

**Ccent. 38/2010**  
**VIA MARÍTIMA/BOX LINES**

**Decisão de Não Oposição**  
**da Autoridade da Concorrência**

[alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho]

## DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

### Processo Ccent. 38/2010 – VIA MARÍTIMA/BOX LINES

#### 1 OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 10 de Agosto de 2010, foi notificada à Autoridade da Concorrência (doravante “AdC”), nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição, pela Via Marítima, SGPS, Lda. (doravante “Via Marítima” ou “Adquirente”), do controlo exclusivo da Box Lines – Navegação, S.A. (doravante “Box Lines” ou “Adquirida”), cuja totalidade das ações são actualmente detidas, indirectamente, pelo Grupo Sonae, através da sociedade SPRED, SGPS, S.A. (doravante “SPRED”).
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas 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, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição prevista na alínea a), do n.º 1, do artigo 9.º do mesmo diploma, relativa à quota de mercado.

#### 2 AS PARTES

##### 2.1 Empresa Adquirente – Via Marítima

3. A Via Marítima é uma empresa integrada no “GRUPO SOUSA”, um dos principais grupos económicos da Região Autónoma da Madeira, que se dedica e desenvolve um vasto leque de negócios centrados na área e cadeia de valor do sector dos transportes marítimos.
4. O referido Grupo tem vindo a diversificar os seus investimentos noutras áreas de negócio, nomeadamente, nos sectores da energia e ambiente, logística e transportes terrestres e ainda no imobiliário, hotelaria e restauração, sendo as empresas geridas pelas respectivas *holdings*.
5. A Adquirente foi constituída em 2010, com vista à aquisição da Adquirida, encontrando-se o Grupo Sousa já activo no mercado do transporte marítimo de mercadorias para a Região Autónoma da Madeira, através da sua participada Empresa de Navegação Madeirense, Lda. (doravante “ENM”).

6. Os volumes de negócios da Adquirente, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2007, 2008 e 2009, foram os seguintes:

**Tabela 1 – Volume de negócios da Via Marítima, em 2007, 2008 e 2009**

<i>Milhões Euros</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009*</b>
<b>Portugal</b>	[<150]	[<150]	[<150]
<b>EEE</b>	[<150]	[<150]	[<150]
<b>Mundial</b>	[<150]	[<150]	[<150]

Fonte: Notificante.\* Valores não auditados.

## 2.2 Empresa Adquirida – Box Lines

7. A Box Lines é uma empresa do Grupo Sonae, que se dedica ao transporte marítimo, nomeadamente, à cabotagem insular para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, ao fretamento e ao afretamento de navios e a actividades de agente de navegação e operador logístico especializado em carga fraccionada.
8. A Box Lines estrutura o seu negócio nas áreas da (i) Cabotagem Insular Portuguesa - serviços de transporte marítimo de carga entre portos portugueses; (ii) Grupagem Marítima Regiões Autónomas – trata-se, entre outros, da prestação de serviços de consolidação e desconsolidação de contentores, recepção de cargas em paletes, armazenagem e recolhas de mercadorias; (iii) Carga Aérea – actividade meramente residual, consistindo no serviço de cargas urgentes e perecíveis, tendo um carácter de serviço mais personalizado, de maior rapidez e fiabilidade.
9. A Adquirida realiza serviços de transporte marítimo de carga entre portos nacionais, através de 3 navios fretados, em rotas entre portos continentais e portos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.
10. Os volumes de negócios da Box Lines, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2007, 2008 e 2009, foram os seguintes:

**Tabela 2 – Volume de negócios da Box Lines, em 2007, 2008 e 2009**

<i>Milhões Euros</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Portugal</b>	[<150]	[<150]	[<150]
<b>EEE</b>	[<150]	[<150]	[<150]
<b>Mundial</b>	[<150]	[<150]	[<150]

Fonte: Notificante.

