deter, através da TERTIR, o controlo exclusivo da MULTITERMINAL, deixando esta de estar sob o controlo exclusivo da OLEOCOM.
18. Esta alteração da estrutura de controlo da TERTIR consubstancia uma operação de concentração, na acepção da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a definição de controlo dada pela alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, encontrando-se sujeita à obrigação de notificação prévia, por se encontrarem preenchidas as condições previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma.
19. Importa referir que, em consequência da presente operação, também se verificará uma alteração da estrutura de controlo das empresas participadas pela MULTITERMINAL.

¹² Neste total, apenas foi considerado 50% do volume de negócios da SOTAGUS, nos termos da al. b) do n.º 2, do artigo 10.º da Lei da Concorrência.

Versão Pública

20. No que se refere à SOTAGUS, esta deixará de estar sob o controlo conjunto da TERTIR (MEAS) e da MULTITERMINAL, para passar a estar sob o controlo exclusivo da primeira.
21. No que concerne à ENGEGLIGO, esta deixará de estar sob o controlo exclusivo da MULTITERMINAL, para passar a estar sob o controlo exclusivo da MEAS.
22. Por último, refira-se que, a cláusula [...] prevê, a favor dos actuais accionistas da MULTITERMINAL, um direito de opção de compra sobre as acções representativas de [...] % do capital social da TMB, actualmente detidas pela MEAS, através da LISCONT, a exercer entre [...]. Se e quando esta opção de compra for exercida, verificar-se-á, eventualmente, uma alteração da estrutura de controlo da TMB, a qual poderá consubstanciar uma operação de concentração autónoma.
23. Todavia, a AdC considera, em linha com a posição da Comissão Europeia a este respeito¹³, que uma opção de compra não é susceptível, por si só, de conferir aos seus titulares o controlo da empresa a que a opção se refere, salvo se tal opção for exercida num futuro imediato, em função de acordos juridicamente vinculativos.
24. Uma vez que a opção de compra acima descrita poderá ser exercida até [...], a eventual alteração de controlo da TMB não foi objecto de apreciação, no âmbito deste procedimento.
25. A operação de concentração em análise é de tipo horizontal, por se verificar sobreposição entre as actividades das empresas participantes.

IV – MERCADOS RELEVANTES**4.1. Breve enquadramento legal da actividade de movimentação de carga portuária**

26. 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

¹³ Cfr. Parágrafo 15 da Comunicação da Comissão relativa ao conceito de concentração de empresas (J.O. [1998] C 66/5).

Versão Pública

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.

27. 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 portuária¹⁴, 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”.
28. Esta actividade de movimentação de cargas portuárias constitui um serviço de interesse público¹⁵ que é, regra geral, prestado mediante concessão de serviço público a empresas de estiva¹⁶. Em circunstâncias de carácter excepcional, a actividade pode ainda ser prestada através de licenciamento a empresas de estiva, ou exercida directamente pela autoridade portuária¹⁷.
29. No que se refere à concessão, esta, nos termos das Bases Gerais das Concessões, estabelecidas no Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro (“Bases Gerais”), é atribuída às empresas de estiva, pela autoridade com jurisdição sobre a área da concessão, mediante um contrato administrativo, precedido de concurso público, o qual é outorgado por um período determinado, não superior a 30 anos.

¹⁴ 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.

¹⁵ Nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

¹⁶ 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.

¹⁷ Nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 3º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, (i) o licenciamento apenas terá aplicação 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; e (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 Preços.

Versão Pública

30. 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 e as taxas a observar no âmbito da exploração da concessão, podendo o concedente 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.

4.2. Mercado do serviço relevante*Posição da notificante*

31. Como anteriormente referido, a MULTITERMINAL actua nas seguintes áreas de actividade: (i) movimentação portuária de carga contentorizada, granéis sólidos e *roll-on/roll-off*, no Porto de Lisboa; e (ii) reparação e manutenção de contentores.
32. Deste modo, a notificante propõe, relativamente à actividade de movimentação de cargas portuárias, que o mercado do serviço relevante seja definido em função do tipo de carga em causa, invocando, neste sentido, a prática decisória da AdC¹⁸ e da Comissão Europeia¹⁹, em que se concluiu que cada terminal só concorre com outro em que se movimenta o mesmo tipo de carga, tendo em conta os diferentes meios técnicos e as infra-estruturas necessárias à movimentação de cada tipo de carga, e o facto de, normalmente, cada contrato de concessão estabelecer a natureza da carga que cada concessionária está autorizada a movimentar.
33. Em conformidade, defende que os mercados do serviço relevantes para efeitos da presente operação de concentração são: (i) o *mercado da prestação a terceiros de serviços de movimentação de carga contentorizada*; (ii) e o *mercado da prestação a terceiros de serviços de movimentação de granéis sólidos*.

