



Ccent. 16/2011

Powervia (Fundo Explorer II) / Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab

**Decisão da Autoridade da Concorrência
de Não Oposição com Condições e Obrigações**

[alínea a) do n.º 1 e n.º 2 do artigo 37.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho]

12/01/2012

**DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
DE NÃO OPOSIÇÃO COM CONDIÇÕES E OBRIGAÇÕES**

**Processo Ccent. 16/2011 – Powervia (Fundo Explorer II) / Laso*Auto-
Laso*Probilog*Laso Ab**

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 20 de Abril de 2011, foi notificada à Autoridade da Concorrência, 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 Powervia, S.A. (“Powervia”), do controlo exclusivo das sociedades Laso – Transportes, S.A. (“Laso”), Auto – Laso, S.A. (“Auto-Laso”)¹, Probilog – Transportes e Logística, Lda. (“Probilog”) e Laso – Abnormal Loads, S.A. (“Laso Ab”) (referidas em conjunto como “Adquiridas”), mediante a compra da maioria das acções representativas dos respectivos capitais sociais.
2. A operação notificada constitui uma operação de concentração, nos termos do artigo 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, sendo de notificação prévia obrigatória por preencher as condições previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma, referentes aos critérios da quota de mercado e do volume de negócios.
3. Em 27 de Julho de 2011, ao abrigo do artigo 35º, n.º1, alínea c), da Lei da Concorrência, a AdC adoptou uma decisão de passagem a investigação aprofundada, por considerar que, face aos elementos recolhidos na primeira fase do procedimento, a presente operação de concentração poderia ser susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante, da qual resultariam entraves significativos à concorrência efectiva no mercado identificado.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

4. A Powervia é uma sociedade que presta serviços administrativos às empresas por si participadas, sendo controlada pelo Fundo Explorer II – Fundo de Capital de Risco (“Fundo Explorer II”), um fundo de capital de risco cujo património se destina a ser investido na aquisição de participações no capital de outras sociedades.
5. Este fundo é gerido pela sociedade gestora Explorer Investments – Sociedade de Capital de Risco, S.A., a qual gere igualmente os Fundos Explorer I – Fundo de Investimento de Capital de Risco para Investidores Qualificados (“Fundo Explorer I”) e Explorer III – Fundo de Capital de Risco (“Fundo Explorer III”).

¹ A Auto-Laso foi constituída em Janeiro de 2008, tendo por objecto a reparação, assistência, manutenção de veículos motorizados, procedendo à assistência e reparação dos veículos das restantes empresas adquiridas.

6. As sociedades controladas pelo Fundo Explorer I, Fundo Explorer II e Fundo Explorer III atuam nos mais variados sectores de atividade².
7. A Powervia é uma holding do Fundo Explorer II, criada para gerir as empresas do grupo presentes no sector dos transportes de mercadorias, por via rodoviária (as sociedades Transportes Gonçalo, S.A. e FHM – Transportes Especiais, S.A.)³.
8. A Transportes Gonçalo, tem como principais clientes empresas do sector energético, sendo a FHM, vocacionada para o transporte de máquinas de construção, tendo, portanto como principais clientes empresas do sector da construção civil.
9. Os volumes de negócios do Grupo Explorer, correspondentes aos volumes de negócios realizados por todas as sociedades controladas pelo Fundo Explorer I, Fundo Explorer II e Fundo Explorer III, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2007, 2008 e 2009/10, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Explorer, para os anos de 2007, 2008 e 2009/10

<i>Milhões Euros</i>	2007	2008	2009/10*
Portugal	[<150]	[>150]	[>150]
EEE	[<150]	[>150]	[>150]
Mundial	[<150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

*Os valores apresentados incluem os ajustamentos necessários, tendo em conta as alienações e as aquisições ocorridas, durante o ano de 2010, pelo Grupo Explorer.

2.2. Empresas Adquiridas

10. As empresas Adquiridas, designadamente a Laso⁴, a Probilog⁵ e a Laso Ab⁶, são sociedades que operam no sector do transporte de mercadorias por via rodoviária, atuando, as duas primeiras, no mercado nacional e a Laso Ab maioritariamente em Espanha.
11. Estas empresas prestam serviços de transporte de mercadorias por via rodoviária a clientes de diversas áreas de negócio, nomeadamente, do sector industrial, energético, petroquímico, moldes, transformadores, metalúrgico, construção civil, obras públicas, maquinaria, náutico e de montagem de vigas pré-fabricadas.
12. Por sua vez, a empresa Auto-Laso, constituída em Janeiro de 2008, tem como principal atividade a prestação de serviços de assistência, manutenção e reparação aos veículos das demais empresas Adquiridas, constituindo a prestação deste tipo de

² No âmbito do controlo do Fundo Explorer I encontram-se as empresas [CONFIDENCIAL]; o Fundo Explorer II detém o controlo das seguintes empresas – [CONFIDENCIAL]; o Fundo Explorer III controla [CONFIDENCIAL].

³ Cfr. Processo Ccent. 10/2010 – Fundo Explorer II/Transportes Gonçalo, decisão de 8 de Abril de 2010.

⁴ Esta empresa resultou da fusão, ocorrida em 21 de Julho de 2010, das empresas Laso, Solenha – Soc. de Transportes Rodoviários, Lda. e Transportes Lamarão.

⁵ A Probilog foi constituída em Abril de 2004 para o transporte rodoviário de mercadorias.

⁶ A Laso Ab foi constituída em Setembro de 2008, tendo como principal objectivo a prestação de serviços internacionais e serviços fora do território nacional.

serviços a entidades terceiras, uma atividade meramente residual, no volume de negócios da empresa ([0-10%]).

13. Os volumes de negócios realizados pelas Adquiridas, 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 das Adquiridas, para os anos de 2008, 2009 e 2010

<i>Milhões Euros</i>	2008	2009	2010⁷
Portugal	[>2]	[>2]	[>2]
EEE	[>2]	[>2]	[>2]
Mundial	[>2]	[>2]	[>2]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

14. Nos termos acordados no Contrato Promessa de Compra e Venda de Ações e Quotas (“Contrato”), celebrado entre a Powervia e os acionistas das Adquiridas, [CONFIDENCIAL – data de celebração do acordo], as transacções projectadas consistem na aquisição, pela Powervia do controlo exclusivo das sociedades Laso, Auto-Laso, Probilog e Laso Ab, mediante a aquisição de acções representativas de [CONFIDENCIAL - % representativa da maioria do capital social adquirido] dos respectivos capitais sociais⁸.
15. As transacções projetadas configuram operações interligadas, constituindo, por conseguinte, uma única operação de concentração, para efeitos 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, atenta a cláusula de condicionalidade recíproca constante do Contrato⁹.
16. A presente operação de concentração tem carácter horizontal, na medida em que existe sobreposição entre as atividades desenvolvidas pelas participantes, nos termos melhor descritos *infra*, ao nível da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, e, em particular, de serviços de transporte especial de mercadorias.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto Relevante

Enquadramento regulamentar do sector

17. As atividades das empresas participantes na presente operação de concentração desenvolvem-se no sector do transporte rodoviário de mercadorias, tanto no transporte dito regular de carga geral, como no transporte especial/excepcional de mercadorias.

⁷ Conforme informação disponibilizada pela Notificante, os valores indicados para 2010 resultam de [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].

⁸ O remanescente do capital social ([CONFIDENCIAL]%) das Adquiridas será detido, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].

⁹ Cfr. Cláusula [CONFIDENCIAL – número cláusula contratual] do Contrato Promessa de Compra e Venda de Acções e Quotas.

18. O transporte rodoviário de mercadorias encontra-se sujeito a regulação nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho¹⁰.
19. Para efeitos da legislação aplicável, considera-se como transporte rodoviário de mercadorias¹¹ *“a atividade de natureza logística e operacional que envolve a deslocação física de mercadorias em veículos automóveis ou conjuntos de veículos, podendo envolver ainda operações de manuseamento dessas mercadorias, designadamente grupagem, triagem, receção, armazenamento e distribuição”*¹².
20. As definições legais constantes do referido diploma assumem particular relevância no contexto do enquadramento da presente operação de concentração e das atividades das partes, pelo que se considera essencial dar aqui por inteiramente reproduzidas algumas dessas definições, designadamente a definição de transportes em regime de carga completa¹³ e de transporte em regime de carga fraccionada¹⁴.
21. Nos termos da legislação identificada, a atividade de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, nacional ou internacional, está sujeita a licenciamento obrigatório pelo IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (“IMTT”), tanto no que respeita à empresa como no que respeita aos veículos utilizados para o exercício da atividade.
22. Dentro da categoria geral de transportes rodoviários de mercadorias, a legislação individualiza e sujeita a regulamentação específica os denominados “transportes especiais”, definidos como *“os transportes que, designadamente pela natureza ou dimensão das mercadorias transportadas, devem obedecer a condições técnicas ou a medidas de segurança especiais”*¹⁵.
23. O transporte especial abrange, por um lado, o transporte de objetos indivisíveis cuja dimensão ou peso excedem os limites regulamentares (este tipo de transporte é identificado, na legislação aplicável, como transporte excepcional¹⁶) e, por outro lado, o transporte especial que pela natureza perigosa da mercadoria transportada (combustíveis, explosivos, ou outras mercadorias perigosas¹⁷), encontra-se sujeito a condições técnicas ou a *medidas de segurança especiais*¹⁸.

¹⁰ O Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho (alterado pelos Decretos-Lei n.º 127/2008, de 21 de Julho e 136/2009, de 5 de Junho, que procedeu à sua republicação) aplica-se ao transporte rodoviário de mercadorias efectuado por meio de veículos automóveis ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2500 kg.

¹¹ Cfr. Artigo 2.º alínea d) do Decreto-Lei n.º 257/2007.

¹² Cfr. Artigo 2.º alínea a) do Decreto-Lei n.º 257/2007.

¹³ Nos termos do Artigo 2.º alínea n) do Decreto-Lei n.º 257/2007, entende-se por transportes em regime de carga completa os transportes por conta de outrem em que o veículo é utilizado no conjunto da sua capacidade de carga por um único expedidor. Entende-se por expedidor a pessoa que contrata com o transportador a deslocação das mercadorias, nos termos da alínea q) do artigo e diploma identificados.

¹⁴ Nos termos do Artigo 2.º alínea o) do Decreto-Lei n.º 257/2007, entende-se por transportes em regime de carga fraccionada os transportes por conta de outrem em que o veículo é utilizado por fracção da sua capacidade de carga por vários expedidores.

¹⁵ Cfr. Artigo 2.º alínea l) do Decreto-Lei n.º 257/2007.

¹⁶ Cfr. ponto 27.

¹⁷ Uma determinada mercadoria é considerada mercadoria perigosa, para efeitos de transporte rodoviário, quando é abrangida pelos critérios de classificação fixados no Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada – (“ADR”).

¹⁸ O transporte de mercadorias perigosas encontra-se submetido às disposições do ADR, aplicando-se ainda as disposições do Decreto-Lei nº 41-A/2010, de 29 de Abril.

24. Ora, a presente decisão versa sobre o transporte especial dito excepcional, excluindo-se, dessa forma, o transporte especial de mercadorias perigosas. O que resulta do facto das empresas participantes na presente operação se dedicarem, essencialmente, ao transporte excepcional, em função da dimensão e/ou peso da carga transportada, área em que se verifica uma sobreposição significativa das atividades das partes, conforme se concluirá *infra*.
25. Ainda assim, e para efeitos da presente decisão, os termos “transporte especial” e “transporte excepcional” serão utilizados de forma indiscriminada, ainda que se excluam da análise os transportes especiais de mercadorias perigosas, focando-se a análise no transporte excepcional, atendendo aos fundamentos apresentados no ponto anterior.
26. Dito isto, o Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito (“RAET”)¹⁹ consagra as condições de utilização da via pública, no transporte especial de mercadorias, por veículos que, pelas suas próprias características ou em virtude do transporte de objetos indivisíveis, excedem as dimensões ou pesos regulamentares.
27. Para efeitos deste Regulamento, considera-se transporte excepcional²⁰ “*o transporte realizado em veículo ou conjunto de veículos que, em virtude do transporte de objetos indivisíveis, excede os limites regulamentares²¹ ou cuja carga excede os limites da respectiva caixa.*”
28. Nos termos legais, o trânsito de veículos afectos ao transporte especial de objetos indivisíveis encontra-se sujeito à obtenção de uma autorização concedida pelo IMTT, que poderá ser anual²², ocasional²³ ou de curta duração²⁴, em função das dimensões das mercadorias transportadas, face aos limites regulamentares de peso, peso bruto, peso por eixo, comprimento, largura ou altura.
29. Em concreto e atendendo a que os pressupostos para a emissão de autorizações ocasionais e de curta duração dependem de se encontrarem excedidos os limites máximos permitidos para a emissão de autorizações anuais, refira-se que os “*transportes excepcionais, com autorização anual, não podem exceder qualquer das*

¹⁹ Aprovado pela Portaria n.º 387/99 de 26 de Maio e revisto pela Portaria n.º 787/2009, de 28 de Julho.

²⁰ Cfr. Alínea j) do n.º 1 do Artigo 1.º do RAET.

²¹ Limites de peso, peso bruto, peso por eixo, comprimento, largura ou altura, estabelecidos no regulamento previsto no n.º 1 do artigo 57.º do Código da Estrada (Artigo 1.º alínea i) do RAET.

²² Cfr. Artigo 3.º, n.º 1 do RAET “*O trânsito de veículos ou conjuntos de veículos está sujeita a autorização anual sempre que estes transportem objetos indivisíveis cujas dimensões excedam os limites das respectivas caixas de carga ou a altura de 4m a contar do solo, sem prejuízo do disposto nos artigos 9.º (autorizações ocasionais) e 13.º (veículos isentos de autorização).*”

²³ Cfr. Artigo 9.º, n.º 1 do RAET “*O trânsito de veículos está sujeito a autorização ocasional sempre que a) as dimensões do veículo ou do conjunto excedam os limites máximos permitidos para emissão de autorização anual, quando se trate de veículo excepcional (veículo ou conjunto de veículos que, por construção, excede os limites regulamentares); b) as dimensões totais e ou o peso bruto do veículo ou do conjunto excedam os limites máximos permitidos para emissão de autorização anual” (sublinhado nosso).*

²⁴ Cfr. Artigo 10.º, n.º 1 do RAET “*Para os veículos ou conjuntos de veículos sujeitos a autorização ocasional podem ser emitidas autorizações de curta duração quando a) os objetos indivisíveis transportados tenham as mesmas características; b) os objetos indivisíveis tenham dimensões e peso iguais ou inferiores aos que constam da autorização; c) o transporte se realize no mesmo itinerário” (sublinhado nosso).*

*seguintes dimensões e peso: a) Comprimento total: 25,25 m; b) Largura total: 4m; c) Altura total: 4,60 m; d) Peso bruto: 60 t.*²⁵.

30. Tratando-se de autorizações ocasionais ou de curta duração, o requerimento para a respectiva emissão deve ser instruído com: (a) desenho cotado do veículo ou do conjunto veículo e carga, na escala adequada; e (b) memória descritiva, indicando com rigor os locais de entrada e saída em cada via, através da indicação da designação das respectivas vias, assim como da identificação clara dos nós respectivos, seja através da sua designação e ou da localidade mais próxima e/ou dos respectivos quilómetros na intersecção²⁶.
31. A emissão de licenças encontra-se sujeita ao pagamento de uma taxa, a qual, no que respeita a autorizações anuais, é de €75 (setenta e cinco euros), e no que respeita a autorizações de curta duração e ocasionais é de €300 (trezentos euros), nos termos legalmente previstos²⁷.
32. A regulamentação legal aplicável ao transporte excepcional prevê ainda a obrigação de sinalização da carga²⁸, de acompanhamento por carro-piloto²⁹, de acompanhamento por batedores³⁰, bem como restrições ao trânsito de veículos³¹.
33. As autorizações especiais de trânsito para o transporte de objetos indivisíveis são, regra geral, válidas para o transporte de um único objecto, ressalvadas situações excepcionais, nas quais poderão ser transportados vários objetos se, cumulativamente, se verificarem os seguintes requisitos: (a) os objetos indivisíveis tiverem as mesmas características; (b) não for excedido o peso bruto regulamentar; e (c) não forem excedidas as dimensões totais permitidas para o transporte do objecto de maiores dimensões³².
34. A legislação nacional define e estabelece, igualmente, regras para o transporte internacional, definido como “*o transporte que implica o atravessamento de fronteiras e se desenvolve parcialmente em território nacional*”, bem como para operações de cabotagem³³, definidas como “*a realização de transporte nacional por transportadores não residentes*”³⁴.
35. Os transportes internacionais e os transportes de cabotagem, a realizar em território nacional, por transportadores não residentes sediados fora do território da União Europeia, estão sujeitos a autorização a emitir pelo IMTT, a qual é condicionada pelo princípio da reciprocidade com a legislação do respectivo Estado de origem.

²⁵ Cfr. Artigo 4.º, n.º 1 als. a) – d) do RAET.

²⁶ Cfr. Modelo 17 – IMTT – Elementos a Anexar ao Pedido - Transporte Excepcional (b).

²⁷ Cfr. Anexo à Portaria n.º 1165/2010, de 9 de Novembro (XI – Veículos e equipamentos, B – Veículos, 6 – Autorizações Especiais, 6.2. – Emissão de autorização de trânsito ocasional e de curta duração, 6.5. – Outras autorizações especiais de circulação de veículos) e Declaração de Rectificação n.º 1/2011 (ponto 4).

²⁸ Cfr. Artigo 16.º do RAET.

²⁹ Cfr. Artigo 17.º do RAET.

³⁰ Cfr. Artigo 19.º do RAET.

³¹ Cfr. Artigos 20.º - 22.º do RAET.

³² Cfr. Artigo 25.º n.º 4 do RAET.

³³ Cfr. Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece as regras relativas à cabotagem.

³⁴ Nos termos das alíneas h) e i) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 257/2007, respectivamente, entende-se por transportador residente “qualquer empresa estabelecida em território nacional a exercer a atividade transportadora” e por transportador não residente “qualquer empresa estabelecida num país estrangeiro habilitada a exercer a atividade nos termos da regulamentação desse país”.

36. Os transportes de cabotagem efectuados por transportadores da União Europeia e do EEE são autorizados, enquanto efectuados na sequência de um transporte internacional, desde que não excedam três operações de cabotagem durante um prazo de sete dias a contar da data de descarga das mercadorias objecto de transporte internacional³⁵.
37. No caso de entrada em vazio no território português, só é admitido o transporte de cabotagem pelos transportadores da União Europeia e do EEE se a operação se realizar no prazo de três dias a contar da data de entrada em vazio em Portugal, e dentro dos sete dias seguintes à descarga das mercadorias objecto do transporte internacional precedente.
38. Estas regras estão perfeitamente enquadradas e em sintonia com a regulamentação comunitária aplicável ao transporte internacional rodoviário de mercadorias, em concreto o Regulamento (CE) n.º 1072/2009³⁶.
39. Nos termos previstos na legislação comunitária referida, os transportadores titulares de licença comunitária “deverão ser autorizados a efetuar, a título temporário, serviços de transporte nacional num Estado Membro sem aí disporem de uma sede ou outro estabelecimento,” sendo que as operações de cabotagem apenas “não deverão ser proibidas se não forem levadas a cabo de uma forma que constitua uma actividade permanente ou continua no Estado-Membro de acolhimento” leia-se, no território nacional (considerandos 13 e 15 respectivamente – sublinhado nosso).
40. Esta é a razão de ser das regras relativas à frequência autorizada de operações de cabotagem e ao período em que as mesmas poderão ser realizadas.