### 3 NATUREZA DA OPERAÇÃO

11. Nos termos do Contrato Promessa de Compra e Venda de Acções, celebrado [CONFIDENCIAL – data da celebração do contrato], entre a empresa SPRED, enquanto vendedora, e a Via Marítima, enquanto adquirente, e Grupo Sousa Investimentos - SGPS, Lda, na qualidade de “Garante”, a primeira compromete-se a alienar à Via Marítima a totalidade das acções representativas do capital social da Box Lines.
12. Nestes termos, o Grupo Sousa, através da Via Marítima, passará a deter o controlo exclusivo sobre a Box Lines.
13. A operação assume natureza horizontal, visto verificar-se sobreposição entre as actividades das empresas participantes, concretamente no que se refere ao transporte regular de mercadorias entre portos do Continente e os portos da Região Autónoma da Madeira.

### 4 MERCADOS RELEVANTES

#### 4.1 Mercado do Produto/Serviço

14. A actividade da empresa adquirida, a Box Lines, envolve o transporte regular de mercadorias entre portos do Continente e os portos das Regiões Autónomas dos Açores e Madeira. Por sua vez, a Adquirente (através da ENM) tem também por actividade o transporte regular de mercadorias entre portos do Continente e portos da Região Autónoma da Madeira. Assim, ambas as empresas estão activas na cabotagem insular portuguesa.
15. A Notificante apresenta, como mercado do serviço relevante, o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

16. Os principais aspectos que, segundo a Notificante, fundamentam esta definição, são os seguintes: (i) o abastecimento de mercadorias daquelas Regiões insulares é efectuado essencialmente através de transporte marítimo; (ii) o carácter regular que este tipo de transporte marítimo possui é imprescindível numa perspectiva de abastecimento; (iii) a não justificação de segmentação daquele transporte por tipo de carga geral e contentorizada, uma vez que as características técnicas e económicas dos navios que fazem aquele transporte marítimo permitem e efectuam o transporte daqueles tipos de cargas; e (iv) a existência de um enquadramento legal para este tipo de transporte<sup>1</sup>.
17. A AdC, atentas as razões expostas pela Notificante no ponto 16, considera, como mercado do serviço relevante, para efeitos da presente operação de concentração, o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias.

## 4.2 Mercado Geográfico Relevante

### Posição da notificante

18. No que respeita à delimitação do mercado geográfico relevante, a Notificante propõe que o mesmo corresponda às áreas de influência dos portos de saída e de destino das rotas regulares de transporte marítimo de mercadorias de e para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o que englobaria, segundo afirma, por um lado, os portos com transporte regular com destino às Regiões Autónomas, ou seja, os portos nacionais e, no caso da Madeira, os outros portos internacionais com uma saída regular para aquela Região.
19. Na óptica da Notificante, “alguém que queira enviar mercadorias contentorizadas para os Açores fá-lo-á sempre (independentemente de o local de origem ser a China, EUA, etc.) através dos portos continentais portugueses e, no caso da Madeira, poderá, em alternativa, utilizar o Porto de Hamburgo (ou Roterdão ou Félix Town)” e “[É] certo que a lógica do *transshipping* e as acessibilidades terrestres aos portos permitem que se opte, na prática, por qualquer destes portos de origem, podendo uma mercadoria, por exemplo, em Itália usar o Porto de Hamburgo ou uma

---

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de Janeiro, que estabelece o regime jurídico geral da cabotagem nacional e insular; a cabotagem insular está sujeita a um regime especial, exigindo uma autorização, dada pelo IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, com o objectivo de garantir que os serviços às diversas ilhas das Regiões Autónomas sejam prestados de forma não discriminatória, regular e sem perturbações de tráfego ou de mercado.

mercadoria na Escandinávia, usar Lisboa (dependendo das rotas ou acessibilidades alternativas)”<sup>2</sup>.

20. Por outro lado, a Notificante argumenta que as duas Regiões Autónomas deverão ser integradas num só mercado de aprovisionamento, existindo uma ”substituibilidade evidente” do lado da oferta, na medida em que os operadores podem realizar a mesma actividade nas duas regiões sem qualquer necessidade de adaptação, seja ela logística ou económica.
21. Acrescenta que os operadores que realizam o transporte marítimo do Continente encaram os Açores e a Madeira como um só mercado, pela semelhança da dimensão, pelas especificidades que decorrem da insularidade e do carácter de abastecimento do serviço, e pela similitude na estrutura da oferta.
22. Ainda, segundo a Notificante, as imposições regulatórias e a própria entidade reguladora são idênticas, sendo o serviço oferecido com o mesmo licenciamento, concluindo que, para efeitos da presente operação de concentração, o mercado geográfico relevante deveria integrar as duas Regiões Autónomas, as quais se apresentariam como um único mercado geográfico.
23. Porém, a final, a Notificante não deixa de sublinhar que considera que as conclusões jusconcorrenciais não se alteram materialmente caso se agregue ou não as duas Regiões Autónomas.