¹⁸ Cfr. Decisões relativas aos processos CCcent. n.º 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Lisacont*, de 3.08.2005; Ccent. n.º 10/2006 – *MEAS/SADOPOINT*, de 9.05.2006; Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.

¹⁹ Referem a título de exemplo, as Decisões da Comissão nos casos: COMP/M.3884-ADM *Poland/Cefetra/BTZ* e COMP/M.3576 – *ECT/PONL/EUROMAX*.

Versão Pública

34. Refira-se, ainda, que a notificante solicita “*a dispensa de identificação*” do mercado da prestação a terceiros de serviços de movimentação de carga *roll-on /roll-off*, alegando que a MULTITERMINAL apenas presta este tipo de serviços a título residual e esporádico, sendo a sua quota, a nível nacional, de apenas $[\leq 1]$ %, e a sua facturação pouco significativa.
35. De igual modo, e não obstante a MULTITERMINAL, através da sua subsidiária ENGEGLOBO, operar também ao nível da reparação e manutenção de contentores, a notificante não considera esta actividade um mercado relevante, para efeitos da presente operação, visto que, não só a maior parte destes serviços são prestados, pela ENGEGLOBO, intra-grupo, i.e. à própria MULTITERMINAL, como a quota da ENGEGLOBO neste mercado será inferior a 1%.

Posição da Autoridade da Concorrência

36. A AdC, em consonância com o proposto pela notificante, considera que a actividade de movimentação de cargas portuárias é susceptível de ser segmentada em vários mercados do serviço distintos, em função do tipo de carga movimentado, entendimento este que resulta da sua prática decisória anterior²⁰, e que se encontra em linha com a posição da Comissão Europeia²¹.
37. Na verdade, tal como refere a notificante, a AdC tem considerado que: a exigência de meios técnicos e de infra-estruturas distintos para a movimentação dos diferentes tipos de cargas portuárias; a crescente especialização dos terminais por tipo de carga a movimentar; e o facto de se tratar de serviços prestados em regime de 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 autorizado a movimentar o mesmo tipo de carga.

²⁰ Cfr. Decisões relativas aos processos CCcent. n.º 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Liscont*, de 3.08.2005; Ccent. n.º 10/2006 – *MEAS/SADOPOINT*, de 9.05.2006; Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.

²¹ Referem a título de exemplo, as Decisões da Comissão nos casos: COMP/M.3884-ADM *Poland/Cefetra/BTZ* e COMP/M.3576 – *ECT/PONL/EUROMAX*.

Versão Pública

38. No entanto, a AdC não acolhe a posição da notificante, no que se refere à não identificação da prestação a terceiros de serviços de movimentação de carga *roll-on/roll-off*, como mercado relevante, para efeitos da presente operação de concentração.
39. De facto, embora a actividade da MULTITERMINAL possa representar apenas 1% da carga *roll-on/roll-off*, movimentada a nível nacional, a sua quota de mercado, no mercado geográfico relevante (i.e. porto de Lisboa), é de 100%²².
40. De referir ainda que, ao contrário do que a notificante também sustenta, este entendimento da AdC, não contradiz a posição adoptada na decisão relativa à operação de Ccent. n.º 31/2005 – *Multiterminal/Tetir/Sotagus*, de 3 de Agosto de 2005 – em que se entendeu que não era necessário identificar como mercado relevante, o mercado da prestação a terceiros de serviços de movimentação de carga geral fraccionada, atendendo ao carácter residual da presença da SOTAGUS no mesmo, visto que, esta actividade, nos termos do contrato de concessão, era desenvolvida a título residual, sendo a sua quota de 1,5%, o que não é o caso da MULTITERMINAL, que pode movimentar qualquer tipo de carga portuária.
41. Já quanto à actividade de reparação e manutenção de contentores, e com base nos argumentos avançados pela notificante, a AdC também entende que não se justificará a sua análise, enquanto mercado do serviço relevante, para efeitos da presente operação de concentração.
42. Nestes termos, a AdC, tendo em conta os tipos de carga que a Adquirida movimenta, define, 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;*

²²Esta quota corresponde à actividade de movimentação de carga roll-on/roll off, efectuada directamente pela MULTITERMINAL, bem como pela sua participada SOTAGUS.
Informações confidenciais serão assinalados por [...] ou [Confidencial] ao longo do texto da versão pública 10 da presente Decisão.