Posição da Notificante

41. A Notificante, não obstante reconhecer que tanto as suas participadas – Transportes Gonçalo e FHM – como as Adquiridas prestam serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, com particular enfoque no transporte especial de mercadorias, propõe como mercado do produto relevante, para efeitos da presente operação de concentração, *o mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em full truck load (“FTL”)*³⁷, considerando não fazer sentido uma segmentação mais estreita deste mercado, ao nível do transporte especial ou excepcional de mercadorias, por via rodoviária.
42. A Notificante fundamenta esta sua posição, ao longo de todo o procedimento, com base na alegada substituibilidade, quer do lado da procura quer do lado da oferta, dos serviços prestados no âmbito do transporte de mercadorias, por via rodoviária, e, em particular, a substituibilidade entre o transporte especial/excepcional e qualquer outro tipo de transporte em FTL. Para fundamentar esta sua perspectiva, argumenta que:
 - (i) os produtos transportados pelas empresas participantes podem ser objecto quer de transporte especial/excepcional, quer de transporte de dimensões e peso

³⁵ Cfr. Artigo 17.º-A do Decreto-Lei n.º 257/2007 na sequência do aditamento introduzido pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de Junho.

³⁶ Cfr. Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Outubro de 2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias.

³⁷ Cfr. Resposta à pergunta 5 do pedido de elementos formulado pela AdC, em 5 de Maio de 2011, ao abrigo do artigo 34.º, n.º 2, da Lei da Concorrência.

- regulamentares, não sendo possível categorizar o tipo de transporte com base no tipo de carga;
- (ii) o equipamento utilizado não é específico de um tipo de transporte, sendo passível de diversas utilizações;
 - (iii) outras empresas presentes quer no território nacional, quer no estrangeiro oferecem serviços considerados substituíveis com os das empresas participantes;
 - (iv) a regulamentação do sector e a necessidade de obtenção de autorizações especiais não constituem uma barreira à entrada;
 - (v) o transporte rodoviário de mercadoria não exige conhecimentos ou *know-how* específicos;
 - (vi) não existem diferenças significativas de preços entre o transporte especial/excepcional e o transporte não especial/excepcional, que justifiquem a autonomização de um mercado do transporte especial/excepcional de mercadorias;
 - (vii) os investimentos necessários para a entrada na atividade não são demasiado elevados, de forma a constituírem uma barreira à entrada.
43. A Notificante, apesar de considerar que o mercado do produto relevante é o mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em *full truck load* (“FTL”), apresentou, todavia, visando uma avaliação do impacto jus-concorrencial da operação de concentração projetada, estimativas da dimensão do mercado da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, em FTL, considerando apenas os veículos de carga superior a 40 toneladas³⁸, os quais identifica como sendo os que, regra geral, são utilizados na prestação de serviços de transportes especiais.
44. Adicionalmente, atenta a atividade da Auto-Laso, que se encontra ativa na prestação de serviços de reparação e manutenção de veículos (*Cfr.* ponto 12), a Notificante entendeu que esta atividade não justificava uma autonomização como um outro mercado relevante, na medida em que, por um lado, o volume de negócios desta empresa é residual face ao volume de negócios das Adquiridas na sua globalidade³⁹, e, por outro lado, dada a natureza acessória da atividade da Auto-Laso que presta essencialmente serviços intra-grupo.
45. Face ao exposto, a Notificante considera como mercado do produto relevante, para efeitos da avaliação do impacto da presente operação de concentração, o mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em “*full truck load*” ou “FTL”.

Posição da AdC

46. A Autoridade da Concorrência analisou, no âmbito do processo Ccent. 10/2010 – Fundo Explorer II/Transportes Gonçalo*FHM, o sector do transporte de mercadorias por via rodoviária⁴⁰. A referida operação de concentração consistiu na aquisição, pelo

³⁸ A Notificante recorreu à informação do INE, que publica dados correspondentes a: (i) número de veículos; (ii) distância percorrida; e, (iii) volume/toneladas transportadas.

³⁹ Segundo a Notificante, o volume de negócios da Auto-Laso, em território nacional, representou, em 2009, [0-10]% do volume de negócios das Adquiridas, em território nacional, sendo o seu volume de negócios total inferior a [0-10]% do volume de negócios total das Adquiridas.

⁴⁰ Processo Ccent. 10/2010 – Fundo Explorer II/Transportes Gonçalo, decisão de 8 de Abril de 2010. O Fundo Explorer II é igualmente Adquirente na presente operação de concentração.

Fundo Explorer II (que detém o controlo da sociedade Powervia – adquirente no processo de controlo de concentrações ora em apreciação), do controlo exclusivo das sociedades Transportes Gonçalo, S.A. e da sua participada FHM.

47. Tendo em conta as atividades desenvolvidas pelas adquiridas naquele precedente decisório – transporte rodoviário de mercadorias, com especial enfoque no transporte especial de mercadorias –, a Autoridade da Concorrência aceitou, para efeitos daquele procedimento, o mercado do produto relevante então proposto pela adquirente, como sendo o mercado dos transportes de mercadorias por via rodoviária, na categoria *full truck load* (“FTL”) ou carga completa. Contudo, a AdC admitiu, naquele precedente decisório, a possibilidade de se proceder a uma segmentação mais fina do mercado, em função, designadamente, da categoria da carga transportada.
48. Como referido *supra* e no que respeita à presente operação de concentração, a Notificante adoptou a mesma delimitação de mercado de produto relevante considerada no supracitado precedente decisório da AdC, sublinhando que não se justificaria uma delimitação mais estreita desse mercado.
49. Atente-se, todavia, que naquele precedente decisório, a AdC não deixou de referir a possibilidade de se considerar uma delimitação de mercado em função das categorias da carga transportada, muito embora tenha aceitado, para efeitos de análise daquela operação, a definição de mercado do produto proposta pela Notificante. Tal deveu-se a que, perante a natureza conglomeral da referida operação de concentração, as conclusões da análise jus-concorrencial não se revelariam distintas, em função de uma segmentação mais lata ou mais estreita do mercado do produto relevante considerado.
50. Ora, entende a AdC que o exercício da delimitação do mercado do produto relevante tem um carácter meramente instrumental, em sede de análise jus-concorrencial em matéria de controlo de concentrações, visando, tão só, enquadrar os condicionalismos concorrenciais determinantes para a estratégia das empresas participantes.
51. Assim, este exercício de delimitação do mercado do produto relevante deverá permitir a identificação de todos os produtos/serviços e operadores susceptíveis de restringir o comportamento das empresas participantes na operação de concentração projetada, no que se refere a preços praticados ou a qualquer outra variável determinante para a dinâmica de concorrência (qualidade, tipo de serviço, inovação, disponibilidade)⁴¹.
52. A prestação do serviço de transporte de mercadorias, por via rodoviária, assume-se como um tipo de serviço não homogéneo ou diferenciado, caracterizado pela possibilidade de múltiplas combinações de factores (*v.g.*, em termos das categorias da carga transportada, dos equipamentos utilizados e das necessidades específicas dos clientes), que poderá conduzir a uma segmentação mais fina do mercado do produto/serviço relevante, de modo a permitir a avaliação do impacto jus-concorrencial de uma operação de concentração nesse sector.
53. Essa diferenciação encontra-se estreitamente ligada à existência de inúmeros critérios, sejam, entre outros, em função da tipologia da carga transportada, das necessidades específicas de determinado cliente ou grupo de clientes, do *know how* exigido, de requisitos técnicos associados ao tipo de transporte e de equipamento adequado, susceptíveis de determinar diferentes níveis de segmentação no âmbito da delimitação do mercado do produto relevante.

⁴¹ Essa identificação dos produtos susceptíveis de exercerem pressão concorrencial significativa sobre o produto/serviço das empresas envolvidas na operação de concentração é resultante da substituíbilidade entre diferentes produtos/serviços, quer do lado da procura quer do lado da oferta.

54. A necessidade de uma segmentação mais fina do mercado do produto relevante será tanto mais premente, quanto a operação de concentração em análise seja de natureza horizontal e susceptível de resultar numa sobreposição significativa entre as partes envolvidas, em determinados segmentos específicos do transporte de mercadorias.
55. A sobreposição significativa das atividades das partes, em determinados segmentos do transporte de mercadorias, verifica-se na operação de concentração ora em apreço, no que diz respeito, em particular, à prestação de serviços de transporte de cargas indivisíveis de grande dimensão e tonelagem, ou seja, no transporte especial/excepcional⁴².
56. Acresce que, de acordo com os resultados da investigação de mercado realizada pela AdC, no âmbito do presente procedimento, determinados clientes ou grupos de clientes das empresas envolvidas na operação em apreço têm necessidades específicas de transporte excepcional de cargas, não tendo, os vários operadores de transporte de mercadorias, por via rodoviária, a mesma capacidade de cobrir as necessidades específicas desses diferentes clientes ou grupos de clientes (*Vide* Pontos 76, 78 e 79).
57. Assim, considera-se que a segmentação do mercado por categoria de carga transportada assume relevância no presente procedimento, uma vez que a operação de concentração é susceptível de afectar, de forma distinta, diferentes clientes ou grupos de clientes, designadamente porque o conjunto de empresas com capacidade para prestar serviços a diferentes segmentos de clientes é distinto, havendo ainda a possibilidade das empresas praticarem preços distintos a diferentes grupos de clientes, o que justificará uma segmentação do mercado por tipo de cliente ou por categoria das cargas transportadas⁴³.
58. Neste contexto, importa aferir de que forma a operação é susceptível de ter impacto sobre as alternativas de fornecimento de determinados segmentos de clientes, que, pela natureza das suas necessidades (*v.g.*, categorias de cargas transportadas ou exigências específicas em termos de capacidade), apenas possam recorrer a um grupo de operadores de maior capacidade, onde se incluem as empresas envolvidas na operação de concentração.
59. O Contra-Interessado, nas suas observações recebidas pela AdC, no âmbito do direito de participação de terceiros interessados (artigo 33.º da Lei da Concorrência), considerou justificar-se uma delimitação mais fina do mercado, em função da dimensão da carga transportada, uma vez que, no seu entendimento, a delimitação do mercado do produto/serviço relevante apresentado pela Notificante e *supra* identificado, não traduz verdadeiramente as características particulares do transporte de mercadorias prestado pelas empresas participantes.
60. Na perspectiva do Contra-Interessado *“resulta clara a necessidade de delimitação, como mercado relevante distinto, do mercado nacional da prestação de serviços de transportes excepcionais de mercadorias, dentro do qual se deverá ainda distinguir a oferta de grande capacidade”*. Com efeito, o Contra-Interessado propõe uma

⁴² Tal deriva do facto de a atividade da Notificante estar centrada na prestação de serviços de transporte especial ([CONFIDENCIAL – segredo de negócio] do seu volume de negócios). Por outro lado, a prestação de serviços de transporte especial representa [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] do volume de negócios total das Adquiridas.

⁴³ A possibilidade das empresas praticarem preços distintos a diferentes grupos de clientes, e a forma como tal se reflete na definição do mercado relevante, é referida, por exemplo, nas recentes Linhas de Orientação do OFT/CC (*“Merger Assessment Guidelines”* de 8.9.2010, pontos 5.2.5 al.c), 5.228 e ss.) e da FTC/DOJ (*“Horizontal Merger Guidelines”* de 19.8.2010 ponto 3).

delimitação mais restrita do mercado do produto/serviço relevante, partindo da dimensão da carga transportada, tendo em consideração o volume e frequência dos transportes a contratar, designadamente, por empresas dos sectores da construção civil e obras públicas e energia, que designa de “oferta de grande capacidade”.

61. Tal como referido *supra*, a Transportes Gonçalo encontra-se focalizada na prestação de serviços de transporte para empresas do sector energético, enquanto a FHM está vocacionada para o transporte de máquinas de construção.
62. Por sua vez, as empresas Laso, Probilog e Laso Ab, prestam serviços de transporte aos mais diversos sectores – energético, industrial, construção civil e obras públicas, entre outros. A Laso Ab encontra-se sediada em Espanha, dedicando-se sobretudo ao transporte de mercadorias naquele país.
63. Aliás, como referido no ponto 43, a Notificante admite a vocação das empresas envolvidas para o transporte de produtos de elevado peso e dimensão.
64. Da investigação de mercado realizada pela AdC e dos elementos recolhidos junto de clientes e concorrentes das empresas participantes na operação, resulta, igualmente, fundada a vocação das empresas participantes na presente operação de concentração para o transporte especial, em concreto para o transporte de mercadorias com grandes pesos e dimensões.
65. As respostas recebidas de clientes e concorrentes das empresas participantes enfatizaram, precisamente, a representatividade singular destas empresas no transporte excepcional de mercadorias – e, dentro deste, a representatividade junto de determinados segmentos de clientes ou categorias de cargas transportadas –, afirmando-se expressamente que, para determinado tipo de carga de grande dimensão e indivisível, dificilmente existirão alternativas às empresas participantes na operação de concentração ora em apreço.
66. A este propósito, um dos operadores contactados refere que *“o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem é constituído por cerca de 9.500 empresas com cerca de 58.000 camiões, pelo que seria fácil concluir que a concentração em análise não colocaria qualquer problema de concorrência para os transportes de cargas completas (FTL) pela constatação de a grande maioria da frota prestar este tipo de serviços, o que não é o caso [...]”.⁴⁴*
67. Neste contexto, atento o enquadramento legal *supra* exposto, o tipo de transporte realizado pelas empresas participantes enquadra-se na definição de transporte excepcional de mercadorias em função da mercadoria transportada, em concreto, em função do peso, dimensão e indivisibilidade da carga.
68. Assim, face às atividades das empresas participantes, a AdC procurou, na investigação de mercado realizada, avaliar em que medida poderão os serviços de transporte geral de mercadoria por via rodoviária e os serviços de transporte excepcional de mercadorias por via rodoviária, integrar o mesmo mercado relevante do produto, na linha proposta pela Notificante, ou se, pelo contrário, deverão antes integrar mercados do produto relevante autónomos. Para este efeito, foram tidos em conta elementos de substituíbilidade do lado da procura e do lado da oferta.

⁴⁴ Cfr. Resposta da empresa Arnaud Logis a pedido de elementos da AdC, datada de 25 de Maio de 2011.

69. No que concerne a substituibilidade do lado da procura, importa determinar em que medida as necessidades dos clientes de transporte excepcional poderão ser satisfeitas através de um serviço alternativo, em concreto o transporte geral de mercadorias por via rodoviária.
70. Recorde-se que, a este respeito, a Notificante defende, por um lado, que os produtos transportados pelas empresas participantes podem ser objecto quer de transporte especial/excepcional, quer de transporte de dimensões e peso regulamentares, não sendo possível categorizar o tipo de transporte com base no tipo de carga e, por outro lado, que o equipamento utilizado não é específico de um tipo de transporte, sendo passível de diversas utilizações, não exigindo um conhecimento ou especial *know-how* (*Vide* Ponto 42).
71. Ora, o argumento utilizado pela Notificante ignora, por um lado, o enquadramento legal atrás exposto, que identifica os condicionalismos subjacentes ao transporte excepcional, os quais têm por base, precisamente, os critérios do peso, da dimensão e da indivisibilidade da carga, e, por outro lado, não centra a sua análise naquilo que é essencial para aferir da substituibilidade do lado da procura, ou seja, se os clientes com necessidades de transporte excepcional conseguem satisfazer as mesmas, recorrendo, para o efeito, aos serviços de transporte geral de mercadorias por via rodoviária.
72. Ademais, a necessidade de segmentação de um mercado autónomo de transporte excepcional não é posta em causa pelo alegado facto, referido pela Notificante, de que os equipamentos de transporte especial de mercadorias não são específicos a determinada categoria de mercadorias transportadas, antes podendo ser utilizado para diversos tipos de carga.
73. Com efeito, ainda que determinado equipamento possa ser utilizado no transporte de várias categorias de carga especial, este elemento apenas relevaria para aferir da necessidade de segmentar o mercado do transporte especial de mercadorias em função das categorias de cargas transportadas, sem que do mesmo se possa concluir que as empresas participantes na operação sofrem, ao nível dos serviços de transporte especial, a concorrência de empresas de transporte de mercadorias em FTL.
74. Nem tão pouco o facto de as empresas participantes na operação realizarem transporte “não excepcional” de cargas com recurso a equipamentos e veículos aptos ao transporte excepcional⁴⁵, altera as conclusões da AdC, uma vez que, tal facto apenas releva para que se possa, eventualmente, concluir que os operadores de transporte de cargas “não excepcionais” possam, em determinadas circunstâncias e de uma forma eventualmente limitada, enfrentar pressão concorrencial exercida pelos operadores de transporte especial, sem que o inverso se verifique.
75. As respostas obtidas junto dos clientes contactados em sede de instrução permitem concluir que a categoria de carga transportada (peso e dimensão) determina o tipo de transporte necessário, verificando-se que não existe substituibilidade para o cliente entre transporte geral e o transporte especial de mercadorias. Os clientes contactados identificam ainda prestadores de serviços claramente distintos, consoante esteja em causa necessidades de um ou de outro tipo de transporte.
76. Neste sentido, um dos clientes inquiridos refere que “[...] *utiliza essencialmente transportes normais em galera aberta (carga útil de 24 ton) e transportes especiais para peças de grande dimensão e tonelagem. As alternativas ao nosso transportador*

⁴⁵ Cfr. resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 17 de Junho de 2011.

*principal existe para os carros de galera aberta 24 ton de carga útil [...] no que toca os transportes especiais, a única alternativa no mercado é a transportes Gonçalo*⁴⁶.

77. Outro dos clientes consultados refere na sua resposta que “*recorre pouco a transporte rodoviário normal em regime FTL pela natureza dos bens que produz e, por conseguinte, que transporta*”.
78. Igualmente evidenciando possíveis diferenças ao nível das alternativas de fornecimento consoante a carga transportada, um dos operadores consultados referiu que “[...]há outras empresas no sector com qualidade idêntica nos transportes nacionais e de características consideradas “normais”. Há determinados tipos de transportes, por exemplo escavadoras de grande porte (acima das 50ton) onde os restantes transportadores não têm resposta. Nestas situações ficamos limitados à Laso e FHM com as consequências que resultam desta situação”⁴⁷.
79. No mesmo sentido, outro operador de mercado aponta para diferenças entre as alternativas de fornecimento dos serviços de transporte de carga geral e especial, referindo que “a[o] nível de outro tipo de transporte [transporte de carga geral, não especial] existe um grande leque de fornecedores que podemos optar”⁴⁸.
80. Também no que concerne os argumentos apresentados pela Notificante quanto à inexistência de especificidade do equipamento utilizado e de exigência de conhecimentos ou *Know-How* no que respeita ao transporte especial, em fundamentação de uma presumível substituibilidade do lado da procura e oferta entre transportes de carga geral e especial, veio a investigação de mercado contrariar este entendimento.
81. De facto, um dos operadores contactados refere que o transporte especial constitui uma área “[...] igualmente muito restrita por ser altamente especializada devido ao facto de os investimentos nos equipamentos de transportes especiais serem muito avultados e por exigir conhecimentos técnicos interdisciplinares muito específicos”⁴⁹.
82. Quando questionada pela AdC sobre se considera que os principais operadores de transporte de mercadorias, por via rodoviária, poderão, com facilidade e sem custos muito elevados, passar a oferecer o mesmo tipo de serviços de transporte especial de mercadorias que é oferecido pelos Transportes Gonçalo e pelo Grupo Laso, referiu ainda a Cargobel que “os elevados custos associados à aquisição dos equipamentos necessários à realização dos serviços de transporte especial de mercadoria, aliados aos preços praticados pela prestação dos serviços (margens comerciais reduzidas), levam-nos a pensar, que não será muito fácil a outras empresas passarem a oferecer os mesmos serviços”⁵⁰.
83. Também o Contra-Interessado, nas suas observações, referindo-se ao transporte especial, salienta que “[...]o know-how necessário para o transporte deste tipo de cargas é de tal modo específico que a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] [CONFIDENCIAL – segredo de negócio susceptível de revelar a identidade da empresa]”.