#### **Posição da Autoridade**

24. No que se refere ao transporte marítimo regular de mercadorias para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, integrado nos serviços insulares de cabotagem, o enquadramento regulamentar nacional estabelece condições muito específicas que condicionam e influenciam a concorrência entre os operadores<sup>3</sup>.
25. De acordo com o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 6/2007, de 4 de Janeiro, encontram-se estabelecidas certas disposições que deverão ser tidas em conta para uma conclusão sobre a consideração de uma delimitação do mercado geográfico relevante, mais ampla ou mais restrita.

---

<sup>2</sup> Segundo a Notificante, a Madeira surge como ponto intermédio de paragem destes navios com destino às Canárias, pelo que poderia ser incluído no mercado relevante geográfico.

<sup>3</sup> Na Ccent. n.º 30/2007 – Bencom/NSL, decisão de 23/10/2007, a AdC definiu como tratando-se de mercados relacionados naquela operação, o mercado do transporte marítimo regular de carga contentorizada e o mercado de transporte marítimo de carga geral fraccionada, tendo considerado na secção 5.2 que “ Em conformidade com a prática decisória da Comissão Europeia, a dimensão geográfica destes mercados corresponderá à rota que liga os portos em que se inicia e termina a prestação do serviço de transporte marítimo em causa. Deste modo, o mercado geográfico a considerar corresponderá à rota que liga o porto de Lisboa e Leixões ao porto de Ponta Delgada, em que o Grupo Bensaúde opera”.

26. Com efeito, identificam-se algumas condições exigidas aos operadores para este tipo de transporte marítimo, no que diz respeito à obtenção da necessária autorização, que nos parecem relevantes para efeitos da definição do mercado geográfico: *a)* efectuar ligações semanais entre os portos do Continente e os portos de cada uma das Regiões Autónomas em que operem e vice-versa; *b)* cumprir itinerários previamente estabelecidos, respeitantes a portos do continente e de cada uma das Regiões Autónomas; *c)* estabelecer itinerários que garantam uma escala quinzenal em todas as ilhas, com meios adequados; *d)* garantir que o tempo de demora da expedição da carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis, salvo caso de força maior; *e)* assegurar que a carga contentorizada seja sempre desconsolidada no porto de destino, salvo em casos devidamente justificados; e *f)* assegurar a continuidade do serviço pelo período mínimo de dois anos.
27. Estes aspectos determinam que, para a delimitação geográfica do mercado do transporte marítimo de cabotagem, se tenha em linha de conta, entre outras, as características específicas da procura de cada Região Autónoma, as rotas dos navios numa perspectiva de abastecimento, a regularidade no transporte, as cargas de retorno (que são bastante diferentes<sup>4</sup> entre as duas Regiões Autónomas e que mostram um desequilíbrio diverso nas trocas comerciais), para além da existência de preços diferenciados para cada uma das Regiões Autónomas.
28. Deve salientar-se que estes aspectos são referidos nas Orientações relativas à aplicação do artigo 81.º do Tratado CE aos serviços de transportes marítimos (2008/C245/02), de 29.09.2008, como devendo ser tomados em consideração para a definição dos mercados relevantes geográficos.
29. Acresce que a actual estrutura da oferta de transporte marítimo entre o Continente e cada uma das Regiões Autónomas é bastante distinta, verificando-se que a generalidade dos operadores só efectua rotas entre os portos do Continente e os portos de uma das Regiões Autónomas.
30. Por outro lado, note-se que a empresa Adquirente não presta serviço de transporte marítimo para os Açores e que a ligação directa entre o Continente - Açores e - Madeira<sup>5</sup> apenas é assegurada por uma das rotas operadas para as Regiões Autónomas.
31. Embora a Notificante sublinhe que as conclusões jus-concorrenciais não se alterariam materialmente agregando ou não agregando as duas Regiões Autónomas no mesmo mercado, face ao *supra* exposto, a Autoridade da Concorrência considera que, para efeitos da presente operação de concentração, os mercados geográficos relevantes deverão corresponder a uma

---

<sup>4</sup> Assinala-se o caso do Arquipélago dos Açores envia mercadorias para o Continente, quantidades significativas de carne, leite e produtos lácteos, entre outros produtos agrícolas.