- (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off.*

4.3. Mercado Geográfico Relevante

Posição da notificante

43. No que respeita à delimitação do mercado geográfico relevante, a notificante, no seguimento da prática decisória da AdC²³, em que esta entendeu que o mercado geográfico relevante correspondia a cada um dos portos em que a actividade de movimentação portuária era prestada, propõe que se defina como mercado geográfico relevante, o Porto de Lisboa.

Posição da Autoridade da Concorrência

44. 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.
45. Estas delimitações tiveram como base o enquadramento regulamentar nacional, a que o exercício da actividade de movimentação portuária de cargas está sujeito, o qual condiciona as condições de concorrência de cada porto.
46. Com efeito, o acesso a esta actividade processa-se, geralmente, mediante 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.
47. Estes factores regulamentares indiciam que o mercado se circunscreverá à jurisdição da administração do porto, em que a empresa opera.

²³ *Cfr.* Decisões relativas aos processos CCcent. n.º 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Liscont*, de 3.08.2005; Ccent. n.º 10/2006 – *MEAS/SADOPOINT*, de 9.05.2006; Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.
Informações confidenciais serão assinalados por [...] ou [Confidencial] ao longo do texto da versão pública 11 da presente Decisão.

Versão Pública

48. Acresce que, as características específicas de cada porto, como a 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, determinam também que cada porto nacional seja susceptível de constituir um mercado geográfico relevante autónomo.
49. Neste sentido, e tendo em conta que a análise jusconcorrencial não seria distinta se se adoptasse uma delimitação do mercado geográfico mais ampla, a AdC considera que o *mercado geográfico relevante corresponde ao Porto de Lisboa*.
50. Assim, tendo em conta os tipos de carga movimentados pela Adquirida, 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 contentorizada no Porto de Lisboa;*
 - (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Lisboa;*
 - (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off, no Porto de Lisboa.*

V – AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL**5.1 Estrutura dos Mercados Relevantes**

51. Do ponto de vista da estrutura dos mercados relevantes definidos, a presente operação, como se demonstrará *infra*, não se traduzirá em qualquer alteração relevante dos mesmos.