⁴⁶ Cfr. resposta da Vigobloco a pedido de elementos da AdC, datada de 24 de Maio de 2011.

⁴⁷ Cfr. resposta da Moviter a pedido de elementos da AdC, datada de 27 de Maio de 2011.

⁴⁸ Cfr. resposta da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] a pedido de elementos da AdC, datada de 6 de Junho de 2011.

⁴⁹ Cfr. Resposta da empresa Arnaud Logis a pedido de elementos da AdC, datada de 25 de Maio de 2011.

⁵⁰ Cfr. Resposta da empresa Cargobel a pedido de elementos da AdC, datada de 30 de Junho de 2011.

84. Outro dos concorrentes contactados refere, na sua resposta, que “(...) o transporte normal de mercadorias, por via rodoviária, tem logo à partida, uma diferença muito acentuada dos transportes especiais de mercadorias. Na verdade, toda a realidade que envolve estes transportes, define-os desde logo como muito mais dispendiosos. É que, a aquisição inicial de veículos com as características exigidas para a homologação, a manutenção dos mesmos, a própria exigência de licenciamentos especiais, o recrutamento de pessoal, a formação exigida, os custos suplementares em seguros, não se compadecem com as do transporte normal de mercadorias (...)”⁵¹.
85. Outros dos inquiridos igualmente ativo no transporte especial de mercadorias, ainda que de forma totalmente residual, sublinha, referindo-se ao transporte especial de mercadorias “(...) a competência específica que tal tipo de transporte exige, a especificidade de meios e o montante do investimento necessários à entrada (com relevância) neste mercado (...)” para reforçar a sua dificuldade de se posicionar, de forma viável, como concorrente direta das empresas participantes na presente operação de concentração⁵².
86. A Rufena, na sua resposta submetida em primeira fase, referindo-se ao transporte especial de mercadorias, realça as dificuldades técnicas na execução deste tipo de transportes e ainda o avultado investimento que representa a aquisição de equipamentos⁵³.
87. Em abono da posição da Notificante, apenas uma das empresas contactadas pela AdC (empresa que, aliás, não se encontra ativa na prestação de serviços de transporte especial de mercadorias⁵⁴) veio referir que “(...) qualquer empresa de transportes pode transportar cargas especiais, o equipamento é pouco mais caro do que o de carga geral (...)”, o que, não obstante, não foi corroborado pelos restantes operadores contactados no âmbito da investigação de mercado, conforme resulta claro nos pontos 75 e seguintes⁵⁵.
88. Já sobre a alegada inexistência de diferenças significativas de preços entre o transporte geral e o transporte especial, referida pela Notificante para justificar a sua posição sobre a definição do mercado do produto relevante (cfr. ponto 42), importa notar que, quando confrontada pela AdC para apresentar dados quantitativos que permitissem sustentar essa afirmação, veio a Notificante afirmar ser-lhe impossível “estabelecer uma comparação ou correlação entre os preços praticados para a prestação de serviços de transporte excepcional e o não excepcional”⁵⁶.
89. O que não deixa de causar perplexidade a esta Autoridade, uma vez que a Notificante apresentou, no Formulário de Notificação, a dimensão dos serviços prestados pelas empresas participantes na operação, em valor e em volume⁵⁷, quer a nível do

⁵¹ Cfr. Resposta da empresa [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] a pedido de elementos da AdC, datada de 26 Maio de 2011.

⁵² Cfr. Resposta da empresa Patinter a pedido de elementos da AdC, datada de 23 Maio de 2011.

⁵³ Cfr. Resposta da empresa Rufena a pedido de elementos da AdC, datada de 1 de Junho de 2011.

⁵⁴ Posiciona-se como concorrente das empresas participantes na operação de concentração em alguns tipos de carga geral nacional e internacional. Admite poder vir a “(...) posicionar-se como concorrente direto na carga geral ou mesmo na especial, mas o mercado tem já muitos concorrentes (...)”.

⁵⁵ Cfr. Resposta da empresa Torrestir a pedido de elementos da AdC, datada de 25 de Maio de 2011.

⁵⁶ Cfr. Resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 17 de Junho de 2011.

⁵⁷ Para este efeito, considerou três indicadores distintos, conforme resulta das estatísticas do INE: (i) número de camiões; (ii) distância percorrida; e (iii) volume transportado.

transporte de mercadorias, por via rodoviária, em FTL, quer a nível de um alegado segmento de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária⁵⁸.

90. Ora, não obstante discordar-se da forma como a Notificante segmentou o mercado dos transportes especiais de mercadorias, uma vez que parte significativa da atividade dos veículos de tonelagem superior a 40 toneladas estará afecta a transportes não excepcionais (*cf.* ponto 111), sempre se notará que a informação das tabelas 13 e 14 do Formulário de Notificação permite identificar diferenças de preços entre, por um lado, o transporte de mercadorias, por via rodoviária, em FTL, e, por outro lado, o alegado segmento de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, definido pela Notificante (isto é, transportes em veículos de tonelagem superior a 40 toneladas).

Tabela 3 – Preços Médios de serviços de transporte de mercadorias, em função da carga transportada e da distância percorrida, no ano de 2010

Empresas	Volume de Negócios			Preços Médios*	
	€ 000	10 ³ Km.	10 ³ Ton.	10 ³ Km.	10 ³ Ton.
Transporte em FTL (Conjunta) – excluindo veículos superiores a 40 ton.	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]
Transportes Gonçalo e FHM	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]
Laso	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]
Probilog	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]
Laso AB	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]
Transporte em veículos superiores a 40 ton. (Conjunta)	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]**	[CONF. Segredo de negócio]**
Transportes Gonçalo e FHM	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]**	[CONF. Segredo de negócio]**
Laso	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]**	[CONF. Segredo de negócio]**
Probilog	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]**	[CONF. Segredo de negócio]**
Laso AB	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]	[CONF. Segredo de negócio]**	[CONF. Segredo de negócio]**

Fonte: Cálculos da AdC, com base nas Tabelas 13 e 14 do Formulário de Notificação.

* Considera-se que as toneladas-quilómetros transportados seriam um indicador mais adequado para estimar o volume de carga transportada e, conseqüentemente, o preço médio. Este é, aliás, um indicador que o INE utiliza nas suas estatísticas de transporte de mercadorias por via rodoviária,

⁵⁸ Para este efeito, considerou todos os veículos de carga superiores a 40 toneladas, conforme referido no ponto 43 *supra*.

obtendo-o junto das empresas de transportes. Não obstante, a Notificante não conseguiu calcular esse indicador para as empresas em causa, em resposta a pedido de elementos da AdC.

** Diferença percentual de preços médios entre o transporte em veículos superiores a 40 ton. e o transporte em FTL (excluindo veículos superiores a 40 toneladas).

91. A análise apresentada na tabela anterior, totalmente baseada em dados que constam do Formulário de Notificação, contraria a alegada inexistência de diferenças de preços entre o transporte geral e o transporte especial, defendida pela Notificante. Não se pretende, aqui, deixar de reconhecer as limitações desta análise, ao nível da *proxy* de volume de serviços utilizada e, sobretudo, por não haver uma correspondência entre os veículos de tonelage superior a 40 toneladas e os serviços de transporte especial de mercadorias (*cf.* ponto 90). Apenas se pretende notar que a informação fornecida pela própria Notificante contraria a posição desta, no que se refere à comparação dos preços entre o transporte de mercadorias em FTL e o transporte especial de mercadorias, obstando assim a um dos argumentos apresentados pela mesma para defender a inexistência de um mercado do transporte especial.
92. Sobre esta temática dos preços, refira-se que um dos estudos disponibilizados pela Notificante⁵⁹ indica que para determinados segmentos de mercado, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio], indiciando que as empresas enfrentam níveis de concorrência distintos, para diferentes serviços de transporte de mercadorias.
93. De igual modo, no estudo [CONFIDENCIAL – identificação do estudo], elaborado em Abril 2010 e que antecedeu a aquisição, pela Explorer II, da Transportes Gonçalo e da FHM, a Notificante [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].
94. A AdC considera que os elementos descritos nos Pontos 92 e 93 contribuem, igualmente, para fundamentar existência de um mercado de serviços de transporte excepcional distinto do transporte geral de mercadorias, por via rodoviária.
95. Por outro lado, as demais respostas obtidas pela AdC, no âmbito da investigação de mercado, que abordaram esta temática dos preços, vieram contrariar a percepção da Notificante, tendo, efetivamente, apontado para diferenças de preços.
96. Também o Contra-Interessado, em reforço da necessidade de autonomização no mercado do transporte especial de mercadorias, veio referir que a mesma *“resulta ainda claramente da diferença significativa quanto ao nível de preços praticados no mercado dos transportes excepcionais e no mercado de transporte de mercadorias em FTL. De facto, segundo dados da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], enquanto que os preços para transporte de mercadorias geral em FTL variam, em média, [...], entre [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] EUR e [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] EUR (por frete) os transportes excepcionais têm preços que variam entre [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] EUR e [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] EUR”*⁶⁰.
97. Assim, face a todo o exposto, conclui a AdC que o mercado do transporte especial deverá ser autonomizado face ao transporte geral de mercadorias por via rodoviária, constituindo um mercado do produto relevante, para efeitos de avaliação do impacto jus-concorrencial da presente operação de concentração.
98. Uma vez que as empresas participantes estão igualmente presentes no mercado de transporte geral de mercadorias por via rodoviária, o mesmo constitui um mercado do

⁵⁹ *Cfr.* Estudo [CONFIDENCIAL – identificação do estudo].

⁶⁰ *Cfr.* Observações do Contra-Interessado, datadas de 13 de Maio de 2011

produto relevante, para efeitos da presente operação de concentração. Todavia, não se tendo identificado qualquer preocupação jus-concorrencial a este nível, face à estrutura atomizada da oferta e à posição de *minimis* das empresas participantes na operação de concentração no mercado de transporte geral de mercadorias, o mesmo não será objecto de análise.

99. Adicionalmente, e no que se refere aos serviços de reparação e manutenção de veículos, prestados pela Auto-Laso, não obstante considerar-se que os mesmos são susceptíveis de integrar um mercado do produto relevante autónomo, entende-se que a análise do respectivo impacto jus-concorrencial poderá ser dispensada, atenta a ausência de sobreposição horizontal entre as partes, o carácter residual e instrumental desta atividade para consumo inter-grupo, bem como a posição de *minimis* detida pela empresa neste mercado.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

100. A Notificante, sem conceder quanto à delimitação do mercado do produto relevante, refere que, numa eventual autonomização do mercado da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, o mesmo terá uma dimensão nacional.
101. Tal decorre, não só de aspectos de natureza normativo-regulatória, como seja a legislação aplicável, que distingue a atividade de transporte nacional e internacional (alíneas e) e f) do artigo do Decreto-Lei n.º 257/2007), como das exigências da regulação nacional, como, por exemplo, o licenciamento obrigatório da entidade e dos veículos junto do IMTT, que conduzem a que os negócios sejam estruturados numa base essencialmente nacional.
102. Considera ainda a Notificante que, apesar de operarem neste mercado várias empresas internacionais, muitos dos operadores neste mercado operam a uma escala nacional, sendo também a procura de âmbito marcadamente nacional.
103. A Notificante considera que uma definição mais estreita de mercado, cuja abrangência geográfica fosse inferior à nacional, não deverá ser utilizada, uma vez que os serviços prestados pelas empresas participantes, assim como pelos seus concorrentes, são efectuados, quando de âmbito nacional, nos mais diversos pontos do país, independentemente da localização específica da empresa.
104. A AdC concorda que as exigências normativas e regulatórias aplicáveis ao transporte de mercadorias por via rodoviária têm carácter eminentemente nacional, tanto em termos de legislação aplicável como no que se refere à própria tramitação do procedimento relativo às licenças e autorizações para o exercício da atividade, tendo a procura do serviço em causa um cariz marcadamente nacional, pelo que considera que o mercado geográfico da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, tem dimensão nacional.

4.3. Conclusão

105. Face ao exposto, considera-se como mercado relevante, para efeitos da presente operação de concentração, o *mercado nacional da prestação de serviços de transporte especial/excepcional de mercadorias, por via rodoviária*.

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1. Dimensão do mercado e estrutura da oferta

106. Os elementos recolhidos pela Autoridade da Concorrência, no âmbito da investigação de mercado efectuada, permitiram delimitar como mercado relevante, para efeitos de avaliação jus-concorrencial da presente operação de concentração, o mercado nacional da prestação de serviços de transporte especial/excepcional de mercadorias, por via rodoviária, conforme larga e fundamentadamente explanado na secção 4.
107. Sem conceder na autonomização do mercado do transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, a Notificante apresentou estimativas das quotas de mercado das empresas participantes na operação de concentração projetada, utilizando para o efeito os dados globais dos relatórios do INE “Estatísticas dos Transportes 2008” e “Estatísticas dos Transportes de 2009”, relativamente aos veículos de carga superior a 40 toneladas, por serem estes, em sua opinião, os veículos utilizados para a prestação de serviços de transportes especiais.
108. Neste sentido, a Notificante recorreu a três indicadores estatísticos disponibilizados pelo INE relativamente ao sector dos transportes, a saber: (i) número de veículos utilizados nos transportes rodoviários de mercadorias; (ii) toneladas transportadas; e (iii) distância percorrida por tipo de veículo.
109. Apresenta-se, de seguida, as estimativas apresentadas pela Notificante, com base nestes dados quantitativos, para o ano de 2010:

Tabela 4 – Informação relativa às quotas de mercado das empresas participantes na operação, para 2010

Mercados	% (# Veíc)	% (Dist Perc)	% (10³T)
Transporte especiais de mercadorias, por via rodoviária sup 40 ton. (Conjunta)	[0-10]	[0-10]	[0-10]
Transportes Gonçalo e FHM	[0-10]	[0-10]	[0-10]
Laso	[0-10]	[0-10]	[0-10]
Probilog	[0-10]	[0-10]	[0-10]
Laso AB	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Fonte: Notificante.

110. Como se constata da tabela *supra*, a quota conjunta das empresas participantes na operação de concentração projetada, no referido mercado nacional dos transportes especiais de mercadorias, por via rodoviária, em função de qualquer um dos indicadores apresentados pela Notificante, seria inferior a [0-10]%.
111. No entender da AdC, o critério utilizado pela Notificante para quantificar a dimensão do mercado relevante, contabilizando todos os veículos de peso superior a 40 toneladas, subestima as quotas de mercado das empresas participantes, uma vez que existem empresas que detêm e utilizam veículos de peso superior a 40 toneladas no transporte geral de mercadorias, não estando presentes na prestação de serviços de transporte especial de mercadorias e, nessa perspectiva, não poderão ser contabilizadas na estrutura de oferta deste mercado. Neste sentido trata-se de um critério que não

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 19

poderá ser aceite pela AdC, por não ter aderência à realidade que se pretende retratar.

112. Acresce que os elementos apresentados pela Notificante para a estimativa da dimensão e quotas do mercado, baseiam-se em dados estatísticos do INE sobre o sector de transportes de mercadorias, que são recolhidos e utilizados para fins meramente estatísticos. Ora, os mesmos não têm, necessariamente, correspondência e correlação direta e imediata com os objectivos visados com a delimitação do mercado do produto/serviço relevante e com a análise do impacto da operação de concentração projetada.
113. Para melhor fundamentar a conclusão da AdC expressa no ponto 111, note-se que o número total de veículos de tonelage superior a 40 toneladas, que segundo a Notificante, se encontrará afecto ao transporte especial de mercadorias, é igual a 8850⁶¹ veículos em 2010, sendo que, no mesmo período, foram requeridas ao IMTT apenas 4152 licenças ocasionais e licenças de curta duração para transportes excepcionais^{62,63}. Ora, tal representa cerca de 2 veículos para cada uma das licenças ocasionais e licenças de curta duração para transportes excepcionais, o que significaria que parte significativa dos veículos que, segundo a Notificante, integram o mercado do transporte especial de mercadorias, não teria, durante o ano de 2010, exercido qualquer atividade de transporte excepcional, dada a ausência de licenças ocasionais e de curta duração para todos aqueles veículos.
114. Acresce que, normalmente, ao longo do ano o mesmo veículo de transporte excepcional requer várias licenças ocasionais e licenças de curta duração, demonstrando, uma vez mais, que as estimativas da Notificante relativas ao número total de veículos afecto ao transporte excepcional de mercadorias se encontra sobrestimado.
115. Veja-se, por exemplo, segundo os dados da Notificante, que o Grupo Laso, com [CONFIDENCIAL - quantidade] veículos afectos ao transporte especial de mercadorias, requereu [CONFIDENCIAL - quantidade] licenças ocasionais e licenças de curta duração, no ano de 2010, ou seja, uma média de cerca de [CONFIDENCIAL - quantidade] licenças por veículo afecto ao transporte especial. Já as empresas controladas pela Powervia requereram [CONFIDENCIAL - quantidade] licenças ocasionais e licenças de curta duração, no ano de 2010, o que corresponde a uma média de cerca de [CONFIDENCIAL - quantidade] licenças para cada um dos [CONFIDENCIAL - quantidade] veículos que estas empresas afectam ao transporte especial⁶⁴.
116. Excluindo as licenças ocasionais e licenças de curta duração das empresas participantes, bem como os veículos destas empresas afectos aos transportes especial, conclui-se que os restantes operadores de mercado solicitaram, durante o ano de 2010, [1000-2000] licenças ocasionais e licenças de curta duração, a que

⁶¹ Cfr. Tabela 9 do Formulário de Notificação, submetido pela Notificante.

⁶² Cfr. Resposta do IMTT de 2 de Novembro de 2011 ao Pedido de Elementos da AdC de 5 de Setembro de 2011 - Ofício com referência S-DCC/2011/703.

⁶³ Cfr. resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 17 de Junho de 2011. Excluíram-se deste exercício as licenças anuais, uma vez que as licenças ocasionais e as licenças de curta duração refletem, de forma mais adequada, os segmentos de transporte especial onde atuam as empresas participantes na presente operação, relativo a mercadorias de grande dimensão e tonelage (isto é, o transporte excepcional), conforme resulta do ponto 132.

⁶⁴ Cfr. resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 17 de Junho de 2011.

corresponde menos de uma licença por cada um dos veículos de tonelage superior a 40 toneladas⁶⁵.