<sup>5</sup> Rota operada pelo Grupo ETE.

delimitação mais restrita, correspondendo às rotas entre o Continente e cada uma das Regiões Autónomas – a Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma dos Açores.

#### 4.3 Conclusão

32. Face ao exposto, a AdC considera como mercados relevantes, para efeitos da presente operação de concentração:

- i) o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da Região Autónoma da Madeira.
- ii) o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da Região Autónoma dos Açores.

## 5 MERCADOS RELACIONADOS

33. A Notificante identifica vários mercados relacionados, que se encontram integrados na cadeia de valor do mercado do produto relevante delimitado e que correspondem aos seguintes mercados onde a Adquirente (Grupo Sousa) se encontra activa:

- (i) **Agentes Transitários** - A actividade de agente transitário consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional, relacionados com a expedição, recepção, armazenagem e circulação de bens e mercadorias, desenvolvendo a gestão e mediação dos fluxos daqueles bens e mercadorias entre os expedidores e os destinatários dos mesmos;
- (ii) **Agentes Navegação** – A actividade dos agentes de navegação consiste na prestação de serviços, por conta dos armadores ou transportadores marítimos, junto das autoridades portuárias, executando todos os actos e diligências relacionados com a estadia dos navios nos portos;
- (iii) **Armadores** – É o prestador do serviço do transporte marítimo, quer seja o proprietário, o explorador ou apenas o fretador do navio;
- (iv) **Operações portuárias** – A actividade de operador portuário consiste na prestação de serviços que fazem parte da operação portuária, *i.e.*, serviços de carga e descarga de mercadorias, logística e armazenagem.

34. A Adquirente (Grupo Sousa) encontra-se activa como agente transitário, através da empresa Britans (na Madeira) e Britanlis (em Lisboa); como agente de navegação, através da empresa Via Oceano; e como operador portuário, através da empresa OPM – Sociedade Operações Portuárias da Madeira, Lda., que exerce esta actividade desde 1991, na sequência do processo de licenciamento<sup>6</sup> efectuado pela Autoridade Portuária RAM.
35. Por sua vez, a empresa Adquirida actua como agente de navegação e transitário, apenas fazendo o agenciamento dos seus próprios navios, em Leixões e Ponta Delgada, subcontratando as restantes prestações de serviços a terceiros.
36. Assim, após a operação de concentração, não se verificará sobreposição em nenhuma destas actividades, consideradas como relacionadas com o mercado do serviço relevante.

## 6 AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

### 6.1 Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da Região Autónoma da Madeira (RAM)

37. A estrutura de oferta do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para a RAM é constituída por 4 armadores – em que sobressai as duas empresas pertencentes ao Grupo ETE (Empresa de Tráfego e Estiva)<sup>7</sup>, a Transinsular e a Vieira&Silveira, conforme se pode observar pela tabela *infra*.

**Tabela 3 – Estrutura do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da RAM, em 2007, 2008 e 2009**

Armador	2007 Quota (em TEU*)	2008 Quota (em TEU)	2009 Quota (em TEU)
Transinsular+Vieira&Silveira (ETE)	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Portline	[20-30]%	[10-20]%	[10-20]%
ENM (Adquirente)	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Box Lines	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
ENM+Box Lines (pós- concentração)	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%
Naviera Armas	0	[0-10]%	[0-10]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fonte: Notificação – OPM+Box Lines.

<sup>6</sup> A licença em causa não foi concedida em regime de exclusividade.

<sup>7</sup> Do Grupo Transinsular.

\*TEU (“Twenty-foot equivalent unit” – corresponde a uma unidade de medida para a capacidade de carga em contentores).