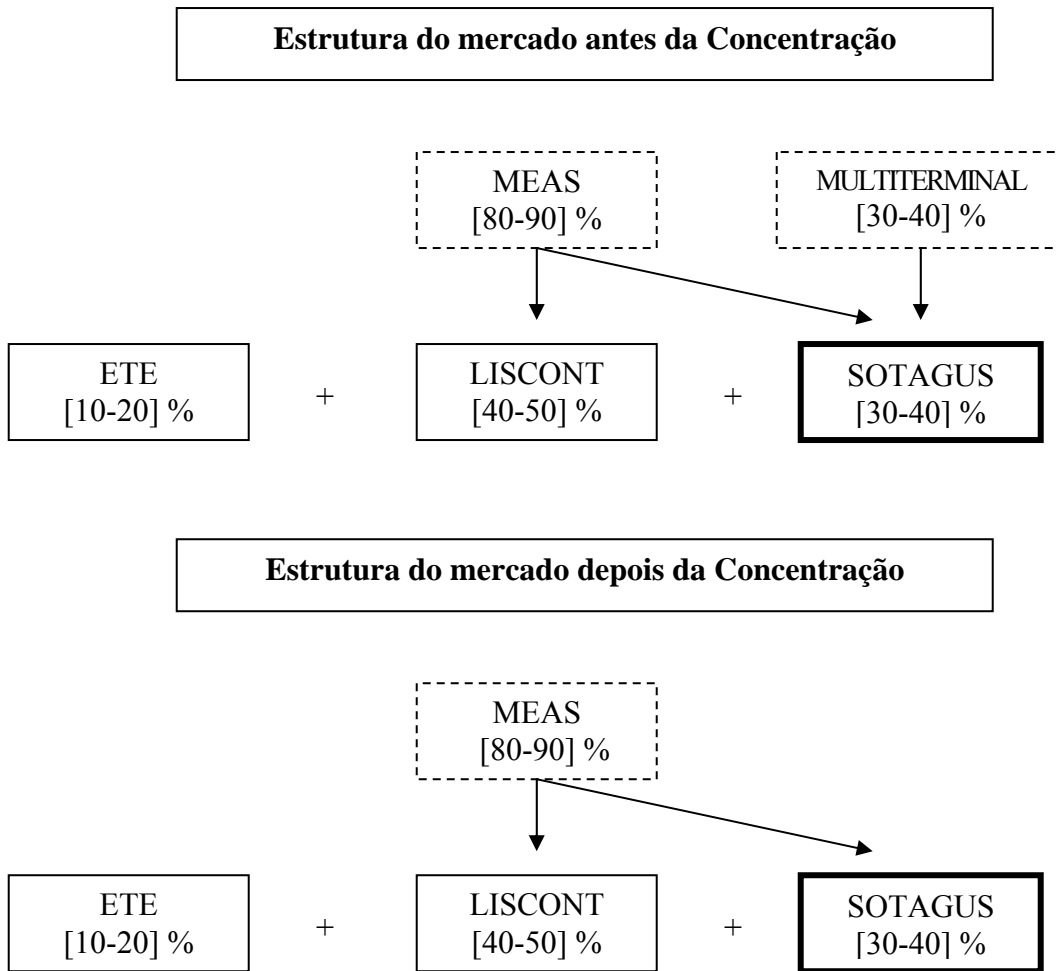
Versão Pública

52. Com efeito, relativamente ao mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada, a MEAS evoluirá de uma situação de controlo conjunto para controlo exclusivo sobre a Sotagus. Além do mais, uma vez que não se alterará a natureza do controlo exercido sobre a Liscont, na qual se manterá sob o controlo exclusivo da MEAS, não se verificará qualquer acréscimo da sua quota neste mercado.
53. No que se refere ao mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos, não existindo qualquer sobreposição entre as actividades da Adquirida e da Adquirente, também não resultará da presente operação qualquer alteração na estrutura deste mercado.
54. Quanto ao mercado de prestação de serviços de movimentação portuária de carga *roll-on/roll-off*, também não resultará da presente qualquer alteração na estrutura do mesmo, visto que, a quota de 100%, actualmente imputável à MULTITERMINAL, passará a ser detida pela MEAS.

5.1.1 Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa

55. Neste mercado estão presentes quer a Adquirente MEAS, através da LISCONT e da SOTAGUS, quer a Adquirida, também através da SOTAGUS, empresa controlada conjuntamente por ambas.
56. A notificante refere que, segundo os dados da Administração do Porto de Lisboa (APL), a carga contentorizada movimentada no Porto de Lisboa ascendeu, em 2006, a 510.619 TEUs²⁴, dos quais [150.000-250.000] TEUs e [150.000-250.000] TEUs foram movimentados pela SOTAGUS e pela LISCONT, respectivamente, no Terminal de Contentores de Santa Apolónia (TCSA), e no Terminal de Contentores de Alcântara (TCA), de que são concessionárias.
57. Com base nos dados fornecidos pela notificante, a estrutura da oferta no mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de

Lisboa, antes e depois da operação de concentração, encontra-se representada nos diagramas seguintes:



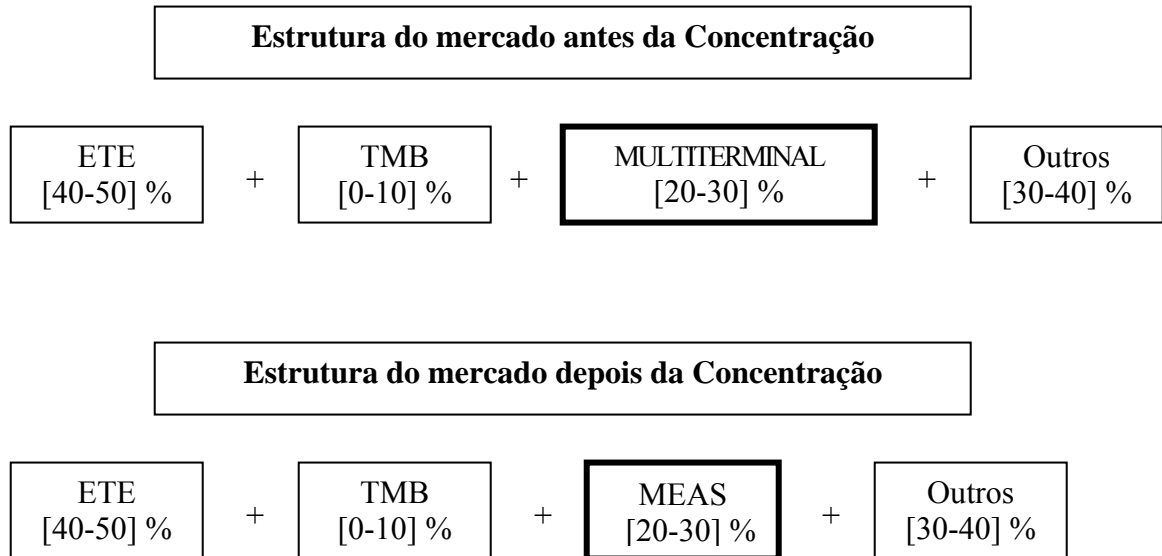
58. Resulta dos diagramas *supra* que, no Porto de Lisboa, é imputável à MEAS uma quota de [80-90] %, correspondente às quotas das empresas controladas por esta, a LISCONT e a SOTAGUS, sendo que, neste mercado, apenas actua um outro operador, a ETE, com uma quota [10-20] %.