117. Por outro lado, de acordo com o critério utilizado pela Notificante, o número de camiões de tonelage superior a 40 toneladas, alegadamente afectos ao transporte especial, representa cerca de 35% do total dos camiões afectos ao transporte rodoviário de mercadorias, em FTL. Já em termos de distâncias percorridas, os veículos alegadamente afectos ao transporte especial, de acordo com o critério da Notificante (isto é, veículos de tonelage superior a 40 toneladas), são responsáveis por cerca de 59% do total da distância percorrida por todos os camiões de transporte de mercadorias, em FTL⁶⁶.
118. Ora, atendendo ao facto do transporte especial de mercadorias representar, apenas, uma parcela limitada do total de carga transportada por via rodoviária, as estimativas apresentadas pela Notificante, que apontam para que o transporte especial de mercadorias represente quase 60% de todo o transporte de mercadorias em FTL, revelam uma clara sobrestimação da dimensão do mercado, o que demonstra que parte significativa dos camiões de mais de 40 toneladas não se encontram afectos ao transporte especial de mercadorias, conforme notado pela AdC no ponto 111.
119. Se dúvidas restassem, bastaria uma simples análise às características dos veículos que integram a frota das empresas participantes na presente operação de concentração, para concluir que grande parte dos camiões afectos ao transporte excepcional de mercadorias apresentam tonelagens muito superiores a 40 toneladas.
120. Face ao exposto nos pontos 111 a 119, conclui-se que os dados apresentados pela Notificante, para os veículos de tonelage superior a 40 toneladas, sobrestimam significativamente a dimensão do mercado do transporte especial, atendendo a que parte significativa dos veículos com aquelas características não atuam na prestação de serviços de transporte excepcional.
121. Por outro lado, transpondo os elementos fornecidos no âmbito do processo Ccent. 10/2010 – Fundo Explorer II/Transportes Gonçalo*FHM relativamente às quotas de mercado das empresas participantes na presente operação de concentração, constata-se que os mesmos são totalmente díspares dos valores submetidos pela Notificante no âmbito do procedimento agora em apreço, uma vez que aqueles dados apontam para uma quota conjunta no mercado dos transportes especiais de mercadorias, por via rodoviária, superior a 70-80% (Transportes Gonçalo+FHM=10-20% e Grupo Laso= 60-70%)⁶⁷.
122. Quando questionada pela AdC sobre a discrepância verificada entre a informação fornecida no âmbito de uma e de outra notificação, a Notificante veio esclarecer que a estrutura da oferta então apresentada era representativa de uma área de negócios muito específica, correspondente à categoria NTS2007-11 – *Machinery and equipment*⁶⁸, não representando “a totalidade do mercado de transportes especiais, e

⁶⁵ Segundo a Notificante, retirando os veículos das participantes, existiriam [8000-9000] veículos afectos ao transporte especial de mercadorias detidos pelos restantes operadores de mercado, tendo estes operadores requerido ao IMTT [4000-4200] licenças no mesmo período.

⁶⁶ Cfr. Tabela 9 do Formulário de Notificação.

⁶⁷ Ainda que os elementos de base sejam relativos ao ano de 2008, as informações atualmente disponíveis não permitem retirar qualquer evidência de que a estrutura de mercado tenha sofrido alterações significativas que possam pôr em causa o nível das quotas de mercado das empresas referidas, no ano de 2010, caso se utilizasse o mesmo critério de cálculo.

⁶⁸ Nomenclatura utilizada para efeitos estatísticos.

por maioria de razão, ainda menos a totalidade ou grande parte do mercado de transportes de mercadorias em FTL”⁶⁹.

123. Com efeito, a Notificante alega que “[A]o adquirir experiência nesta área de negócio, após a aquisição da Transportes Gonçalo e da FHM, a Notificante concluiu que existe grande substituibilidade do transporte de produtos de diversa natureza, por via rodoviária, em FTL, sendo possível, com o mesmo equipamento, transportar, por exemplo, madeira (NTS2007-01), betão (NTS2007-09) ou máquinas (NTS2007 -11)⁷⁰, pelo que, na presente concentração, recorreu a outros critérios para o cálculo da dimensão do mercado do produto/serviço relevante proposto e das respectivas quotas de mercado das empresas participantes.
124. Neste contexto, atenta a discrepância de valores apresentados, veio a Notificante, em resposta a dúvidas expostas pela AdC, apresentar uma estimativa de quotas de mercado das empresas participantes por tipo de mercadoria, tendo em consideração as categorias NTS2007⁷¹, tais como definidas pelo INE, conforme a tabela seguinte⁷²:

Tabela 5 – Quota das empresas participantes, em volume/ton., por tipo de mercadoria, para o ano de 2010

	Total Grupo LASO (%)	Total TG+FHM (%)	Laso+TG+FHM (%)
Total mercadorias transportadas (tipo transp, NST2007)	[0-5]	[0-5]	[0-5]
01-Products of agriculture, hunting and forestry	[0-5]	[0-5]	[0-5]
09-other non-metallic mineral products	[0-5]	[0-5]	[0-5]
10-Basic metals; fabricated metal products except machinery and equipment	[0-5]	[0-5]	[0-10]
11-Machinery and equipment	[0-10]	[0-5]	[0-10]

Fonte: Notificante.

125. Conforme se constata da Tabela *supra*, as quotas agregadas das empresas participantes, em volume/ton., por tipo de mercadoria, em 2010, não atingiram, segundo a Notificante, em nenhuma das segmentações apresentadas, uma quota superior a [0-10]%.
 126. Uma vez que os dados apresentados por tipo de mercadoria são globais, não fazendo qualquer distinção relativamente ao tipo de transporte efectuado (especial ou geral), e que, por outro lado, a Notificante defende “*não ser possível definir categorias de objetos de “transporte excepcional”, uma vez que as várias categorias identificadas podem ter, ou não, a natureza de transporte “excepcional”, consoante o seu peso e/ou*

⁶⁹ Cfr. Resposta da Notificante ao pedido de elementos da AdC de 5 de Maio de 2011.

⁷⁰ Cfr. Resposta da Notificante ao pedido de elementos da AdC de 5 de Maio de 2011.

⁷¹ Classificação das estatísticas de transporte utilizadas pelo Instituto Nacional de Estatística.

⁷² Cfr. Resposta da Notificante de 17 de Junho, págs. 11 e 12.

dimensão”, então os dados oferecidos pela Notificante não espelham o peso relativo das empresas em causa no transporte especial.

127. Neste sentido, não pode a AdC aceitar as quotas apresentadas com base nestas categorias de mercadorias, como indicador das quotas de mercado das empresas em causa no transporte especial de mercadorias.
128. Neste contexto, veio a Notificante, posteriormente⁷³, apresentar uma alternativa de cálculo da dimensão do mercado do transporte especial de mercadorias a partir do número de autorizações especiais emitidas pelo IMTT, no âmbito do RAET, para o ano de 2010⁷⁴.
129. Nos termos da tabela seguinte apresenta-se a estimativa de quotas de mercado das empresas participantes, submetida pela Notificante, com base nas suas estimativas quanto ao número de autorizações especiais emitidas pelo IMTT, no ano de 2010.

Tabela 6 – Quota das empresas participantes com base nas estimativas da Notificante sobre o número total de autorizações especiais emitidas pelo IMTT, em 2010

	Quota da TG+FHM (%)	Quota Laso (%)	Quota agregada TG+FHM+Grupo Laso (%)
Autorizações anuais	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Autorizações ocasionais +curta duração	[40-50]%	[10-20]%	[50-60]%
Total	[20-30]%	[0-10]%	[20-30]%

Fonte: Notificante.

130. Posteriormente, no âmbito da investigação aprofundada, a AdC recebeu dados do IMTT⁷⁵ sobre o número de licenças especiais emitidas por este organismo, o que permitiu recalcular quotas de mercado das empresas participantes com base no número de autorizações especiais emitidas pelo IMTT em 2010.

⁷³ Cfr. Pedidos de elementos enviado a 19 de Maio de 2011.

⁷⁴ Atendendo a que não foi possível à Notificante recolher informação oficial junto do IMTT, o número total de autorizações especiais para transporte excepcional de mercadoria, por via rodoviária, apresentadas correspondem a uma estimativa da Notificante, realizada com base nas autorizações emitidas para as empresas participantes nas principais Delegações do IMTT (Lisboa e Norte). Sendo as autorizações numeradas, a Notificante efetuou depois uma estimativa relativamente às restantes Delegações, considerando que estas Delegações emitiriam cerca de 10% do total das autorizações emitidas.

⁷⁵ Pedido de elementos enviado a 5 de Setembro de 2011, tendo o IMTT respondido a 2 de Novembro de 2011.

Tabela 7 – Quota das empresas participantes com base no número total de autorizações especiais emitidas pelo IMTT, em 2010

	Quota da TG+FHM (%)	Quota Laso (%)	Quota agregada TG+FHM+Grupo Laso (%)
Autorizações anuais	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Autorizações ocasionais +curta duração	[0-10]%	[40-50]%	[50-60]%
Total	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%

Fonte: IMTT.

131. A AdC considera que, comparativamente com os anteriores indicadores, o número de autorizações especiais emitidas pelo IMTT poderá melhor demonstrar o posicionamento das empresas participantes e das suas concorrentes, a nível do mercado do transporte especial de mercadorias.
132. Refira-se porém que, os posicionamentos das participantes na operação, ao nível das Autorizações anuais, por um lado, e das Autorizações ocasionais e de curta duração, por outro, é claramente distinto do posicionamento dos restantes operadores que requerem autorizações junto do IMTT.
133. Adicionalmente, verifica-se que, tanto no que concerne a Notificante, como as Adquiridas, o peso das Autorizações ocasionais e de curta duração face ao total das Autorizações requeridas junto do IMTT é claramente superior ao peso das Autorizações anuais, o que demonstra a necessidade de obtenção deste tipo de licenças para operar nos segmentos de transporte especial onde as empresas participantes atuam, i.e. mercadorias de grande dimensão e tonelagem.
134. De facto, as licenças ocasionais e as licenças de curta duração representaram, em 2010, cerca de [80-90%], [70-80%] e [20-30%], do total de licenças requeridas, respectivamente para o Grupo Laso, para as empresas controladas pela Powervia e para os restantes operadores de mercado.
135. A este propósito, remete-se para o afirmado nos pontos 23 e 24, onde se concluiu que o transporte de mercadorias perigosas, que, normalmente, obriga à solicitação de uma licença de transporte especial de carácter anual, é excluído da presente análise jus-concorrencial, dado não ser essa a área de atuação principal das empresas participantes na presente operação de concentração.
136. Remete-se igualmente para o ponto 29, onde se identificam os pressupostos para a emissão de autorizações ocasionais e de curta duração, os quais dependem de se encontrarem excedidos determinados limites máximos permitidos para a emissão de autorizações anuais: *“transportes excepcionais, com autorização anual, não podem exceder qualquer das seguintes dimensões e peso: a) Comprimento total: 25,25 m; b) Largura total: 4m; c) Altura total: 4,60 m; d) Peso bruto: 60 t.”*⁷⁶.
137. Conclui-se, assim, que o posicionamento das empresas participantes na presente operação de concentração (cfr. ponto 132 e 134) será susceptível de refletir o tipo de

⁷⁶ Cfr. Artigo 4.º, n.º 1 als. a) – d) do RAET.

transporte especial desenvolvido pelas mesmas, as quais se encontram, essencialmente, ativas nos transportes excepcionais de grande dimensão ou peso, que, de acordo com a legislação relevante, obrigam à emissão de licenças ocasionais e licenças de curta duração (*cf.* pontos 29 e 136).

138. Neste sentido, tendo em conta *supra* exposto, considera a AdC que se revela mais adequado considerar apenas as Autorizações ocasionais e de curta duração, excluindo as Autorizações anuais, como forma de avaliar o posicionamento das empresas participantes no mercado relevante.
139. Da tabela *supra* resulta que a quota agregada das empresas participantes, tomando como base de cálculo o número de autorizações ocasionais e de curta duração, terá atingido os [50-60]%, relativamente ao ano de 2010.
140. Deve, no entanto, salientar-se que este critério não retrata fielmente a estrutura da oferta do mercado relevante, uma vez que contabiliza (i) empresas que façam transporte especial numa lógica meramente intra-grupo e que, por conseguinte, não integram a estrutura da oferta (conforme se verá melhor *infra*), (ii) empresas que operam como transitários e operadores logísticos, e que, embora subcontratem o serviço de transporte especial de mercadorias, são as titulares efetivas das autorizações emitidas pelo IMTT e (iii) empresas que efetuem transporte especial em regime de cabotagem, em território nacional, que não se encontram na estrutura da oferta (conforme se verá *infra*), ainda que se encontrem igualmente sujeitas à exigência de emissão de autorizações especiais.
141. Tendo em conta a debilidade dos indicadores até então apresentados, a AdC solicitou à Notificante⁷⁷ que indicasse uma estimativa do volume de negócios das empresas já por si identificadas como concorrentes das empresas participantes, no mercado nacional da prestação de serviços de transporte especial.
142. Na sua resposta⁷⁸ a Notificante “*procurou identificar um número significativo de empresas que estão presentes no transporte especial e através do programa SABI, identificou os volumes de negócios relativos ao último ano fiscal disponível (2009)*”.
143. A estrutura da oferta apresentada pela Notificante, na resposta referida no ponto anterior, tanto no que se refere à identificação das empresas concorrentes, como às quotas de mercado estimadas a partir dos respectivos volumes de negócios, divergiu, em larga medida, de toda a informação anteriormente disponibilizada pela Notificante para este mercado, tendo a mesma alargado significativamente a amostra de empresas que, alegadamente, seriam concorrentes das empresas participantes na presente operação.
144. De facto, a Notificante identificou como concorrentes das empresas participantes no transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, em território nacional, empresas sedeadas quer em Portugal, quer em Espanha, Reino Unido, Holanda e Roménia, sem correspondência com a lista de empresas concorrentes inicialmente apresentada.
145. Com efeito, a Notificante argumentou, ao longo de todo o procedimento, que as empresas participantes na presente operação enfrentam a concorrência direta de algumas empresas sedeadas fora do território nacional, as quais, considera, prestarem determinados serviços de transporte especial de cargas em território nacional, designadamente com origem ou destino fora do território nacional, não se encontrando

⁷⁷ *Cfr.* Pedido de Elementos da AdC de 21 de Maio de 2011.

⁷⁸ *Cfr.* Resposta de 4 de Julho de 2011.

impedidas de realizar transportes exclusivamente em território nacional, ainda que dentro de determinadas limitações previstas na legislação sectorial.

146. Para além do conjunto de empresas sedeadas fora do território nacional, a Notificante identificou, igualmente, um conjunto alargado de empresas nacionais que, segundo a mesma, seriam concorrentes efetivos das empresas participantes na presente operação de concentração, a nível do transporte especial de mercadorias.
147. Com base nas estimativas de quotas de mercado a partir do volume de negócios das empresas identificadas, neste novo exercício de quantificação da dimensão do mercado, a Notificante admite que a quota conjunta detida pelas empresas participantes no presente procedimento, a nível do transporte especial de mercadorias, seria de [10-20]%, em 2009.
148. No sentido de confirmar a estrutura de oferta apresentada pela Notificante, na sequência do exercício que se acaba de descrever, foram questionados os vários operadores identificados pela Notificante como concorrentes, com vista a determinar se os mesmos se posicionam como uma alternativa concorrencial às empresas participantes na concentração em apreço, na prestação de serviços de transporte especial por via rodoviária. Adicionalmente, foram estes operadores de transporte igualmente questionados, tal como em sede de primeira fase junto de outros concorrentes e de clientes, sobre se as empresas não residentes no território nacional integrariam a estrutura da oferta do mercado relevante. No âmbito das respostas recebidas, constatou-se que muitos dos operadores indicados, pela Notificante, como concorrentes das partes no mercado do transporte especial de mercadorias, não se encontram efetivamente presentes neste mercado, ou porque (i) não prestam serviços de transporte especial⁷⁹; (ii) prestam serviços de transporte especial por intermédio de subcontratação, não dispoñdo, eles próprios, de veículos nem capacidade de transporte para o efeito⁸⁰; (iii) prestam estes serviços numa lógica puramente intra-grupo⁸¹; ou, ainda (iv) encontram-se presentes de forma meramente residual⁸² ou marginal⁸³ e, neste caso, numa lógica de rentabilização dos respectivos equipamentos, quando estes equipamentos servem, essencialmente, uma procura intra-grupo.
149. Apresenta-se, de seguida, uma amostra significativa das respostas obtidas, no âmbito desta investigação de mercado, como forma de ilustrar os resultados globais identificados no ponto anterior, e que confirmam que a grande maioria dos operadores identificados pela Notificante, como sendo, alegadamente, concorrentes das empresas participantes na operação, a nível do transporte especial, não o são, de facto, ou apenas atuam a este nível de uma forma meramente residual ou marginal.
150. Com efeito, já em 1ª fase, um dos clientes contactados havia sublinhado esta característica, referindo que “[E]xistem ainda nesta especialidade de transportes um conjunto de empresas que são detidas por empresas de outras atividades empresariais, normalmente grandes construtoras ou empresas de guas móveis e

⁷⁹ É caso das seguintes empresas: Torrestir, Grupo Luís Simões, Albumov Transportes, Montalgrua Representações e Aluguer de Guas, Lda., THC Transportes Heitor e Carlos, Lda..

⁸⁰ É o caso das seguintes empresas: Schenker Transitários S.A., Gefco Portugal, Justlog Agentes Transitários, Lda..

⁸¹ É o caso das seguintes empresas: Transalém – Transporte, Logística e Serviços, S.A. (Grupo Ambigroup), TH&C – Transportes Henrique e Catarina, Lda..

⁸² É o caso das seguintes empresas: Patinter – Portuguesa de Automóveis Transportadores, S.A., Agilog – Soluções de Logística e Transportes, S.A., Transportes Lineves, Lda..

⁸³ É o caso das seguintes empresas: JoFilipes Escavações e Transportes, Lda., Transtagar Lda. (GrupTagar), IdelGrua Transportes e Movimentação de Carga, S.A. (Grupo Idelgrua)

*equipamentos industriais que preferencialmente prestam serviços a empresas do mesmo grupo pelo que não representam uma oferta real ao mercado*⁸⁴.

151. A empresa Torrestir, no âmbito da sua resposta e face às empresas participantes na operação de concentração, refere que “(...) *é concorrente em alguns tipos de carga geral nacional e internacional. Poderá vir a posicionar-se como concorrente direto na carga geral e mesmo na especial (...)*”⁸⁵.
152. A empresa Luís Simões é bastante categórica na sua resposta ao afirmar que “(...) *não se posiciona como concorrente destas empresas (leia-se empresas participantes na presente operação) no referido negócio do transporte especial de mercadorias (...)*”⁸⁶.
153. A empresa Albumov refere igualmente que “(...) *não se posiciona como concorrente próximo das referidas empresas porque não fazemos transportes especiais. Os nossos camiões têm capacidade máxima de carga de 12 toneladas (carros pequenos) (...)*”⁸⁷.
154. A empresa Montalgrua informou a AdC que não se posiciona como empresa de transportes, estando a sua atividade relacionada “(...) *com serviços de elevação de cargas (utilização de gruas) (...)*”⁸⁸.
155. Outras empresas identificadas pela Notificante como possíveis concorrentes, no transporte especial, e tal como referido no ponto 148, afirmaram que não se encontram ativas na prestação do serviço de transporte especial, subcontratando este serviços, sempre que necessário, junto de outros operadores, não dispendo, eles próprios, de ativos ou equipamentos para transporte especial.
156. A este respeito, uma das empresas identificadas pela Notificante como concorrente no transporte especial, a Gefco, refere que “(...) *subcontrata todos os serviços, não tendo como tal frota própria (...)*”⁸⁹.
157. A empresa Schenker Transitários, também identificada pela Notificante como atuando no transporte especial, indica na sua resposta que “(...) *não se posiciona[r] ou posicionará, em qualquer momento, como concorrente próximo destas empresas (...)* (leia-se empresas participantes na presente operação), (...) *dado que opera como transitário e operador logístico, sem ativos de transporte rodoviário (...)*”⁹⁰.
158. No mesmo sentido a empresa Justlog, identificada pela Notificante como sua concorrente no transporte especial, refere igualmente, dentro desta lógica de subcontratação, que “ (...) *não se posiciona no segmento de transportes especiais (...)*”⁹¹.
159. No que respeita as empresas que prestam serviços de transportes especiais apenas numa lógica intra-grupo, refira-se a resposta da empresa Transalém, identificada pela Notificante como sua concorrente no transporte especial, que refere que “(...) só

⁸⁴ Cfr. Resposta da empresa Arnaud Logis ao pedido de elementos da AdC de 25 de Maio de 2011.

⁸⁵ Cfr. Resposta da empresa Torrestir ao pedido de elementos da AdC de 25 de Maio de 2011.

⁸⁶ Cfr. Resposta da empresa Luís Simões ao pedido de elementos da AdC de 19 de Maio de 2011.