38. Tendo em conta a definição de mercado de produto, a estrutura da oferta não inclui a rota Hamburgo - Roterdão - Felix Town - **Funchal** - Las Palmas – Tenerife – Cadiz - Cartagena-Hamburgo, do armador do OPDR, que passa pela Madeira, mas que não faz ligação entre portos nacionais, não se integrando no transporte marítimo regular (ou de cabotagem), conforme definido.
39. A tabela *supra* mostra que a estrutura do mercado é constituída por 5 operadores independentes, em que se destaca o Grupo ETE, com uma quota de mercado que atingiu [40-50]%, [40-50]% e [40-50]%, nos anos de 2007, 2008 e 2009, respectivamente.
40. Na 2.<sup>a</sup> posição encontra-se o Grupo da Adquirente com quotas de mercado de [20-30]%, [20-30]% e [20-30]%, seguido da empresa Portline com [20-30]%, [10-20]% e [10-20]%, para os anos de 2007, 2008 e 2009, respectivamente.
41. Na 4.<sup>a</sup> posição situa-se a empresa Box Lines, cujas quotas de mercado foram naqueles anos de, respectivamente, [10-20]%, [10-20]% e [10-20]%.
42. De acordo com as quantidades transportadas<sup>8</sup> que estiveram na base da tabela *supra*, nos 3 últimos anos, conclui-se ter havido uma tendência decrescente na dimensão do mercado, verificando-se um decréscimo de cerca de 7,6% entre 2008 e 2009.
43. Em resultado da presente operação de concentração projectada, a quota de mercado da Via Marítima passará de [20-30]% para [30-40]% saindo a posição da empresa no mercado significativamente reforçada, logo a seguir ao Grupo ETE que, não obstante, mantém a liderança como o maior operador no mercado, com uma quota de [40-50]%.
44. Os valores do índice de *Herfindahl-Hirschman*<sup>9</sup> e *Delta*<sup>10</sup>, que resultam da operação, são iguais a cerca de [ $>2500$ ] e [ $>200$ ], respectivamente, o que, segundo a prática decisória da AdC e da Comissão Europeia, bem como das Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre

---

<sup>8</sup> Quantidades transportadas de e para a RAM, em TEU (“Twenty-foot equivalent unit” – corresponde a uma unidade de medida para a capacidade de carga em contentores): 2007 - 73.646 TEU; 2008 – 73.097 TEU e 2009 – 67.569 TEU.

<sup>9</sup> O Índice de *Herfindahl-Hirschman* ou *IHH* é calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, sendo frequentemente utilizado como uma medida do grau de concentração de mercado (este índice pode variar entre 0 e 10.000). A AdC e a Comissão Europeia aplicam o Índice *Herfindahl-Hirschman* (*IHH*) para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido vão as mais recentes *guidelines* em matéria apreciação de concentrações nos termos do Regulamento de controlo de concentrações (cf. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5 de Fevereiro de 2004).

<sup>10</sup> O *Delta* mede a variação no *IHH* que resulta da Operação.

concentrações horizontais<sup>11</sup>, indicia que a presente operação de concentração poderia suscitar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