²⁴ TEU, corresponde à abreviatura da expressão inglesa *twenty-foot equivalent unit*, e equivale a um contentor padrão de 20 pés de comprimento.

59. A quota da Adquirente MEAS não irá registar qualquer acréscimo em resultado da presente operação, tendo em conta que a Adquirida MULTITERMINAL apenas opera neste mercado através da SOTAGUS, já controlada conjuntamente pela MEAS.

5.1.2 Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no Porto de Lisboa

60. No que se refere aos granéis sólidos, foram movimentadas no Porto de Lisboa, em 2006, um total de 5.055.828 toneladas, de acordo com os dados da APL, fornecidos pela notificante. Destas, [500.000-1.500.000] toneladas foram movimentadas pela Adquirida MULTITERMINAL.
61. De acordo com as estimativas facultadas pela notificante, a estrutura da oferta neste mercado, antes e após a presente operação de concentração, encontra-se representada nos diagramas *infra*:



62. Decorre da análise destes diagramas, que o grupo ETE é o principal operador neste mercado com uma quota de [40-50] %, seguindo-se-lhe a Adquirida, com uma quota de

Versão Pública

[20-30] %, e a TMB com uma quota de [0-10] %. Os restantes [30-40] % encontram-se repartidos por diversos operadores²⁵.

63. Uma vez que a Adquirente MEAS não se encontra presente neste mercado, verificar-se-á, em resultado da operação de concentração em análise, uma mera transferência da titularidade da quota de mercado da MULTITERMINAL.
64. Refira-se ainda que, de acordo com a informação prestada pela notificante, a MULTITERMINAL actua neste mercado, prestando serviços de movimentação de granéis sólidos, seja directamente à TAGOL, seja indirectamente à SILOPOR, através de um contrato de prestação de serviços, celebrado com a TMB. A quota de [20-30]% acima referida, reflecte a hipótese mais conservadora, ou seja inclui os serviços prestados à TMB.

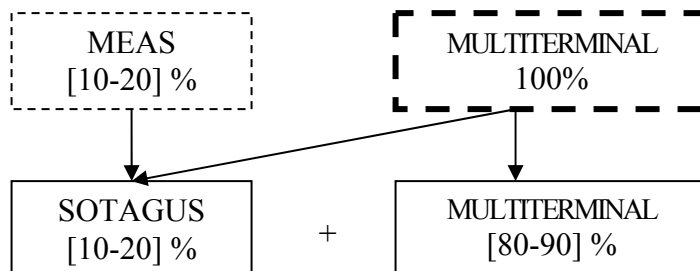
5.1.3 Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga *roll-on/roll-off*, no Porto de Lisboa

65. Embora não haja, no Porto de Lisboa, nenhum terminal dedicado exclusivamente à movimentação de carga *roll-on/roll-off*, foram movimentados neste porto, segundo dados da APL, referentes ao ano de 2005²⁶, 6.254 veículos, dos quais [4.500-5.500] veículos foram movimentadas directamente pela MULTITERMINAL, no Cais Avançado de Alcântara (cais livre), e [500-1.500] veículos, pela SOTAGUS, no Terminal de Contentores de Santa Apolónia (concessionado).
66. Tendo em conta estes dados, fornecidos pela notificante, e o facto de a MULTITERMINAL deter o controlo conjunto da SOTAGUS, resulta que a oferta neste mercado, a estrutura deste mercado, antes e após a presente operação de concentração, é a que consta dos diagramas infra:

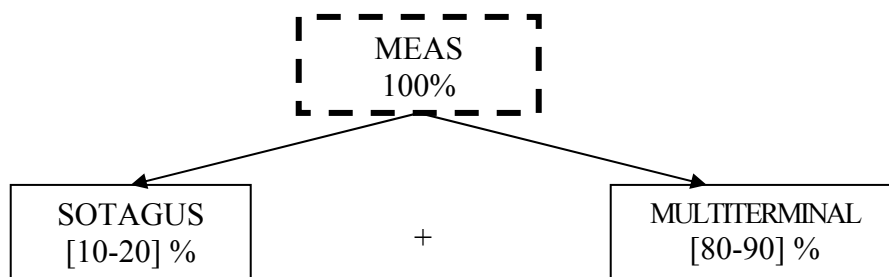
²⁵ Desses [30-40]%, a maior parte – [20-30]% - correspondem a granéis sólidos movimentados nos terminais da SILOPOR da Trafaria e do Beato.

²⁶ Os dados disponíveis relativamente ao ano de 2006, apenas se referem ao desembarque deste tipo de carga, pelo que se utilizarão os dados referentes ao ano de 2005, de modo a ter uma percepção mais rigorosa da estrutura deste mercado. A ausência de dados relativos ao embarque de carga *roll-on/roll off*, para o ano de 2006, deve-se ao facto de as estatísticas da APL terem deixado de os considerar.

Estrutura do mercado antes da Concentração



Estrutura do mercado depois da Concentração



67. Decorre dos diagramas *supra*, que, presentemente, é imputável à MULTITERMINAL uma quota de 100%, correspondente à quota que detém directamente, e à quota que detém, conjuntamente com a MEAS, na SOTAGUS. Em resultado da presente operação esta quota de 100% passará a ser imputada à MEAS.

5.2. Avaliação Jusconcorrencial

68. Do acima exposto, decorre que, da presente operação, não resultará qualquer alteração da estrutura concorrencial, em nenhum dos mercados relevantes.

69. Com efeito, embora o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada apresente um elevado grau de concentração e a quota da

Versão Pública

Adquirente, no mesmo, seja bastante significativa, não resultará, da presente operação, qualquer acréscimo da quota da Adquirente, visto que a Adquirida apenas opera no mesmo, através da SOTAGUS, empresa já controlada, conjuntamente, por ambas. Trata-se, portanto, de uma mera alteração qualitativa do controlo, de controlo conjunto, para controlo exclusivo.

70. No que concerne ao *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos*, embora também se trate de um mercado bastante concentrado, não se verificará qualquer sobreposição horizontal, em resultado da presente operação de concentração, visto que apenas a Adquirida actua no mesmo. Trata-se, portanto, de uma mera alteração/transferência da titularidade da quota de mercado.
71. No que se refere ao *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off*, a MEAS passará, em resultado da operação, a ser o único operador a actuar neste mercado. No entanto, esta situação já se verifica actualmente, uma vez que já é imputável à MULTITERMINAL, uma quota de 100%²⁷.
72. Ou seja, previamente à operação, a MULTITERMINAL detinha uma posição monopolista, no *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off*, dada a inexistência de quaisquer restrições concorrenciais à sua actuação, decorrentes do controlo conjunto da MEAS sobre a SOTAGUS²⁸. Após a operação passará a MEAS a deter uma posição monopolista, não resultando daí qualquer alteração à estrutura concorrencial do mercado.
73. Acresce que: (i) a actividade de *roll-on/roll-off* é efectuada pela MULTITERMINAL, no Porto de Lisboa, num cais livre, em que as barreiras ao acesso são menos significativas,

²⁷Esta quota corresponde à actividade de movimentação de carga *roll-on/roll off*, efectuada directamente pela MULTITERMINAL, bem como pela sua participada SOTAGUS.

²⁸ Com efeito, apesar da MEAS poder ter incentivos divergentes da MULTITERMINAL, dado o controlo conjunto detido pela MULTITERMINAL, a posição de liderança presentemente detida pela mesma, bem como o facto de a SOTAGUS, no âmbito do Contrato de Concessão, apenas desenvolver a sua actividade [...], considera-se que a MEAS não exerce, actualmente, uma pressão concorrencial significativa relativamente à actividade da MULTITERMINAL.