⁸⁷ Cfr. Resposta da empresa Albumov ao pedido de elementos da AdC de 29 de Setembro de 2011.

⁸⁸ Cfr. Resposta da empresa Montalgrua ao pedido de elementos da AdC de 10 de Outubro de 2011.

⁸⁹ Cfr. Resposta da empresa Gefco ao pedido de elementos da AdC de 6 de Junho de 2011.

⁹⁰ Cfr. Resposta da empresa Schenker Transitários ao pedido de elementos da AdC de 25 de Maio de 2011.

⁹¹ Cfr. Resposta da empresa Justlog ao pedido de elementos da AdC de 5 de Setembro de 2011.

*efetua transportes deste tipo (transporte especial de mercadorias) para as empresas do grupo Ambigroup (...)*⁹².

160. Também neste contexto, a empresa Transportes Henrique & Catarina, Lda., que figura na lista apresentada pela Notificante como concorrente das partes no mercado do transporte especial de mercadorias, refere expressamente, na sua resposta *“que não se posiciona como um concorrente próximo das empresas que estão em causa no processo de concentração referido, pois apenas possuímos um equipamento de transporte especial, que é utilizado apenas para situações de necessidade interna, tais como por exemplo, o transporte de viaturas nossas que se encontrem avariadas. O nosso principal mercado de atuação é o transporte rodoviário de mercadorias de carga geral, não os transportes especiais”*⁹³.
161. As respostas recebidas ilustram ainda a existência de empresas, na lista apresentada pela Notificante de alegados concorrentes das participantes na presente operação, que estão ativas na prestação de serviços de transporte especial mas de forma meramente residual.
162. É o caso da empresa Patinter, que na sua resposta sublinha que *“(...) não se posiciona como uma concorrente próxima das empresas participantes na operação de concentração, já que, contrariamente àquelas, o transporte de grandes dimensões constitui um negócio totalmente residual na sua atividade (...)*⁹⁴.
163. Em igual sentido a empresa Agilog afirma que *“(...) no que concerne a sermos um concorrente próximo destas (leia-se empresas participantes na presente operação), não nos identificamos como tal, uma vez que embora efetuemos alguns transportes de grandes dimensões, não temos nem de longe nem de perto estrutura para concorrer com estas empresas. Direccionamos mais a nossa oferta para determinados nichos de mercados que, em alguns negócios pontuais, poderá ter como concorrente alguma dessas empresas”*⁹⁵.
164. A empresa Transportes Lineves, na sua resposta, realça o facto de prestar *“(...) serviços de carga geral aos seus clientes e embora possa efetuar transportes especiais não é essa a sua vocação (...)*⁹⁶.
165. Na lista das empresas identificadas pela Notificante como alegados concorrentes das participantes na presente operação, a nível do transporte especial, destacam-se ainda as empresas que estão ativas na prestação de serviços de transporte especial, mas de forma meramente marginal, numa lógica de rentabilização do respectivo equipamento, quando o seu principal foco de atividade é a prestação de serviços de transporte intra-grupo.
166. Neste contexto, a empresa GrupTagar, constante da lista apresentada pela Notificante, refere na sua resposta que *“a empresa do nosso grupo relacionada com transportes especiais, denominada Transtagar, Lda., não se poderá posicionar enquanto um forte concorrente das empresas mencionadas, isto porque, conta com uma pequena frota de 7 camiões que presta serviços maioritariamente às empresas integrantes do grupo, para as quais o volume de negócios ultrapassa os 50%”*.

⁹² Cfr. Resposta da empresa Transalém ao pedido de elementos da AdC de 10 de Outubro de 2011.

⁹³ Cfr. Resposta da empresa Transportes Henrique & Catarina, Lda. ao pedido de elementos da AdC de 20 de Setembro de 2011.

⁹⁴ Cfr. Resposta da empresa Patinter ao pedido de elementos da AdC de 23 de Maio de 2011.

⁹⁵ Cfr. Resposta da empresa Agilog ao pedido de elementos da AdC de 3 de Junho de 2011.

⁹⁶ Cfr. Resposta da empresa Transportes Lineves ao pedido de elementos da AdC de 10 de Setembro de 2011.

Acresce que este operador optou em determinadas instâncias por recorrer aos serviços de transporte da Laso, por razões que se prendem com o facto de “a *vía da subcontratação se ter tornado mais económica*”. A própria empresa desvaloriza, na sua resposta, a pressão concorrencial que possa exercer sobre as empresas participantes, referido que “(...) *as pequenas empresas como a Transtagar, que contém capacidade até 40 metros de comprimento e 80 toneladas não conseguem ser competitivas (...)*”⁹⁷.

167. Em igual sentido, a empresa Idelgrua refere na sua resposta que “(...) *tem como princípio o transporte de equipamentos da sua associada Idelgrua – Comércio e Aluguer de Gruas, S.A. Em menor percentagem e para rentabilizar os seus equipamentos, efetua transportes normais e especiais de mercadorias, por via rodoviária, para outros clientes. Em muitos casos, clientes comuns com as empresas participantes na presente operação de concentração (...)*”⁹⁸.
168. A empresa JoFilipes afirma que “(...) *não nos posicionamos como concorrentes diretos das empresas participantes na operação. Basicamente a nossa empresa executa transportes especiais de equipamentos da nossa empresa; salvo quando solicitado por um cliente o transporte de um equipamento de movimentação de terras que é a nossa área*”⁹⁹.
169. No que se refere aos prestadores de transporte especial sediados fora do território nacional, a investigação de mercado realizada pela AdC infirmou a posição defendida pela Notificante de considerar que os mesmos exercem uma pressão concorrencial significativa sobre as partes envolvidas na operação, e que, por esse motivo, deverão integrar a estrutura da oferta do mercado relevante.
170. A este propósito, todas as respostas recebidas, quer de clientes, concorrentes ou de outros operadores de transporte, foram consentâneas no sentido de afirmar que os transportadores não residentes não constituem uma alternativa para os clientes face aos operadores nacionais, atendendo, nomeadamente, às limitações à cabotagem que estão previstas na legislação (*Vide Pontos 34 a 40*), que impedem que os mesmos atuem no território nacional numa base regular e permanente.
171. Estas limitações encontram-se bem reflectidas na resposta de um dos operadores estrangeiros contactados, a *Comertrans, S.L.*, que tinha sido identificado pela Notificante como alegado concorrente das participantes na presente operação, a nível do transporte especial, mas que veio referir que é um operador logístico em Espanha e não uma empresa de transportes, não tendo licença para exercer a atividade de operador logístico em Portugal¹⁰⁰.
172. De facto, este operador refere que devido à legislação em vigor que estabelece fortes limitações temporais às operações de cabotagem, não tem clientes em Portugal,

⁹⁷ Cfr. Resposta da empresa GrupTagar ao pedido de elementos da AdC de 15 de Setembro de 2011.

⁹⁸ Cfr. Resposta da empresa IdelGrua ao pedido de elementos da AdC de 13 de Setembro de 2011.

⁹⁹ Cfr. Resposta da empresa JoFilipes ao pedido de elementos da AdC de 15 de Setembro de 2011.

¹⁰⁰ Cfr. resposta da empresa Comertrans, S.L. ao pedido de elementos da AdC, datada de 21 de Setembro de 2011 “(...) *Comertrans, S.L. is a logistic operator, not a transport company. It has not his own fleet of vehicles, having to sub-contract the truckings with other suppliers in Spain and Portugal. Comertrans has license to operate as “Agencia de Transporte” in Spain and it allows us to make transport services in Spain and from Spain to the rest of the European Union. On the other hand, we have not license to operate as logistic operator in Portugal, and Comertrans, has to fulfill the international rules of cabotage in UE(...)*”.

sendo os serviços de transporte internacionais de Espanha para Portugal, contratados por clientes Espanhóis¹⁰¹.

173. A ideia que os operadores estrangeiros não constituem uma alternativa viável às empresas de transporte especial sediadas em território nacional, encontra-se igualmente explanada nas observações da Rufena: “(...)a escolha dos operadores de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, por parte de clientes nacionais é em grande parte determinada pela presença, em território nacional, dos operadores de transporte. É que, em boa verdade, os concorrentes estrangeiros terão seguramente custos de deslocação de equipamento e meios humanos e correspondente dificuldade na obtenção de licenciamento, bem como o conhecimento das vias de comunicação, por onde poderão transitar muitos dos transportes especiais”¹⁰².
174. Também do ponto de vista da Cargobel “(...) a escolha dos operadores de serviços de transportes especial de mercadorias, por via rodoviária, por parte dos clientes nacionais, é determinada pela presença e sede efetiva dos operadores em território nacional, fundamentalmente por via da existência da regra da União Europeia, a qual não permite a cabotagem, o que limita no tempo a permanência dos equipamentos de empresas não portuguesas em território nacional”¹⁰³.
175. Por sua vez, a Patinter afirmou “(...) grande parte dos transportes especiais de mercadorias são realizados tendo como ponto de partida e destino locais do território nacional, pelo que, a existência de operadores estrangeiros não constitui um factor relevante de concorrência, desde logo em face de impedimentos legais (atente-se nas apertadas regras de cabotagem)”¹⁰⁴.
176. Não se quer deixar porém de referenciar uma das respostas recebidas sobre esta matéria, por parte da Mapamáquinas, empresa que já não se encontra ativa na prestação de serviços de transporte¹⁰⁵ e que parece traduzir o entendimento da Notificante, na medida em que refere que “(...) a falta de presença em território nacional de um transportador não é determinante nem limita a sua atividade no mercado nacional.” No entendimento da empresa, a sua posição é confirmada “(...) não só pelo facto de, tal como sucedia com a Mapamáquinas, as empresas nacionais serem contratadas para o transporte de mercadorias com destino internacional, em especial Espanha, França, Alemanha, Holanda, mas também por diversas transportadoras internacionais, como por exemplo a Abnormal Load Service, Aim 24, Wetdijk, realizarem serviços de transporte do mais diverso tipo de mercadorias, como seja máquinas, estruturas, peças de diversos tamanhos e pesos, em Portugal (...)”¹⁰⁶.
177. Ora, esta posição ilustra bem a confusão em que se poderá incorrer na abordagem à temática dos transportadores não residentes, na medida em que, do que se trata é de

¹⁰¹ Na resposta identificada na nota de rodapé anterior a Comertrans refere que “(...) In accordance with the UE rules, Portugal has approved the Decree-Law nr. 136/2009, which establishes very strong temporal limits to cabotage for inland transport in Portugal. This is the reason why we nearly have not clients in Portugal and why the services of transport from Spain to Portugal are being contracted with Spanish clients (...)”.

¹⁰² Cfr. Resposta da empresa Rufena ao pedido de elementos da AdC de 1 de Junho de 2011.

¹⁰³ Cfr. Resposta da empresa Cargobel ao pedido de elementos da AdC de 30 de Junho de 2011.

¹⁰⁴ Cfr. Resposta da empresa Patinter ao pedido de elementos da AdC de 23 de Maio de 2011.

¹⁰⁵ A Mapamáquinas cessou a sua atividade em 24 de Fevereiro 2011, sendo que a empresa já não presta serviços de transporte desde 2007, cfr. resposta da empresa Mapamáquinas ao pedido de elementos da AdC de 24 de Maio de 2011.

¹⁰⁶ Cfr. Resposta da empresa Mapamáquinas ao pedido de elementos da AdC de 24 de Maio de 2011

aferir se os mesmos integram, ou não, a estrutura da oferta no mercado do transporte nacional especial de mercadorias e não se os mesmos concorrem com empresas estabelecidas no território nacional, na prestação de serviços de transporte internacional de mercadorias.

178. Também os clientes dos serviços de transporte especial, quando questionados em primeira fase sobre esta questão, identificaram que o recurso a operadores estrangeiros era limitado, atendendo à legislação que restringe a possível disponibilidade dos mesmos¹⁰⁷.
179. A Siemens, na sua resposta ao pedido de elementos da AdC, refere que “(...) *relativamente aos transportes especiais (essencialmente executados em território nacional) torna-se [CONFIDENCIAL – segredo comercial]. Embora alguns [CONFIDENCIAL – segredo comercial] possam executar algumas das cargas de forma bastante competente e com um preço concorrencial, o que acaba por acontecer é a adjudicação da maioria dos trabalhos a [CONFIDENCIAL – segredo comercial] por questões relacionadas com o equipamento, a qualidade dos projetos de transporte, a engenharia (por vezes necessária), conhecimento das estradas e trâmites legais, conhecimento dos locais de operação, facilidade de contacto, entre outros*”¹⁰⁸.
180. Um dos clientes contactados refere, na sua resposta, que “(...) *Na medida em que é necessária uma grande disponibilidade de camiões para satisfazer alguns pedidos da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], e que nem sempre as empresas estrangeiras dispõem de carros em número suficiente para efeitos de retorno no nosso território, o recurso a entidades estrangeiras torna-se praticamente inviável – pelo menos em operações de dia-a-dia, não querendo dizer que muito pontualmente não recorra a fornecedores estrangeiras*”.
181. Também o Contra-Interessado, nas suas observações, refere que “(...) *as operações de cabotagem eventualmente realizadas por empresas estrangeiras encontram-se seriamente limitadas por lei, de tal modo que nunca poderão representar uma verdadeira pressão concorrencial (...)*”¹⁰⁹.
182. Ainda no mesmo sentido, outro cliente respondeu que “*Para transportes em Portugal só utilizamos transportadores portugueses até por mera racionalidade económica. Tratam-se de transportes de curtas distâncias e de custo reduzido onde não compensaria a um transportador estrangeiro efetuar no mínimo 600/800 Km em vazio para os efetuar, dado não haver transportadores estrangeiros com frota estacionada em Portugal*”¹¹⁰.
183. Na mesma linha, a resposta da empresa ENEOP 3 é clara ao afirmar que “(...) *só podemos recorrer a transportadores nacionais, porque transportadores de outros países só podem realizar transportes em Portugal em condições muito limitadas e de maneira excepcional, e não adequados para os transportes de que a Eneop 3 precisa*”¹¹¹.

¹⁰⁷ Cfr. Resposta das empresas Enercon, datada de 25 de Maio de 2011, ENEOP 3 datada de 24 de Junho de 2011, Arnaud Logis datada de 25 de Maio de 2011, GRUPO VENDAP datada de 26 de Maio de 2011.

¹⁰⁸ Cfr. Resposta da empresa Siemens ao pedido de elementos da AdC de 23 de Maio de 2011.

¹⁰⁹ Cfr. Observações do Contra-Interessado de 13 de Maio de 2011.

¹¹⁰ Cfr. Resposta da empresa Arnaud Logis ao pedido de elementos da AdC de 25 de Maio de 2011.

¹¹¹ Cfr. Resposta da empresa ENEOP 3 ao pedido de elementos da AdC de 24 de Junho de 2011.

184. Outra cliente refere “(...)que se vê condicionada em poder recorrer com facilidade a transportadores externos, isto só acontece geralmente quando fazemos movimentos para outras delegações em Espanha”¹¹².
185. Assim, face ao supra exposto, a AdC não poderá deixar de concluir que as empresas localizadas fora do território nacional, não obstante poderem pontualmente prestar serviços de transporte especial no território nacional no âmbito de operações de cabotagem, as mesmas não poderão prestar este mesmo serviço de forma regular e permanente se não estiverem estabelecidas no território nacional nos termos legalmente previstos (Cfr. Ponto 39).
186. Assim, as mesmas não podem ser consideradas na estrutura de oferta do mercado nacional da prestação de serviços de transporte especial, como concorrentes efetivos das empresas envolvidas na presente operação de concentração, designadamente na prestação de serviços a clientes nacionais para operações em território nacional.
187. Uma vez que se verificou que do conjunto de empresas identificadas pela Notificante como, alegadamente, integrando a estrutura da oferta do mercado em apreço, várias não se encontram, em bom rigor, ativas neste mercado (cfr. Pontos 148, 185-186), não poderá a AdC tomar como referência, para efeitos da avaliação jus-concorrencial, as estimativas de quotas de mercado apresentadas pela Notificante a partir da lista de alegados concorrentes identificada pela mesma (Vide Ponto 141).
188. Assim, e para obviar esta situação, a AdC, no âmbito da investigação de mercado realizada no presente procedimento, questionou diversos clientes de transportes especiais, bem como a generalidade das empresas que foram identificadas pela Notificante ou por terceiros, como prestando este tipo de serviço, sobre quais as empresas que se posicionam como concorrentes diretos e alternativas viáveis às empresas participantes na operação¹¹³.
189. Desta investigação, a AdC identificou a estrutura de oferta do mercado relevante que a seguir se apresenta:

¹¹² Cfr. Resposta da empresa GAM ao pedido de elementos da AdC de 20 de Maio de 2011.

¹¹³ As empresas que foram indicadas como possíveis concorrentes das empresas participantes na operação, por alguns dos terceiros contactados, para além daqueles que já tinham sido identificados e confirmados pela AdC (Rufena, Morgadinha, Cargobel, Manuel Pedrosa e Cariano), foram a empresa Ruben Ramos- Transportes Especiais de Mercadorias, Lda., a Transespeciais - Transportes Unip., Lda, a Transporte Ideal da Av. Moscavide, Lda., a Rodo Cargo- Transportes Rodoviários de Mercadorias, S.A., a Rentacarga, a Transportes Figueiredo& Figueiredo, Lda. a Transportes David Neto, S.A., a Brazmaq, Lda., a António Frade Lda. e a Transporte Central S. Cristóvão, Lda.. Após confirmação junto das empresas referenciadas, apenas as que se encontram na estrutura da oferta, identificada na Tabela 8, afirmaram que se encontram presentes no transporte especial de mercadorias.

Tabela 8 – Estrutura da oferta do mercado nacional da prestação de serviços de transporte especial, em 2010

Empresas	Quotas em % (Valor)
Transportes Gonçalo+FHM	[30-40%]
Grupo LASO	[50-60%]
Quota conjunta	[80-90%]
Morgadinha	[0-10]
Rufena	[0-10]
S.Cristóvão	[0-10]
Cargobel	[0-10]
Manuel Pedrosa	[0-10]
Cariano	[0-10]
Ruben Ramos	[0-10]
Transporte Ideal da Av. Moscavide	[0-10]
Brazmaq	[0-10]
António Frade	[0-10]
TOTAL	100%

Fonte: Notificante e dados recolhidos pela AdC junto das empresas identificadas.

190. Note-se que o exercício de identificação da estrutura da oferta envolveu, tal como referido anteriormente, o envio de questionários à grande maioria das empresas identificadas pela Notificante como estando presentes no transporte especial, tendo, a maioria delas, afirmado que não atuam na prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, nos termos já referidos supra no ponto 148 e seguintes.
191. Assim, da investigação de mercado resultou a identificação das empresas susceptíveis de exercer algum tipo de pressão concorrencial sobre as empresas participantes na operação de concentração em apreço, na prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, tendo estas empresas sido questionadas sobre o seu volume de negócios total e qual a percentagem do mesmo que se refere ao transporte especial de mercadorias, por via rodoviária.
192. A AdC, com base nos elementos recolhidos, procedeu ao cálculo das quotas de mercado das empresas, conforme apresentado na tabela *supra*.
193. Todavia, importa sublinhar que as empresas identificadas na referida tabela não foram todas elas referidas unanimemente pelos terceiros contactados, como sendo concorrentes efetivos das empresas participantes na operação em apreço. No entanto, a AdC optou por incluir, na estrutura de oferta, todas as empresas que prestam serviços de transporte especial, independentemente de considerações quanto à respectiva capacidade e/ou dimensão das mesmas face às empresas participantes.