45. A operação projectada agrega o 2.º e o 4.º operadores de mercado, conduzindo a um elevado grau de concentração no mercado. Contudo, a análise das quotas de mercado e os valores calculados do IHH e do delta constituem apenas indícios a ter em conta, pelo que se deve atender, para apreciação do impacto da presente operação, a outros aspectos relevantes, como sejam, a presença efectiva de concorrentes na prestação deste serviço e a não existência de barreiras significativas à entrada e/ou expansão, entre outros.
46. Este mercado contou com a entrada recente, em Novembro de 2008, de um novo operador - o Naviera Armas, armador das Ilhas Canárias - e que, no ano de 2009, veio a aumentar de forma bastante significativa as quantidades transportadas pelo que a sua quota de mercado ascendeu a [0-10%] nesse ano.
47. A rota efectuada pela Naviera Armas (Las Palmas - Tenerife - Madeira – Portimão – Madeira – Tenerife - Las Palmas), a qual ocorre às segundas-feiras, tem conseguido posicionar a empresa como uma concorrente efectiva às restantes empresas instaladas, podendo concluir-se que este mercado tem revelado condições para uma eventual possibilidade de novos entrantes, desde que adequados às características da procura, ainda que não se possa afirmar pela inexistência de barreiras à entrada neste mercado caracterizado por particularidades próprias e exigências regulamentares.
48. De mencionar ainda, que a Via Marítima pós-concentração explora duas rotas entre o Continente (Leixões) e a Região Autónoma da Madeira, continuando a confrontar-se com o Grupo ETE, líder do mercado e seu principal concorrente, o qual actua também com duas empresas (Transinsular e Vieira&Silveira) explorando 3 rotas entre o Continente (duas com partida de Lisboa e uma de Leixões) e a Região Autónoma da Madeira.
49. Por outro lado, concluiu-se, da análise efectuada, que os serviços em apreço são tendencialmente homogéneos, verificando-se, aliás, que os preços praticados pelos vários operadores não apresentam grande diferenciação. Ademais, verifica-se uma taxa de ocupação dos navios, nas rotas de e para a Madeira e os Açores, inferior a 50% (*in casu*, em 2009, verificou-se uma taxa de ocupação dos navios de 33,5% e 48%, respectivamente, nas rotas de e para a RAM<sup>12</sup> e a

---

<sup>11</sup> Vide parágrafo 20 das Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas, JOCE n.º C 31, de 5 de Fevereiro de 2004.

<sup>12</sup> Dados da OPM – Sociedade de Operações Portuárias da Madeira.

RAA<sup>13</sup>), a que não será alheio o facto do Decreto-Lei 7/2006, de 4 de Janeiro, que regula o transporte marítimo regular para as Regiões Autónomas, obrigar ao cumprimento de condições específicas onde se inserem os itinerários e regularidade do serviço, a fim de garantir o abastecimento da região insular.

50. Os factores referidos no ponto anterior contribuem para a existência de um efectivo poder negocial dos utilizadores dos serviços de transporte marítimo regular de mercadorias de e para as Regiões Autónomas, perante as empresas que fornecem este tipo de serviços, o que, aliás, é reforçado pelo facto dos 5 maiores clientes de cada uma daquelas empresas participantes na operação representarem mais de 60% dos respectivos volumes de negócios.
51. De tudo o exposto e em conclusão, a AdC considera que a presente operação de concentração não é susceptível de criar uma posição dominante, da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva, no mercado do transporte marítimo de mercadorias para e da RAM.

#### **Efeitos não horizontais**

52. Tal como referido na secção 5 *supra*, a Adquirente controla diversas sociedades cujas actividades se desenvolvem em mercados relacionados com a actividade da Adquirida (*transporte marítimo regular de mercadorias para e da Região Autónoma da Madeira (RAM)*).
53. Conforme já descrito, o Grupo da Adquirente encontra-se verticalmente integrado, exercendo a actividade de operador portuário através de licença não exclusiva, na Madeira; de Transitário, no Continente e na Madeira; e de Agente de Navegação também no Continente e na Madeira.
54. Por seu turno, a Adquirida Box Lines não exerce nenhuma destas actividades, nem no Continente nem na Madeira. De facto, subcontrata os serviços de operação portuária nos diversos portos, e actua apenas para si própria enquanto agente transitário (prestando serviços aos seus clientes para o transporte de mercadorias), sucedendo o mesmo como agente de navegação, efectuando o agenciamento dos seus navios em Leixões<sup>14</sup>.
55. Dado o exposto, e atendendo, em particular, a que as concorrentes da Adquirente também se encontram verticalmente integradas, a presente operação de concentração não será susceptível de ter efeitos restritivos da concorrência nos diversos mercados em causa. Acresce que a Adquirida

---

<sup>13</sup> Estimativas fornecidas pela Boxlines.

<sup>14</sup> A Adquirida também actua como agente de navegação próprio em Ponta Delgada.

não está presente nestes mercados não existindo qualquer sobreposição entre as actividades da Adquirida e da Adquirente.