Versão Pública

que nos terminais explorados em regime de concessão; (ii) a SOTAGUS, nos termos do Contrato de Concessão de que é titular, apenas pode desenvolver esta actividade [...].²⁹

74. Neste contexto, e apesar de a prestação de serviços de movimentação portuária de cargas ser uma actividade muito regulamentada, dependendo o acesso ao exercício da mesma de concessão por parte da autoridade administrativa portuária, e cujas condições praticadas, nomeadamente em matéria de tarifário estão condicionadas à aprovação da mesma autoridades, da presente operação de concentração, não resultarão quaisquer efeitos horizontais negativos, em nenhum dos mercados relevantes.
75. De igual modo, a nível vertical, não são susceptíveis de resultar da operação de concentração em análise, quaisquer efeitos significativos na estrutura dos mercados relevantes.
76. De facto, ainda que a MEAS esteja presente numa actividade situada a montante dos mercados relevantes, – prestação de serviços de agente de navegação –, esta centra a prestação deste tipo de serviços no Porto de Leixões, e não no mercado geográfico relevante (i.e. Porto de Lisboa).
77. De todo o exposto, se conclui que, da presente operação de concentração, não são susceptíveis de resultar entraves significativos à concorrência efectiva, em nenhum dos mercados relevantes identificados.

5.3. Da análise da cláusula restritiva acessória, estabelecida entre as Partes, relativamente à actividade desenvolvida no mercado da movimentação portuária de carga contentorizada

78. No Contrato celebrado entre a TERTIR e os actuais accionistas da MULTITERMINAL, prevê-se uma “Obrigação de Não Concorrência”, segundo a qual, os actuais accionistas da MULTITERMINAL se obrigam a não desenvolver, em qualquer ponto do território nacional e pelo período máximo de [>3] anos, qualquer actividade concorrente com a

²⁹Cfr. n.º 4 do artigo 3.º do Contrato de Concessão do Terminal de Santa Apolónia, celebrado entre a APL e a SOTAGUS.

Versão Pública

actividade de gestão e exploração de terminais de contentores, exercida pela LISCONT e pela SOTAGUS.

79. 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.
80. 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

81. 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 a Adquirida actualmente representa, na medida em que, enquanto que os actuais accionistas da Multiterminal “são titulares de um “*know-how*” acumulado ao longo de vários anos de actividade no sector das operações portuárias”, a MEAS só muito recentemente é que entrou neste ramo de actividade.
82. A notificante defende, ainda, que a referida cláusula, no que respeita ao seu âmbito material, temporal e geográfico, não vai além do que é necessário para garantir o valor da Adquirida, invocando a prática decisória da AdC³⁰, atendendo, às especificidades associadas ao sector Marítimo-Portuário no domínio da movimentação de cargas, designadamente os elevados custos fixos e de investimento; as obrigações de serviço público decorrentes dos contratos de concessão e a regulamentação apertada dos preços exercida pelas autoridades portuárias.
83. No entender da AdC, importa aferir se os âmbitos temporal, material e geográfico da cláusula de não concorrência em análise, se revelam proporcionais e directamente relacionados com a operação de concentração em apreciação.

³⁰ Cfr. Decisão relativa à Ccent. 52/2006 – MEAS/R.L., de 27.12.2006.

Versão Pública

84. No que concerne ao âmbito temporal, refira-se que a AdC³¹ e a Comissão Europeia³² – não obstante as directrizes desta serem no sentido de que a duração de uma cláusula de não concorrência não deverá exceder, em princípio, três anos³³ – 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, as cláusulas de não concorrência estabelecidas por um período [>3] anos se revelavam directamente relacionadas e necessárias para a concretização da operação de concentração em causa.
85. No caso em apreço, a AdC conclui – e tal como também já concluíra em anterior operação no neste mercado envolvendo a ora Adquirente³⁴ – que o valor da Adquirida não seria efectivamente protegido, com uma cláusula de não concorrência com duração [> 3] anos, tendo em conta:
- (i) a especificidade do *know-how* desenvolvido pela Adquirida, ao nível do sector Marítimo-Portuário;
 - (ii) os avultados investimentos que a MEAS terá de efectuar para se afirmar neste sector; e
 - (iii) o facto de [...].
86. Relativamente ao âmbito material da cláusula de não concorrência em apreciação, a AdC entende que a mesma se revela necessária e proporcional à viabilidade e ao sucesso comercial da aquisição a realizar, visto que: (i) tal obrigação apenas abrange uma das actividades portuárias desenvolvidas pela Adquirida, [...]; e (ii) não obstante o acesso a esta actividade ser, normalmente, efectuado por meio de concessão, existindo, portanto, importantes restrições regulamentares à entrada neste mercado, a protecção conferida à

³¹ 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, Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.