194. De facto, diversos operadores¹¹⁴ consultados indicam que a empresa adquirente e a empresa adquirida seriam, nalguns casos, as únicas ou, noutros casos, as principais alternativas de fornecimento que poderão prestar serviços aos utilizadores de transportes especiais, aspecto que será valorizado aquando a análise jus-concorrencial.
195. Da tabela *supra* resulta que a quota conjunta das empresas participantes será de [80-90]%.
196. Estas quotas de mercado parecem ser mais consentâneas, não só com o peso relativo das empresas em causa assumido pela Notificante, no âmbito do processo Ccent 10/2010 – Fundo Explorer II/Transportes Gonçalo*FHM, como, com os valores indicados pelas empresas terceiras questionadas em primeira fase do presente procedimento e que fundamentaram, em parte, a decisão de passagem a investigação aprofundada da presente operação de concentração.
197. De facto, no âmbito da investigação de mercado, diversos utilizadores de serviços de transporte especial, bem como diversas empresas de transporte rodoviário, apresentaram estimativas de quotas de mercado das empresas participantes na operação na ordem, aproximadamente, de [80-90]%, tendo por base o seu conhecimento do sector e da sua percepção quanto ao peso e dimensão das empresas participantes.
198. Com efeito, a resposta da *Enercon* é bastante elucidativa a este respeito e reflete a opção tomada pela AdC de incluir, na estrutura da oferta, todas as empresas indicadas e confirmadas como concorrentes das empresas participantes, independentemente de considerações de dimensão e capacidade, ao referir, na sua resposta ao pedido de elementos da AdC, em 1ª fase, “(...) *ainda que se incluam todos os prestadores nacionais de serviços de transportes excepcionais no mercado relevante, independentemente da sua aptidão para satisfazer as necessidades de mercado deste tipo de transportes, a empresa resultante desta concentração, terá, de acordo com as estimativas internas da Enercon, uma quota correspondente a cerca de [50%-90%] do mercado (...)*”¹¹⁵.
199. De igual modo, a *Cargobel*, não obstante ressaltar não dispor de dados concretos, avança que “ (...) *face àquela que poderá ser a nossa melhor estimativa, pensamos que as empresas envolvidas nesta operação de concentração representam em conjunto uma quota de mercado de [80 a 90%] (...)*”¹¹⁶.
200. Outra das empresas contactadas, adianta que a concentração “(...) *representará sensivelmente [80-90%] do mercado (...)*”, representando o Grupo Laso “ (...) *[50-60%] do mercado, os Transportes Gonçalo [20-30%] e a FHM [5-10%], sendo o restante mercado composto por pequenas empresas sem expressão (...)*”¹¹⁷.
201. Neste contexto, deve igualmente realçar-se o sentido de outras respostas recebidas de concorrentes, mais cautelosas quanto a uma possível estimativa de quota de mercado das empresas participantes, referindo expressamente “ (...) *não dispomos de*

¹¹⁴ Cfr. resposta dos clientes: Mota-EngilArsopi, Moviter Equipamentos, Volvo Rents, Alstom, Repower, e dos seguintes operadores de transportes de mercadorias: Heitor & Carlos, Transportes H&C, JoFilipes.

¹¹⁵ Cfr. resposta da empresa *Enercon* ao pedido de elementos da AdC, datada de 25 de Maio de 2011.

¹¹⁶ Cfr. resposta da empresa *Cargobel* ao pedido de elementos da AdC, datada de 30 de Junho de 2011.

¹¹⁷ Cfr. resposta da empresa *Gefco* ao pedido de elementos da AdC, datada de 3 de Junho de 2011.

quaisquer elementos que permitam efetuar essa análise (...)", "(...) não temos conhecimento nem elementos que nos permitam indicar estimativas da dimensão do mercado e as quotas de mercado dos principais operadores identificados, apenas temos a noção da grandeza destas empresas todas juntas e dos respectivos reflexos no mercado (...)"¹¹⁸.

202. Reitera-se, assim, que a extensa investigação de mercado levada a cabo pela AdC, no âmbito da segunda fase do atual procedimento, permitiu, por um lado, identificar claramente quais são os concorrentes efetivos das empresas envolvidas na operação de concentração e, por outro lado, qual a respectiva dimensão a nível do transporte especial. Esta extensa investigação redundou, assim, na determinação de quotas de mercado das empresas envolvidas na presente operação, que, no seu conjunto, representam cerca de [80-90]% do mercado do transporte especial, o que, aliás, é consentâneo com a percepção apresentada pela maioria dos operadores consultados em primeira fase do procedimento.

5.2. Avaliação Jus-Concorrencial

203. Da análise da estrutura da oferta do mercado da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, constata-se um cenário jus-concorrencial caracterizado por um índice *IHH*¹¹⁹, após a concentração, de [>2500] pontos e um *delta*¹²⁰ de [>250] pontos.
204. Nestes termos, e atendendo à prática decisória da AdC e da Comissão Europeia, bem como às Orientações da Comissão para apreciação das concentrações horizontais¹²¹, conclui-se que a presente operação é susceptível de gerar preocupações jus-concorrenciais, a nível dos serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária.
205. Refira-se, ainda, que nos termos das Orientações da Comissão, *“uma quota de mercado especialmente elevada - 50% ou mais - pode, em si mesma, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante”*.
206. Ora, no caso em apreço, não só os dados existentes apontam para uma quota superior a 50%, como também resultará, da operação de concentração projetada, a concentração entre os dois concorrente de maior dimensão (Grupo Laso e Grupo Gonçalo), que passarão, no seu conjunto, a ter uma quota de mercado de cerca de [80-90]%.

¹¹⁸ Cfr. resposta da empresa Schenker ao pedido de elementos da AdC, datada de 24 de Maio de 2011. Neste mesmo sentido *cfr.* a resposta da empresa Agilog ao pedido de elementos da AdC, datada de 3 de Junho de 2011.

¹¹⁹ *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 *IHH* para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido, vão as Orientações para apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (*cfr.* Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004). O *IHH* após a concentração é calculado no pressuposto de que as quotas de mercado das empresas se mantêm inalteradas.

¹²⁰ O *delta* corresponde à variação no *IHH* antes e após a operação de concentração.

¹²¹ *Cfr.* “Orientações para apreciação das concentrações horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (*cfr.* Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004).

207. Todos os restantes operadores de mercado têm quotas de mercado diminutas, inferiores a [0-10]%, o que poderá indiciar uma capacidade limitada para exercer uma pressão concorrencial sobre as partes envolvidas na concentração, no cenário pós-operação.
208. Assim, e conforme melhor demonstrado *infra*, a Notificante e as empresas adquiridas, pela sua dimensão e por serem concorrentes próximos, exercerão, no cenário anterior à concretização da operação projetada, uma pressão concorrencial entre si. A referida pressão concorrencial entre as duas empresas passará, em resultado da concretização da operação projetada, a ser internalizada no mesmo grupo de empresas, o que é susceptível de se traduzir em aumento de preços dos serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária.
209. Atendendo ao elevado valor das quotas de mercado resultantes da operação, e ao facto de estarmos perante um mercado de produto diferenciado, torna-se necessário avaliar a proximidade concorrencial entre as empresas participantes na presente operação de concentração, assim como o nível de pressão concorrencial exercida pelos restantes concorrentes no mercado, e ainda, averiguar da existência de um eventual poder de compensação dos clientes dos serviços de transporte especial de mercadorias.
210. Deverá ainda averiguar-se se o mercado em causa é um mercado contestável, designadamente em resultado de uma eventual ausência de barreiras à entrada e à expansão neste mercado, o que, conforme analisado *infra*, não se verifica no caso presente.
211. Com vista a possibilitar um melhor entendimento do impacto da operação no mercado, a AdC, em sede de investigação de primeira fase, recolheu informação junto dos principais clientes e operadores de transporte identificados na Notificação, tendo, em fase de investigação aprofundada, ampliado a sua investigação de mercado a um número mais alargado de operadores¹²², identificados posteriormente pela Notificante como, alegadamente, sendo concorrentes das empresas participantes, no mercado da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária. Assim, as respostas obtidas serão transcritas na presente Decisão, sempre que as mesmas se considerem essenciais à avaliação jus-concorrencial.
212. Conforme já referido nos pontos 52 e 53, o transporte especial de mercadorias constitui um tipo de serviço diferenciado, pelo que importa avaliar do grau de proximidade concorrencial entre as empresas participantes na operação, e entre estas e os seus principais concorrentes, relevando o facto de as participantes na operação apresentarem uma significativa sobreposição de atividades em determinados segmentos específicos do transporte especial.
213. Ora, em função da atividade desenvolvida pelas empresas participantes e dos elementos recolhidos, constata-se que as empresas envolvidas na operação em apreço têm uma especial vocação para o transporte especial/excepcional de mercadorias por via rodoviária, com particular capacidade para transportar cargas indivisíveis de grandes dimensões e toneladas, constituindo, na óptica da totalidade dos inquiridos pela AdC, concorrentes próximos entre si.
214. Com efeito, a generalidade dos clientes das empresas participantes, bem como a maioria dos operadores de transporte de mercadorias, quando questionados sobre a proximidade concorrencial entre as empresas participantes na operação de

¹²² Operadores identificados pela Notificante nas suas Observações Adicionais ao pedido de elementos da AdC, datado de 21 de Maio de 2011.

concentração¹²³, responderam no sentido de considerar que a Transportes Gonçalo e a FHM, bem como a Laso e a Probilog são concorrentes próximos e diretos, em Portugal, no transporte especial/excepcional de mercadorias, por via rodoviária.

215. A título de exemplo, transcreve-se a resposta de uma das transportadoras contactadas, que indica que *“a sociedade Transportes Gonçalo e o Grupo Laso, são concorrentes próximos entre si ao nível do transporte rodoviário especial de mercadorias”,* uma vez que, *“se dedicam em grande medida (principal atividade) ao transporte de mercadorias de grande dimensão, indicando-se, como exemplo, o transporte de estruturas indivisíveis para construção civil e, bem assim, estruturas metálicas indivisíveis (exemplo: componentes de instalações eólicas, componentes de edifícios metálicos), bem como mercadorias de peso elevado (com pesos brutos superiores a 40 toneladas”*¹²⁴.
216. Também a Cargobel, na sua resposta ao pedido de elementos enviado, em primeira fase do procedimento, considera que as empresas participantes na operação de concentração *“são concorrentes próximas entre si no transporte especial de mercadorias, nomeadamente de: i) estruturas metálicas; ii) estruturas de torres de energia eólica; iii) máquinas de grande porte; e iv) estruturas de betão pré-fabricado”*¹²⁵.
217. Aliás, reitera-se, a este propósito, ter resultado da investigação de mercado realizada neste procedimento, que diversos operadores consultados indicam que as empresas participantes na operação em apreço são, nalguns casos, as únicas ou, noutros casos, as principais alternativas de fornecimento que aquelas empresas consultadas dispõem.
218. De facto, muitas das respostas de terceiros sobre esta matéria confirmam o carácter único das empresas envolvidas na operação, como operadores incontornáveis para o transporte de mercadorias de grande dimensão e peso, designadamente, pela disponibilidade e capacidade de resposta que possuem para a execução da prestação de serviços de transporte relativamente àquela tipologia de carga.
219. Efetivamente, em situações caracterizadas por exigências ao nível de disponibilidade imediata, frequência da prestação do serviço e capacidade para a sua execução, as respostas de clientes e de concorrentes evidenciam que as restantes operadoras de mercado, apesar de atuarem no mercado da prestação de serviços de transportes especial, não se afiguram uma alternativa viável ou uma pressão concorrencial significativa sobre as empresas participantes na operação.
220. Neste contexto, assume relevância a resposta de um dos principais clientes da Laso, no sector da construção civil, na medida em que, quando questionada pela AdC sobre a proximidade concorrencial entre as empresas participantes na operação de concentração, refere que *“as transportadoras referenciadas são concorrentes próximos e diretos, sendo que para além destas a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] só pode satisfazer as suas necessidades através das empresas Cargobel ou Rufena”*. Todavia, acrescenta este operador que *“a transportadora Rufena e Cargobel,*

¹²³A AdC, em 12 de Maio de 2011 e em 13 de Maio de 2011, respectivamente, enviou questionários a um conjunto significativo de clientes das empresas participantes da presente operação de concentração e igualmente a clientes de outros transportadores, bem como a operadores de transportes de mercadorias indicados pela Notificante como, alegadamente, sendo concorrentes das empresas participantes na operação de concentração em apreço.

¹²⁴ Cfr. resposta da empresa Patinter ao pedido de elementos da AdC, datada de 23 de Maio de 2011.

¹²⁵ Cfr. resposta da empresa Cargobel ao pedido de elementos da AdC, datada de 30 de Junho de 2011.

apesar de efetuarem este tipo de serviço, a maioria das vezes, não dispõem de viaturas suficientes para suprir as nossas necessidades em tempo útil”.

221. Outro dos clientes contactados refere que “*as empresas Transportes Gonçalo e Grupo Laso, para o efeito dos transportes especiais que realizam para (a empresa) são [CONFIDENCIAL – segredo comercial]. De facto (a empresa) utiliza [CONFIDENCIAL – segredo comercial]. estes dois transportadores em cargas especiais, oversized e overweight, até porque são, no nosso entendimento [CONFIDENCIAL – segredo comercial].. A maior parte dos equipamentos necessários para este tipo de transporte (carga especial) são detidos por [CONFIDENCIAL – segredo comercial].., sendo que relativamente a algum equipamento ainda mais especial são mesmo as únicas detentoras. Além disso, em termos de capacidade para responder a projetos de transportes complexos, [CONFIDENCIAL – segredo comercial]. parecem, estar em vantagem porque detêm maior disponibilidade de equipamento especial, melhor know-how, equipas de qualidade (engenharia incluída) focadas unicamente neste tipo de transportes, grandes clientes com carga oversized e overweight (...)*”¹²⁶.
222. A Mota Engil, outro dos clientes contactados, foi bastante categórica na sua resposta ao pedido de elementos da AdC, ao afirmar que em 2010 as suas necessidades de transportes especiais de mercadorias foram asseguradas a 100% pela Laso “*(...) devido a ser o único com capacidade para transportar vigas pré-fabricadas em Portugal*”. A empresa ao referir que as empresas participantes na operação de concentração são concorrentes próximos, acrescenta que são “*(...) as únicas empresas com capacidade de transportes especiais em Portugal para o ritmo de carga que a Mota-Engil Betão e Pré-fabricado necessita de forma a cumprir com prazos de montagem e custos(...)*”¹²⁷.
223. Outros clientes evidenciam a proximidade concorrencial destas empresas, no que respeita o transporte de cargas de grande dimensão. Assim, a Moviter refere que “*há determinados tipos de transporte, exemplo escavadoras de grande porte (acima das 50 ton) onde os restantes transportadores não têm resposta. Nesta situação ficamos limitados à Laso e FHM*”¹²⁸.
224. Também a transportadora Agilog, na sua resposta, não obstante referir as empresas Transgrua e Rufena como sendo concorrentes diretos das partes na operação, sublinha que “*nenhuma delas tem dimensão em termos de oferta para transportes de grandes dimensões que lhes permita concorrer com a Laso ou Transportes Gonçalo em projetos que envolvam uma grande quantidade de viaturas num curto espaço de tempo*”¹²⁹.
225. Tais limitações são igualmente evidenciadas por um dos principais concorrentes das empresas no mercado da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária. De facto, a Rufena considera que “*em determinado vector dos transportes especiais (por ex: peso acima das 100 tons, torres eólicas, transformadores e outros), apenas Gonçalo, Laso e Rufena, têm equipamento capaz*

¹²⁶ Cfr. resposta da empresa Siemens ao pedido de elementos da AdC, datada de 23 de Maio de 2011.

¹²⁷ Cfr. resposta da empresa Mota Engil ao pedido de elementos da AdC, datada de 23 de Maio de 2011.

¹²⁸ Cfr. resposta da empresa Moviter ao pedido de elementos da AdC, datada de 24 de Maio de 2011.

¹²⁹ Cfr. resposta da empresa Agilog ao pedido de elementos da AdC, datada de 3 de Junho de 2011.

*de deslocar num único transporte tais pesos ou dimensões excessivas ou mesmo deslocar ao mesmo tempo, várias unidades*¹³⁰.

226. Face ao *supra* exposto e dada a unanimidade das respostas recebidas dos diversos operadores de mercados, torna-se indiscutível que as empresas participantes na presente operação de concentração são os operadores que apresentam uma maior proximidade concorrencial no mercado relevante, sendo que os restantes operadores de mercado que integram a estrutura da oferta do mercado relevante em análise, apenas poderão exercer uma pressão concorrencial limitada, em situações que não se caracterizam por exigências ao nível de disponibilidade imediata, frequência da prestação de serviço e capacidade para a sua execução.
227. Ora, é mais provável que de uma concentração resultem entraves significativos à concorrência efetiva, através da criação ou reforço de uma posição dominante, quando as empresas envolvidas na concentração apresentam uma proximidade concorrencial elevada entre si¹³¹, tal como se verifica no presente caso.
228. Assim, não só resultaria da operação de concentração projetada uma empresa com uma quota de cerca de [80-90]% do mercado, como esta passaria a concentrar os principais, senão mesmo os únicos, operadores com uma capacidade concorrencial significativa. O que, em si, é susceptível de indiciar que a operação de concentração resultará na criação ou reforço de uma posição dominante, que redundará em sérios entraves à concorrência efetiva no mercado nacional. Devendo ainda ponderar-se, conforme referido *supra*, a contestabilidade do mercado (nas perspectivas da oferta e da procura) e um eventual contra-poder negocial dos clientes, aferindo-se se estes factores são suficientes para contrariar as preocupações jus-concorrenciais que resultam da análise apresentada *supra*.
229. No que se refere à capacidade/facilidade de mudança de fornecedor, que pudesse resultar numa eventual contestabilidade do mercado na perspectiva da procura, vem a Notificante dizer que *“a mudança de prestador não acarreta[r] quaisquer custos para o cliente, o que é reforçado pelas condições comerciais praticadas i.e. a existência de contratos de fornecimento de curta duração e sem atribuição de qualquer exclusividade aos respectivos fornecedores”*, facto este que não foi contraditado na maioria das respostas recebidas na investigação de mercado realizada.
230. No entanto, este facto, associado à inexistência de contratos de longo prazo ou de exclusividade que limitem a possibilidade de mudança de fornecedor, em nada atenua o impacto jus-concorrencial da presente operação de concentração, uma vez que, para determinadas situações, conforme descrito no ponto 219, não existem alternativas às empresas participantes na operação de concentração projetada.
231. A este propósito e a título de exemplo, uma das respostas obtidas esclarece que as empresas participantes na presente operação *“são proprietárias de um grande n.º de porta máquinas em função do total existente no mercado de transportes de máquinas e equipamentos para a construção civil e obras públicas. Além do n.º de carros e porta máquinas, têm ambos uma ampla cobertura nacional face aos restantes transportadores (...). A questão da cobertura nacional é um dos factores que determinam a nossa escolha do transportador, pelo que uma empresa local só é competitiva na região onde atua (...). A capacidade/facilidade da nossa empresa em*

¹³⁰ Cfr. resposta da empresa Rufena Engil ao pedido de elementos da AdC, datada de 1 de Junho de 2011.

¹³¹ Veja-se, a este propósito as Orientações para apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (cfr. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004), ponto 28.

*mudar de transportador principal é muito reduzida. Para além dos transportadores em causa (na presente operação de concentração) a oferta é muito reduzida, ficando limitada a mais 2/3 empresas, que são de menor dimensão e menos especializadas nesta área, praticam preços mais elevados e têm menos disponibilidade*¹³².