## 6.2 Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da Região Autónoma dos Açores

56. A estrutura de oferta do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para o Arquipélago dos Açores é constituída por 3 armadores – em que sobressai, tal como na Região Autónoma da Madeira, as duas empresas pertencentes ao Grupo ETE (Empresa de Tráfego e Estiva)<sup>15</sup>, a Transinsular e a Vieira&Silveira, conforme se pode observar pela tabela *infra*.

**Tabela 4 – Estrutura do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e dos Açores, em 2007, 2008 e 2009**

Armador	2007 Quota (em TEU)*	2008 Quota (em TEU)	2009 Quota (em TEU)
Transinsular+Vieira&Silveira (ETE)	[40-50]%	[50-60]%	[40-50]%
Box Lines	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Mutualista	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
TOTAL	100%	100%	100%

Fonte: Notificação – OPM+Box Lines.

\* TEU (“Twenty-foot equivalent unit” – corresponde a uma unidade de medida para a capacidade de carga em contentores)

57. A estrutura de oferta deste mercado é constituída por um número menor de operadores do que na Madeira, não estando presente a Portline nem a Naviera Armas, que se encontram presentes naquela ilha. Por sua vez, para além do Grupo ETE e da empresa Adquirida, está também presente a empresa Mutualista, empresa que só actua nos Açores.
58. Da tabela *supra*, verifica-se que, nos últimos 3 anos, as quotas de mercado se mantiveram estáveis, sendo o mercado liderado pelo Grupo ETE com uma quota de [40-50%], e detendo a Box Lines uma quota de mercado de [20-30%].
59. Neste mercado, não se verifica qualquer sobreposição horizontal entre a Adquirente e a Adquirida, uma vez que aquela não se encontra a actuar nesta Região Autónoma. Assim, não

<sup>15</sup> Do Grupo Transinsular.

resultará da presente operação qualquer alteração na estrutura de mercado, não sendo a mesma susceptível de gerar preocupações de natureza jus-concorrencial.

### 6.3 Das Cláusulas Restritivas

60. Nos termos do Contrato de Compra e Venda subjacente à realização da presente operação de concentração, foi estipulada uma Cláusula de Não Concorrência ([**CONFIDENCIAL – Identificação da cláusula contratual**]), nos termos da qual o vendedor (SPRED) se obriga a não competir directamente com a empresa vendida (Box Lines), durante um período de [**CONFIDENCIAL – Teor da cláusula contratual**].
61. 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, devendo a referida cláusula ser apreciada à luz daquela disposição, beneficiando dos princípios orientadores da Comunicação da Comissão Europeia, de 5 de Março de 2005<sup>16</sup>.
62. Nestes termos, a Autoridade da Concorrência entende que a referida cláusula é necessária e proporcional ao objectivo de preservação do valor do negócio a transferir, estando o seu âmbito temporal dentro dos limiares normalmente aceites pela prática decisória nacional e comunitária<sup>17</sup>.
63. Nesta medida e atendendo aos critérios *supra* expostos, entende a AdC considerar a referida cláusula como necessária e directamente relacionada com a operação e, como tal, abrangida pela presente Decisão de não oposição, nos termos do n.º 5 do artigo 12.º da Lei da Concorrência.

## 7 PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

64. Atendendo a que as actividades desenvolvidas pela empresa Adquirida são objecto de regulação sectorial, a AdC, em 18 de Agosto de 2010, solicitou ao IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (“IPTM”), o respectivo parecer relativamente à operação de concentração em análise, ao abrigo do artigo 39.º, n.º 1, da Lei da Concorrência.

---

<sup>16</sup> Vide 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.

<sup>17</sup> *Ibid*, pontos 17 a 25.

65. O IPTM, em parecer emitido em 23 de Agosto de 2010, considerou que a concretização da operação de concentração notificada não promove a criação ou reforço de posição dominante na actividade de cabotagem de que possam resultar significativas obstruções à concorrência.

## 8 AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

66. 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, que é de não oposição.

## 9 DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

67. 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 mercados relevantes identificados: (i) *Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da Região Autónoma da Madeira (RAM)* e (ii) *Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias (cabotagem) para e da Região Autónoma dos Açores*.

Lisboa, 16 de Setembro de 2010

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

---

Manuel Sebastião

Presidente

---

Jaime Andrez

Vogal

---

João Espírito Santo Noronha

Vogal