³² 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.

³³ 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.

³⁴ Cfr. Decisão relativa à Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.

Versão Pública

Adquirente pela “Obrigação de Não Concorrência” em análise, justifica-se pela possibilidade de os actuais accionistas da MULTITERMINAL, beneficiando do *know-how* já adquirido, poderem voltar a actuar neste mercado, mediante a aquisição de uma outra empresa já presente no mesmo.

87. Já no que concerne ao âmbito geográfico da cláusula em análise, este revela-se excessivo em virtude de a obrigação de não concorrência abranger todo o território nacional.
88. Com efeito, sendo o mercado geográfico relevante para a análise dos efeitos da operação de concentração em causa, o Porto de Lisboa, a AdC não considera a extensão territorial proposta como directamente relacionada e necessária à realização da presente operação, não se justificando que a empresa alienante seja cerceada de desenvolver a actividade em causa noutros mercados geográficos³⁵.
89. Assim sendo, no entender da AdC nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 12.º da Lei da Concorrência a “Obrigação de Não Concorrência” em apreciação só se encontra abrangida pela presente decisão no que concerne ao mercado geográfico do Porto de Lisboa.

VI – PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

90. Atentas as actividades em causa, a AdC solicitou, em 2 de Maio de 2007, ao abrigo do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, conjugado com o artigo 39.º, n.º 1 da Lei da Concorrência, um Parecer ao IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, (“IPTM”).
91. No referido Parecer, emitido com data de 11 de Maio de 2007, o IPTM ainda não se pronunciou, em concreto, quanto às eventuais implicações da operação de concentração em análise no sector marítimo – portuário, uma vez que, não obstante a nova Lei Orgânica do IPTM, aprovada pelo Decreto - Lei n.º 146/2007, de 27 de Abril, tenha

³⁵ O que é consistente com a linha de orientações fornecidas na Comunicação da Comissão (2005/C 53/03), cit. *supra*, cfr. parágrafo 22.

Versão Pública

reforçado os poderes desta entidade, ao nível da supervisão e da regulação deste sector, relativamente aos que lhe eram atribuídos pela anterior Lei Orgânica (Decreto – lei n.º 257/2002, de 22 de Novembro), o curto prazo decorrido desde a aprovação da nova Lei Orgânica, ainda não permitiu que se alterassem “*as circunstâncias e as vicissitudes em que o IPTM vinha funcionando no âmbito da regulação sectorial*”

VII – AUDIÊNCIA DOS INTERESSADOS

92. Em 19 de Junho de 2007, nos termos do n.º 1 e n.º 2 do artigo 38º da Lei nº 18/2003 de 11 de Junho, foi promovida a audiência prévia da notificante, uma vez que, contrariamente à posição sustentada pela mesma, esta Autoridade considerou o mercado da prestação de serviços de movimentação de carga *roll-on/roll-off* como mercado relevante, e que a “Obrigação de Não Concorrência” constante do Contrato, apenas é qualificável como cláusula acessória, para efeitos do n.º 5 do artigo 12.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, se restringida ao mercado geográfico relevante do Porto de Lisboa.
93. Assim se garantiu o exercício do direito de defesa da notificante, consagrado no artigo 100.º do Código de Procedimento Administrativo, em conjugação com o artigo 103.º do mesmo diploma.
94. Em 25 de Junho de 2007, veio a notificante apresentar as suas Observações, as quais foram no sentido de se conformar, sem reservas, com o sentido provável da decisão, no que concerne aos aspectos sobre os quais lhe foi solicitado que se pronunciasse.

VIII – CONCLUSÃO

95. 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
- Informações confidenciais serão assinalados por [...] ou [Confidencial] ao longo do texto da versão pública 23 da presente Decisão.

Versão Pública

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 contentorizada, no Porto de Lisboa;*
- (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos, no Porto de Lisboa;*
- (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga roll-on/roll-off, no Porto de Lisboa.*

96. A presente decisão de não oposição abrange, nos termos do n.º 5 do artigo 12º da Lei da Concorrência, a designada “Obrigação de Não Concorrência” constante do Contrato de Compra e Venda de Acções, mas apenas no que se refere ao mercado geográfico em causa, o Porto de Lisboa.

AdC, 25 de Junho de 2007

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus
(Presidente)

Doutor Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dra. Teresa Moreira
(Vogal)