232. Quanto à análise das barreiras à entrada e à expansão, e a uma possível contestabilidade do mercado na perspectiva da oferta, a Notificante considera que as mesmas são inexistentes, nomeadamente, tendo em conta o nível reduzido dos custos de investimento associados à aquisição de equipamento adequado para o transporte de mercadorias especiais/excepcionais, bem como no que se refere à facilidade de obtenção das autorizações necessárias para o exercício deste tipo de transporte excepcional.
233. Por conseguinte, entende a Notificante que as empresas envolvidas na presente operação de concentração enfrentam uma concorrência potencial por parte de um vasto número de empresas que oferecem serviços de transporte rodoviário de mercadorias, ainda que a sua atividade principal não se enquadre no transporte especial/excepcional, sejam estas empresas nacionais ou estrangeiras.
234. Ora, de acordo com as Orientações da Comissão e com a prática decisória nacional *“Para que uma entrada no mercado possa ser considerada como pressão concorrencial suficiente sobre as partes na concentração, deverá demonstrar-se que a entrada é provável, será realizada em tempo útil e será suficiente para evitar ou anular os eventuais efeitos anti-concorrenciais da concentração*”¹³³.
235. Porém, a maioria das respostas de empresas contactadas no âmbito do presente procedimento, incluindo os operadores de transporte normal de mercadorias por via rodoviária, indicam como improvável a entrada de novos operadores no mercado do transporte especial de mercadorias, devido a diversos condicionalismos que se relacionam, sobretudo, com os elevados custos de aquisição dos equipamentos e a dimensão económica do mercado em causa.
236. Adicionalmente, importa referir que a posição da Notificante também não é partilhada por outras empresas presentes no mercado relevante, tal como a Rufena, que, para justificar a ausência de alternativas viáveis às empresas participantes, refere que *“difícilmente se poderão vir a posicionar neste vector de mercado outra ou outras empresas ou grupo de empresas, tendo em consideração as dificuldades técnicas na execução deste tipo de transportes e ainda devido ao avultado investimento que representa a aquisição de equipamentos para responder à concentração em causa*”¹³⁴.
237. Na realidade, a informação recolhida sugere a existência de barreiras significativas à entrada e à expansão de novos operadores, decorrentes dos custos elevados de aquisição de equipamentos, face à dimensão económica do mercado em causa.
238. Estes factores – custos elevados de aquisição de equipamentos e a dimensão económica do mercado em causa – são igualmente referidos pelas empresas de transporte rodoviário de mercadorias que não atuam no transporte especial, para

¹³² Cfr. resposta da empresa Volvo Rents ao pedido de elementos da AdC, datada de 24 de Maio de 2011.

¹³³ Veja-se, a este propósito as Orientações para apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (cfr. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004), ponto 68.

¹³⁴ Cfr. Resposta da empresa Rufena ao pedido de elementos da AdC, datada de 1 de Junho de 2011.

justificar a dificuldade de entrada e/ou expansão no mercado relevante e na prestação de serviços especiais de transporte.

239. De facto, as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, que não atuam no transporte especial, confirmaram à AdC que não dispõem de capacidade para prestar este tipo de serviços de transporte especial, e que a dimensão do mercado do transporte especial de mercadorias, em Portugal, é particularmente limitada, para justificar a entrada destes operadores no transporte especial.
240. A este propósito a Agilog veio esclarecer que, naquilo que é do seu conhecimento *“não é fácil num curto espaço de tempo, outras empresas nacionais oferecerem o mesmo tipo de serviço, uma vez que estamos a falar de equipamentos com um custo elevado e prazos de entrega normalmente elevados”*¹³⁵.
241. Também outro operador consultado, a Patinter, veio corroborar o entendimento de que *“considerando a competência específica que tal tipo de transporte (leia-se transporte especial de mercadorias) exige, a especificidade de meios e o montante do investimento necessário à entrada (com relevância) neste mercado, crê a respondente não ter facilidade em, de forma viável, se posicionar como concorrente direta das mesmas”*. Refere ainda este mesmo operador que *“face à já sentida redução da atividade de construção civil, sobretudo ao nível das obras públicas, (mercado relevante para este tipo de transporte atento o grande número de obras – eg Pontes e viadutos) o mesmo se mostra pouco atrativo à realização de fortes investimentos”*¹³⁶.
242. Por sua vez, as empresas que prestam serviços de transporte especial de forma residual ou numa lógica de intra-grupo, quando questionadas sobre se poderiam, com facilidade e sem custos muito elevados, passar a oferecer o mesmo tipo de serviços de transporte especial de mercadorias das empresas participantes, responderam que dado o nível de investimento necessário e o risco associado ao mesmo, não teriam incentivos para entrar no mercado relevante.
243. A título de exemplo, refira-se a resposta da empresa Transmaia¹³⁷ que refere que não poderia com facilidade e sem custos muito elevados passar a oferecer este tipo de serviços, uma vez que *“(…) a realização de transportes especiais de mercadorias implica[r] grandes investimentos iniciais em equipamentos específicos e a expectativa de utilização dos mesmos se apresenta[-se] com grande incerteza”*.
244. No que se refere à eventual pressão concorrencial exercida por operadores estrangeiros, sublinha-se, uma vez mais, que os mesmas não foram consideradas na estrutura da oferta, atendendo ao facto dos clientes não poderem recorrer, com facilidade, aos mesmos, nomeadamente pela existência de barreiras regulatórias¹³⁸ e de outros factores como a necessidade de proximidade entre o cliente e o operador de transportes, remetendo-se para pontos 169 a 186.
245. Por fim, não se poderá deixar de salientar que o documento apresentado pela Notificante [CONFIDENCIAL – identificação do estudo]¹³⁹, evidencia dois aspectos que importa relatar, os quais contariam as posições assumidas pela Notificante no âmbito do presente processo:

¹³⁵ Cfr. Resposta da empresa Agilog ao pedido de elementos da AdC, datada de 3 de Junho de 2011.

¹³⁶ Cfr. Resposta da empresa Patinter ao pedido de elementos da AdC, datada de 23 de Maio de 2011.

¹³⁷ Cfr. Resposta da empresa Transmaia ao pedido de elementos da AdC, datada de 27 de Setembro de 2011. A empresa Transmaia presta serviços de transportes especiais de forma residual.

¹³⁸ Cfr. ponto 39 *supra*.

¹³⁹ Documento [CONFIDENCIAL – segredo comercial].

- por um lado a diferenciação da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, face ao transporte geral de mercadorias¹⁴⁰;
 - por outro, a existência de barreiras à entrada no que se refere ao mercado do transporte especial de mercadorias, o que, de acordo com o mesmo estudo, se refletirá na existência de segmentos de mercado com margens de comercialização elevadas¹⁴¹.
246. No que respeita ao primeiro ponto, é expressamente referido que as diferenças essenciais do transporte especial face ao transporte geral constituem, em si mesmas, barreiras à entrada, em particular, a necessidade de um *know-how* de engenharia específico para (i) a avaliação das infra-estruturas rodoviárias, que se afigura essencial à prestação do serviço de transporte; (ii) a definição das melhores rotas; (iii) a definição de instruções para o processo de carregamento, descarga e transporte, bem como a importância de aspectos relacionados com a assiduidade na prestação do serviço, a qual, em si mesma, influi sobre a importância de outros factores como a relação de confiança com o prestador (relacionamento histórico ou “*track record*”) bem como de *know-how* por parte do mesmo.
247. Especifica igualmente este documento, a necessidade [CONFIDENCIAL – segredo comercial], ao contrário do que a Notificante está disposta a reconhecer ao longo de todo o procedimento.
248. Tal poderá, eventualmente, justificar a contradição incorrida pela Notificante sobre a existência de barreiras à entrada e expansão no mercado dos transportes especiais/excepcionais de mercadorias, por via rodoviária, na medida em que, enquanto na sua perspectiva de delimitação de mercado do produto/serviço relevante salienta a ausência de barreiras à entrada e expansão, já na sua avaliação jus-concorrencial, ao enfatizar o contrapoder da procura (relativa ao *cluster* eólico), justifica-o pelo elevado nível de investimento em equipamento que teve que incorrer para satisfazer a procura daqueles clientes.
249. Por último, depois de verificada a ausência de uma contestabilidade do mercado, nas perspectivas da procura (*cf.* pontos 230 e 231) e da oferta (*cf.* ponto 232 a 248), importará analisar a existência, ou não, de poder negocial ou de compensação por parte dos clientes das empresas participantes na presente operação de concentração, de forma a avaliar se os mesmos terão capacidade para contrariar o poder de mercado resultante da operação de concentração.
250. O poder negocial dos clientes encontra-se estritamente relacionado com as alternativas disponíveis no mercado para o fornecimento destes serviços, uma vez que, num cenário pós concentração e face a um possível aumento de preços (ou diminuição da qualidade do serviço) por parte das empresas participantes, os clientes apenas poderão disciplinar este comportamento se tiverem capacidade para, de forma significativa, desviarem a sua procura para outros fornecedores.
251. De forma a obviar esta questão, e em particular à alegada ausência de capacidade para aumentar preços, a Notificante baseia-se no facto dos clientes consultarem diversos operadores, através de pedidos de cotação e, decidirem a contratação do fornecedor em função de vários critérios, nomeadamente, o preço.

¹⁴⁰ O Documento identificado refere expressamente [CONFIDENCIAL – segredo comercial].

¹⁴¹ Recorde-se que também o estudo da [CONFIDENCIAL – segredo comercial], identificado supra na nota de rodapé 59, conclui pela existência [CONFIDENCIAL – segredo comercial], o que poderá indiciar a existência de segmentos de mercado não contestáveis, em resultado da existência de barreiras significativas à entrada nos mesmos.

252. Ora, resultou da investigação de mercado efectuada que, em determinados segmentos de mercadorias transportadas e para os clientes que necessitam de uma determinada capacidade e disponibilidade de resposta por parte dos operadores de transporte especial de mercadorias, as empresas participantes na presente operação de concentração são as únicas ou as principais alternativas viáveis de fornecimento (*cf.* ponto 219 e seguintes), o que, conseqüentemente, reduz ou mesmo elimina qualquer poder de compensação por parte da procura, num cenário em que aqueles dois operadores passam a pertencer ao mesmo grupo económico.
253. Nestes termos, a atual existência de uma concorrência efetiva entre as empresas participantes na operação projetada é susceptível de se traduzir em melhores condições de prestação de serviços (*v.g.*, preços), em resultado de uma dupla contratação pelos clientes (ou da mera possibilidade de dupla contratação), beneficiando todos os clientes e, em particular, os clientes que, em função das suas necessidades específicas, consideram as referidas empresas como as principais ou únicas alternativas viáveis de fornecimento. Concretizando-se a presente operação de concentração e, conseqüentemente, deixando aqueles clientes de ter a possibilidade de recorrer a duas alternativas viáveis e autónomas de fornecimento, de capacidade significativa, desaparecem os referidos benefícios da dupla contratação.
254. Ou, conforme já foi referido no ponto 208, a pressão concorrencial que as empresas participantes na presente operação exercem, atualmente, uma sobre a outra, será eliminada em resultado da concretização da operação, o que é susceptível de se traduzir em aumento de preços dos serviços de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, em especial para os clientes que consideram estas empresas como as principais ou as únicas alternativas viáveis de fornecimento daquele tipo de serviços.
255. Efeito este que, aliás, é reforçado pela ausência de uma contestabilidade do mercado (*cf.* ponto 230 a 248), o que inviabiliza a entrada e/ou expansão de terceiros operadores no mercado, com capacidade significativa para prestar serviços de transporte especial de mercadorias aos clientes que têm, atualmente, nas empresas participantes na presente operação, as principais ou únicas alternativas viáveis de fornecimento daqueles tipos de serviços.
256. Para esta temática, não releva o facto de determinados clientes e/ou determinados serviços, em que esteja em causa um transporte especial de mercadorias de menor complexidade – em termos das exigências de dimensão, peso ou frequência –, poderem recorrer a outras empresas de menor capacidade (*v.g.*, alguma das empresas identificadas na Tabela 8).
257. De facto, havendo a possibilidade de se praticar preços que variam de serviço para serviço (*cf.* ponto 258), existe a capacidade, bem como o incentivo, por parte da empresa resultante da operação projetada, de deteriorar as condições de prestação de serviços (*v.g.*, aumentando preços) aos clientes que, em resultado da presente operação, deixam de ter alternativas de prestação de serviços viáveis e autónomas, de capacidade significativa, sem que tenha de deteriorar as condições de oferta aos restantes clientes, que se traduza num desvio significativo de procura para as empresas de menor dimensão.
258. Aliás, importa notar, a este propósito, que a Notificante defende que *“cada transporte é quase único, tendo, portanto, um preço individualizado”*¹⁴², calculado, entre outros,

¹⁴² Cfr. resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 17 de Junho de 2011, página 17.

com base “nas características físicas do equipamento transportado (peso e dimensão) e na distância percorrida”¹⁴³.

259. Ora, redundante, daqui, que a empresa resultante da operação projetada poderá praticar condições de oferta (v.g., preços) distintas aos seus clientes, em função dos mesmos poderem (ou não) recorrer aos prestadores de serviços de menor capacidade (v.g., alguma das empresas identificadas na Tabela 8), em função das suas necessidades específicas em termos de exigências de dimensão, peso ou frequência dos serviços requeridos.
260. Nestes termos, fica demonstrado que a empresa resultante da operação projetada poderá deteriorar as condições de oferta aos clientes significativamente dependentes dos serviços das empresas envolvidas na operação, sem que tal se traduza num desvio significativo de procura para os concorrentes de menor dimensão. O que reforça os incentivos da empresa resultante da operação projetada para proceder a aumentos de preços, em especial para os clientes que consideram as empresas envolvidas na concentração como as principais ou as únicas alternativas viáveis de fornecimento daquele tipo de serviços.
261. A Notificante, na sua argumentação, realça ainda que “ [CONFIDENCIAL – segredo comercial]”¹⁴⁴.
262. Sobre esta questão, e, em particular, no que concerne a relação existente entre as Partes e o cliente [CONFIDENCIAL – segredo comercial]¹⁴⁵, a Notificante, de forma a demonstrar um eventual poder de compensação deste cliente, indica que [Confidencial – segredo comercial]¹⁴⁶, o que seria susceptível de indiciar a capacidade da [Confidencial – segredo comercial], de beneficiar de uma dupla contratação, junto de dois operadores com capacidade para lhe prestar serviços de transporte especial, para obter melhores condições comerciais.
263. De facto, [Confidencial – segredo comercial] recorrer à dupla contratação, junto das empresas participantes na operação, para poder beneficiar de melhores condições comerciais, o que, aliás, poderá ter sido [Confidencial – segredo comercial]¹⁴⁷.
264. Contudo, a Notificante, quando confrontada pela AdC para apresentar suporte quantitativo que sustentasse a sua percepção relativa à estabilidade de preços, vem referir que “ [CONFIDENCIAL – segredo comercial] ”.
265. Assim, à parte da percepção da Notificante, a AdC não teve, para além do que é referido no ponto seguinte, acesso a mais elementos quantitativos que lhe permitisse proceder a uma análise comparativa e evolutiva rigorosa sobre os preços praticados pelas empresas participantes na prestação de serviços de transporte especial.
266. Quanto aos preços praticados no âmbito da relação comercial entre as Partes e a [CONFIDENCIAL – segredo comercial], os dados disponibilizados à AdC contrariam a estabilidade de preços alegada pela Notificante, tendo-se verificado [CONFIDENCIAL – segredo comercial]¹⁴⁸. Ora tal facto poderá indiciar, *per se*, a existência de um poder de mercado, no cenário pré-operação de concentração, o qual, sairia ainda mais

¹⁴³ Idem.

¹⁴⁴ Cfr. observações da Notificante às observações do Contra-Interessado, datadas de 17 de Junho de 2011.

¹⁴⁵ No que respeita ao designado *cluster* [Confidencial – segredo de negócio]¹⁴⁵, para realizar o transporte dos equipamentos necessários à montagem de torres eólicas. [Confidencial].

¹⁴⁶ Cfr. resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 17 de Junho de 2011.

¹⁴⁷ Cfr. resposta da Notificante a pedido de elementos da AdC, datada de 21 de Junho de 2011.

¹⁴⁸ Segundo informação disponibilizada, [CONFIDENCIAL – segredo comercial].

reforçado com a concentração dos dois principais operadores de mercado, que, em conjunto, detém uma quota de [80-90]% (*cf.* ponto 195), num mercado de contestabilidade reduzida (*cf.* pontos 230 a 248).

267. Note-se porém que a alegada estabilidade de preços, a ter-se verificado, em nada afasta a existência de um poder de mercado das empresas, uma vez que o nível de preços praticado pode já refletir esse mesmo poder, nem tão pouco, influencia a possibilidade e capacidade das partes, após a presente operação de concentração, aumentarem os preços por si praticados.
268. De facto, ainda que se verificasse a existência de poder negocial por parte dos clientes antes da presente operação, conforme alegado pela Notificante no que se refere à [CONFIDENCIAL – segredo comercial], o que importará avaliar, para efeitos de avaliação jus-concorrencial, não é a existência de poder negocial *per se* no passado, mas se o mesmo se irá manter após a presente operação de concentração.
269. Ora, uma vez mais, não se pode ignorar que da presente operação de concentração resulta a eliminação de um dos operadores com maior proximidade concorrencial da empresa adquirente na prestação de serviços de transporte especial de mercadorias, suprimindo-se assim, uma, se não a única, alternativa viável para os clientes, verificando-se, conseqüentemente, uma redução/eliminação do poder de compensação dos mesmos.

5.3. Conclusão

270. A presente operação envolve a concentração dos dois maiores concorrentes no mercado da prestação de serviços de transporte especial de mercadorias por via rodoviária, tendo-se concluído, de todo o exposto, que:
- (i) resultaria da operação, tal como notificada, uma quota de mercado de [80-90]% (*cf.* ponto 195 e Tabela 8);
 - (ii) as empresas participantes têm uma proximidade concorrencial elevada entre si, representando, para determinados segmentos de clientes, as principais, senão mesmo as únicas, alternativas viáveis de prestação de serviços de transporte especial de mercadorias (*cf.* pontos 213 a 226);
 - (iii) os restantes operadores de mercado não conseguem, dado a sua dimensão, satisfazer, de forma viável, clientes com necessidades específicas de transporte especial de mercadorias (*cf.* ponto 226);
 - (iv) existem barreiras significativas à entrada e à expansão no mercado, atendendo, essencialmente, à dimensão do mesmo face aos investimentos em equipamento específicos necessários e à exigência de *Know-How* específico (*cf.* pontos 230 a 248); e
 - (v) inexistente, no cenário pós-operação, um poder negocial dos clientes que pudesse disciplinar um comportamento de aumento de preços e/ou deterioração das condições de oferta, derivada da falta de alternativas viáveis às empresas participantes (*cf.* pontos 249 a 269).
271. Resulta assim, de todo o exposto, que a empresa resultante da presente operação de concentração, tal como notificada, teria capacidade para atuar no mercado de forma independente dos seus concorrentes, clientes e fornecedores, tendo, conseqüentemente, capacidade, bem como incentivos, para proceder a um aumento

de preços ou à deterioração de outras variáveis estratégicas (v.g., nível e qualidade do serviço).

272. Em face de todo o exposto, esta Autoridade conclui que a operação de concentração em causa, tal como notificada, resultaria na criação ou reforço de uma posição dominante, susceptível de entravar significativamente a concorrência efetiva no mercado nacional do transporte especial de mercadorias, por via rodoviária.
273. No entanto, e tal como se verá adiante, tendo a Notificante proposto um conjunto de compromissos destinados a obviar às preocupações jus-concorrenciais identificadas (designado “Terceiro Pacote de Compromissos”), considera a AdC, após uma análise dos mesmos, que da operação de concentração em apreço, alterada pelos referidos compromissos, não resultará a criação ou reforço de uma posição dominante que possa redundar em entraves significativos à concorrência.

6. COMPROMISSOS

274. Nos termos dos n.os 2 e 3 do artigo 35.º, aplicáveis por remissão do n.º 2 do artigo 37.º da Lei da Concorrência, a Autoridade terá que analisar eventuais compromissos que tenham sido propostos pela Notificante, no sentido de avaliar se estes são adequados, suficientes, exequíveis e proporcionais, para assegurar que a operação notificada, modificada nos termos dos compromissos apresentados, não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados considerados, avaliando se os mesmos permitem assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva nos mercados em causa.
275. Ou seja, para além de se avaliar da adequação, suficiência e proporcionalidade dos compromissos que tenham sido propostos pela Notificante, deverá a Autoridade avaliar da respectiva exequibilidade, o que obriga a uma ponderação de eventuais riscos associados à execução dos compromissos.
276. Com efeito, nos termos previstos nas “Linhas de Orientação sobre a Adopção de Compromissos em Controlo de Concentrações”¹⁴⁹, será necessário proceder a uma análise dos eventuais riscos associados à execução dos compromissos e, sendo o caso, à identificação de condições e obrigações que minimizem os riscos identificados e que tornem os mesmos aceitáveis pela AdC.
277. Caso os compromissos propostos pela Notificante sejam considerados adequados para assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva, nos termos expostos, então a Autoridade deverá proferir uma decisão de não oposição – prevista no n.º 1, alínea a), do artigo n.º 37.º da Lei da Concorrência –, podendo acompanhar esta sua decisão com condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento desses mesmos compromissos, nos termos do n.º 3 do artigo 35.º aplicável por remissão do n.º 2 do artigo 37.º do mesmo normativo.

6.1. Descrição do Primeiro Pacote de Compromissos

278. No âmbito da presente operação de concentração, a Notificante apresentou, em 26 de Outubro de 2011, um conjunto de compromissos tendentes à resolução das

¹⁴⁹ Aprovadas em 28.7.2011 pelo Conselho da Autoridade da Concorrência.

preocupações de natureza concorrencial que lhe tinham sido transmitidas pela AdC, em reunião ocorrida a 7 de Outubro.

279. Da avaliação que a AdC fez dos mesmos, a qual será explanada *infra*, concluiu-se que os compromissos em causa acarretariam significativos riscos de implementação, o que seria susceptível de colocar em causa a respectiva exequibilidade, pelo que a AdC considerou que os mesmos não são de molde a eliminar as preocupações jus-concorrenciais demonstradas ao longo da presente Decisão.
280. Seguidamente, passa a expor-se o conjunto de compromissos apresentados pela Notificante:
- 1.º Compromisso: Alienação da sociedade [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], que integra, atualmente, o)[CONFIDENCIAL – identidade da empresa], incluindo os respectivos trabalhadores e equipamentos;
 - 2.º Compromisso: Transferência para a sociedade a alienar de diretores, gestores e trabalhadores chave da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], que integrarão a sociedade a alienar, no momento da sua alienação;
 - 3.º Compromisso: Transferência para a sociedade a alienar dos seguintes ativos, que, atualmente, são propriedade do [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], os quais integrarão aquela sociedade no momento da sua alienação: [CONFIDENCIAL – quantidade] camiões, [CONFIDENCIAL – quantidade] veículos ligeiros, [CONFIDENCIAL – quantidade] semi-reboques extensíveis, [CONFIDENCIAL – quantidade] semi-reboques, [CONFIDENCIAL – quantidade] porta-máquinas e [CONFIDENCIAL – quantidade] carros-grua;
 - 4.º Compromisso: Redução a escrito do contrato que, presentemente, executa com o cliente [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].

1º Compromisso

281. No que respeita ao 1º Compromisso, a Notificante compromete-se a alienar a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa]¹⁵⁰, uma empresa do [CONFIDENCIAL – identidade do Grupo], ativa no transporte de mercadoria em camião completo ou “*full truck load*”, ainda que a quase exclusividade do seu volume de negócios seja realizada no sector eólico¹⁵¹.
282. A Notificante argumenta que o equipamento¹⁵² atualmente detido pela [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] é adaptado ao transporte especial de mercadorias no sector eólico, ainda que possa, também, servir para a realização de qualquer transporte de carga geral, sendo que, para além dos equipamentos em causa, os atuais trabalhadores¹⁵³ da empresa acompanharão igualmente a respectiva alienação.

¹⁵⁰ A estrutura acionista da [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].

¹⁵¹ Segundo informação da Notificante, a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] obteve, em 2010, um volume de negócios de [CONFIDENCIAL – segredo de negócio], sendo que, deste, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] correspondeu a volume de negócios realizado com a [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].

¹⁵² [CONFIDENCIAL – identificação dos ativos].

¹⁵³ [CONFIDENCIAL – número] motoristas de pesados, [CONFIDENCIAL – número] motoristas de ligeiros e [CONFIDENCIAL – número] responsáveis pelo tráfego.

2º Compromisso

283. No âmbito do 2º Compromisso, a Notificante propõe transferir para a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] os contratos de trabalho de atuais trabalhadores da Laso, incluindo “ (...) pessoal com cargos de direção e gestão, que estão normalmente afectos à área de atividade na qual a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] e a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] atuam simultaneamente (...)”¹⁵⁴
284. Segundo a Notificante, estes trabalhadores têm ligações privilegiadas com o cliente [CONFIDENCIAL - identidade do cliente], bem como com outros clientes do sector eólico, não obstante serem responsáveis pela realização de transporte de carga especial não eólica e de carga geral.

3º Compromisso

285. No que concerne o 3.º Compromisso, a Notificante propõe alienar [CONFIDENCIAL – número] camiões da propriedade da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], bem como [CONFIDENCIAL – número] veículos ligeiros, [CONFIDENCIAL – número] semi-reboques extensíveis, [CONFIDENCIAL – número] semi-reboques, [CONFIDENCIAL – número] porta-máquinas e [CONFIDENCIAL – número] carros-grua.
286. No entendimento da Notificante, este equipamento representa o equipamento “(...) normalmente utilizado para prestar serviços a clientes da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] (...) sendo responsável por um volume de negócios estimado entre [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] (...)” e equivalente ao equipamento da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], uma vez que se pretende assegurar, através deste compromisso, que “(...) a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], quando for alienada, espelhe a realidade da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] (...)”.

4º Compromisso

287. Nos termos do 4.º Compromisso, a Notificante propõe, “(...) *na medida em que tal seja aceite pela contra-parte, reduzir a escrito o contrato que presentemente executa com o cliente* [CONFIDENCIAL – identidade do cliente] (...)” e, neste contexto, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] (...)”.
288. O objectivo deste compromisso será garantir a transferência para a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] de um cliente relativamente ao qual estejam já contratualizadas as condições para a prestação de serviços de transporte.
289. Para efeitos da análise de risco do pacote de compromissos proposto, a Notificante considera que a alienação da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], acrescida da transferência de determinados ativos e trabalhadores da [CONFIDENCIAL –

¹⁵⁴ Segundo informação da Notificante, os trabalhadores em causa exercem atualmente as seguintes funções: (i) motoristas de pesados associados aos camiões a transferir; (ii) motoristas de ligeiros; (iii) responsáveis comerciais que lideram as relações comerciais [CONFIDENCIAL – Identidade da empresa] e que gerem as necessidades correntes dos clientes; (iv) gestores de tráfego que apresentem capacidade profissional para garantir a qualidade dos transportes realizados; (v) colaboradores com experiência na área administrativo-financeira e (vi) colaboradores para a manutenção dos equipamentos a transferir.

identidade do Grupo], corresponde à alienação de um negócio pré-existente, autónomo e viável, susceptível de ser adquirido por um comprador adequado “(...) *que poderá, assim, concorrer eficazmente, de forma duradoura, com a entidade objecto da concentração (...)*”.

290. O reforço do conjunto de ativos – equipamentos e trabalhadores – da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], com a transferência para esta sociedade de um conjunto significativo de ativos da [CONFIDENCIAL – identidade do Grupo] e respectivos trabalhadores-chave, os quais foram identificados pela Notificante nos documentos que integram a proposta de Compromissos apresentada, visa, de acordo com a Notificante, a que se venha a *“alienar uma atividade equivalente à sobreposição atingida pela realização da operação de concentração numa eventual definição de mercado relevante mais restrita do transporte especial de mercadorias”*, tendo, assim, a entidade a alienar *“capacidade para realizar um volume de negócios equivalente ao da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa]”*. Acrescenta a Notificante que, *“sendo que no segmento onde foram suscitadas preocupações jusconcorrenciais pela AdC, o número de licenças requeridas em 2010 será mesmo superior ao da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa]”*
291. Acresce que o pacote apresentado acautela ainda, segundo a Notificante, a manutenção de um dos atuais e principais clientes da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] “(...) responsável por [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] do seu volume de negócios (quer direta, quer indiretamente através da) [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] (...)”.
292. Assim, considera a Notificante, na apreciação que faz dos Compromissos apresentados, que *“uma alienação deste tipo respeita os princípios de proporcionalidade, eficácia e eficiência e tem correspondência com posições assumidas anteriormente, pela AdC, na sua prática decisória”*, referindo-se aos processos Ccent. 1/2011 – Secil Betões / Lafarge Betões e Ccent. 57/2006 – TAP / PGA. Pelo que, em conclusão, a Notificante refere que *“os compromissos apresentados são adequados e susceptíveis de eliminar as preocupações jusconcorrenciais identificadas pela AdC: sobreposição de atividades no transporte de mercadorias especial de grandes dimensões, muito especialmente no sector eólico (...) garant(indo) a criação de um concorrente eficaz, de dimensão adequada e com todos os recursos e condições necessárias à prossecução da respectiva atividade no mercado”*. Informando ainda a Notificante que, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio]”.
293. Nos moldes apresentados pela Notificante e com vista a assegurar uma implementação rápida e eficaz dos compromissos, a Notificante propõe apresentar à Autoridade, no prazo de 7 dias úteis após a notificação da decisão da AdC, (i) a lista de pelo menos três entidades que pretenda nomear para as funções de mandatário de monitorização e/ou de alienação, acompanhada dos documentos e informações necessários à análise da adequação dos mandatários propostos; (ii) nomeará um gestor operacional independente para a atividade objecto dos compromissos assumidos.
294. A Notificante propõe estabelecer dois períodos de desinvestimento dentro de um prazo geral de [CONFIDENCIAL – período] a contar da decisão da AdC.
295. Num primeiro período, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio], [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].
296. Num segundo período, poderá a Notificante reformular o pacote de compromissos (nomeadamente pela exclusão de parte do equipamento ou de trabalhadores),
- Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido** 49
considerado como confidencial

devendo a atividade e os ativos em questão ser alienados, [CONFIDENCIAL – segredo de negócio].

6.2. Avaliação do Primeiro Pacote de Compromissos propostos pela Notificante

297. A AdC entendeu que o primeiro pacote de compromissos apresentado pela Notificante não seria adequado à manutenção de uma concorrência efetiva no mercado em causa, pelas razões que seguidamente se expõem, e que se prendem, essencialmente, com os riscos de exequibilidade dos mesmos.
298. Os compromissos apresentados pela Notificante seriam, por um lado, de natureza estrutural no que respeita à alienação da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] e respectivo reforço de ativos (equipamento e recursos humanos) e, por outro lado, de natureza comportamental, no que respeita à proposta de contratualização de serviços de transporte entre a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] e o cliente [CONFIDENCIAL – identidade da empresa].
299. Conforme exposto nas Linhas de Orientação da AdC, na análise de compromissos de natureza estrutural, a AdC considera três categorias de riscos: (i) riscos de composição relacionados com os ativos a desinvestir, no sentido de avaliar se os mesmos são ou não apropriados para atrair um adquirente adequado ou para permitir a um adquirente operar de forma eficiente e viável no mercado; (ii) riscos ligados ao adquirente, no sentido de garantir que existe um potencial adquirente, e que o mesmo é adequado, independente das partes e tem capacidade para assegurar a atividade e a manutenção de uma concorrência efetiva; e (iii) riscos inerentes aos ativos, no sentido da capacidade concorrencial dos ativos a alienar se deteriore antes da ocorrência da respectiva alienação.
300. De acordo com as Orientações da AdC, *supra* referidas, quando se prevejam compromissos de alienação de atividades não separadas jurídica, económica e empresarialmente de outras, os riscos de composição poderão ser limitados desde que sejam previstas *“todas as medidas necessárias a que o resultado da separação corresponda a uma atividade viável e concorrencial, autónoma e separada das outras atividades das partes”*.
301. Com efeito, no presente caso, considera-se que a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], não obstante constituir uma entidade jurídica autónoma, não pode ser considerada autónoma sob o ponto de vista económico, atenta a relevância do volume de negócios gerado pela [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] em resultado da subcontratação de serviços pela [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], bem como os pagamentos que a primeira empresa faz à segunda, que serão devidos pela utilização de equipamentos da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] à [CONFIDENCIAL – identidade da empresa].
302. A própria Notificante pareceu reconhecer este facto, ao propor, complementarmente à alienação da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], a alienação de ativos (equipamento e trabalhadores da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa]) atualmente na esfera desta empresa, mas que são utilizados na prestação de serviços a clientes da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa].
303. Todavia, não obstante reconhecer-se a relevância das medidas propostas pela Notificante para minorar os riscos associados à composição dos ativos, considera-se que subsistem ainda dúvidas quanto à adequada eliminação dos mesmos, que poderão colocar em causa a suficiência, adequação e exequibilidade dos compromissos propostos.

304. De facto, a transferência dos trabalhadores referidos não se afigura uma opção isenta de incerteza, uma vez que e, conforme reconhece a Notificante, terão de ser salvaguardados todos os seus direitos à luz da legislação laboral, subsistindo um risco associado ao facto de os mesmos não pretenderem desvincular-se da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], caso em que poderiam ficar comprometidas as condições necessárias para garantir a viabilidade e capacidade da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], para, de forma autónoma e duradoura, continuar a sua atividade, dentro de um prazo de execução que se pretende célere.
305. Acresce que a própria identificação dos trabalhadores chave, que deveriam ser transferidos da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] para a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] não é, face aos elementos que a AdC dispõe, uma tarefa isenta de incerteza.
306. Por outro lado, ainda que se viesse a concluir pela ausência de um risco de composição significativo do conjunto de ativos que a Notificante se compromete a alienar no primeiro período de desinvestimento, não poderá deixar de se notar que esse risco aumenta, de forma significativa, no segundo período de desinvestimento.
307. De facto, a possibilidade de reformulação do pacote de compromissos, no segundo período de desinvestimento e, após uma decisão final da AdC, no presente procedimento, mediante, nomeadamente, a exclusão de parte dos equipamentos ou dos trabalhadores previstos, é susceptível de se traduzir num risco acrescido de composição inerente aos compromissos, pela incerteza que gera sobre quais os ativos que integrariam a sociedade a alienar, no caso de a alienação não ocorrer durante o primeiro período de alienação.
308. Note-se ainda que a referida possibilidade é susceptível de criar um incentivo para que a Notificante procure adiar a alienação dos ativos em causa, o que é totalmente contrário ao objectivo de ocorrer uma alienação no mais curto espaço de tempo, podendo ainda colocar em causa a própria alienação e implementação do compromisso de desinvestimento.
309. De facto, a Notificante poderia, mediante uma estratégia de adiamento da alienação, vir a beneficiar de uma possível redução do âmbito dos ativos a alienar, em resultado da referida possibilidade de reformulação dos mesmos no segundo período de alienação.
310. Para além do risco de composição, nos termos referidos *supra*, a AdC concluiu que o compromisso de desinvestimento apresentava um significativo risco associado ao adquirente, não tendo a Notificante apresentado à AdC qualquer indicação que lhe permitisse concluir pela susceptibilidade de se encontrarem disponíveis potenciais adquirentes para os ativos em causa, adequados, independentes das partes e com capacidade para assegurar a atividade em causa e a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado
311. Com efeito, atento o contexto económico-financeiro que se vive atualmente, não poderá deixar de se equacionar a dificuldade de encontrar um adquirente adequado, disposto a realizar determinados investimentos, para entrar ou para se expandir no mercado do transporte especial de mercadorias, podendo, por esta via, estar profunda e incondicionalmente comprometida a capacidade de se garantir a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado.
312. Refira-se, aliás, a este propósito, que a possibilidade prevista de, no decurso do segundo período de alienação, a Notificante reformular o conjunto de ativos a desinvestir (pela exclusão de parte do equipamento ou de trabalhadores), bem como o

facto da alienação, neste segundo período, ter de ocorrer [CONFIDENCIAL – segredo de negócio], poderá, eventualmente, refletir uma percepção da Notificante relativamente à existência de um risco significativo associado ao adquirente.

313. Nem tão pouco se previa qualquer mecanismo que permitisse minorar o referido risco associado ao adquirente, o que, seria susceptível de comprometer, profunda e incondicionalmente, a capacidade de se garantir a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado, tendo concluído a AdC que o Primeiro Pacote de compromissos propostos seria inadequado e insuficiente à eliminação das preocupações jus-concorrenciais identificadas ao longo da presente Decisão.
314. De facto, a principal forma de minorar este tipo de risco, conforme exposto nas Linhas de Orientação da AdC, *supra* identificadas, corresponde à celebração pela Notificante de um contrato que vincule um adquirente à aquisição da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] e dos demais ativos propostos pela Notificante previamente à implementação da operação (“*up-front buyer*”) ou previamente à decisão da AdC (“*fix-it-first*”). O que não se encontrava previsto na proposta de compromissos apresentada pela Notificante ora em análise.
315. Quanto ao compromisso comportamental proposto pela Notificante, que envolvia a redução a escrito do contrato com determinado cliente, a AdC considerou que o mesmo levantava várias questões, tanto quanto à sua adequabilidade como quanto à sua exequibilidade.
316. Por um lado, aquele compromisso parece não resolver, em si mesmo, os problemas jus-concorrenciais identificados na presente Decisão, ao centrar-se, em exclusivo, na relação comercial com um único cliente do segmento eólico. De facto, este compromisso em nada releva para as relações comerciais da Notificante com os restantes utilizadores, atuais ou potenciais, de serviços de transporte especial.
317. Por outro lado, deverá sublinhar-se que o compromisso proposto representava uma mera intenção, sendo que a sua implementação se encontraria dependente de um terceiro, não tendo a Notificante qualquer possibilidade de garantir à Autoridade a sua implementação.
318. Ademais, seria um compromisso comportamental que envolveria a contratualização de preços com determinado cliente, não atuando sobre a estrutura de mercado nem tão pouco seria susceptível de influenciar as condições de contestabilidade do mesmo, não se compreendendo, assim, o impacto do compromisso proposto sobre as condições e manutenção de uma concorrência efetiva no mercado.
319. A este propósito, refira-se que, de acordo com as Linhas de Orientação da AdC já citadas, “(...)a AdC pode, muito excepcionalmente, aceitar compromissos comportamentais que intervêm diretamente no comportamento das partes, designadamente ao nível dos preços (*inter alia*, quantidade oferecida ou capacidade de produção), qualidade ou variedade de produtos, visando, desta forma, limitar os efeitos adversos expectáveis da operação de concentração (...)”, ainda que o faça em condições muito excepcionais, “*uma vez que os mesmos não atuam sobre as causas dos problemas jus-concorrenciais (v.g., ao nível da estrutura de mercado ou ao nível das condições de contestabilidade do mercado), mas apenas restringem os efeitos adversos advenientes da operação de concentração*”.
320. De acordo com as referidas Linhas de Orientação, o tipo de compromissos referido no ponto anterior apenas se poderá justificar, ainda que muito excepcionalmente, em complemento a outro tipo de compromissos que atuem sobre as causas dos problemas jus-concorrenciais (v.g., ao nível da estrutura de mercado ou ao nível das

condições de contestabilidade do mercado), quando seja previsível que a concorrência efetiva no mercado se restabelecerá, naturalmente ou em resultado dos restantes compromissos previstos, no curto prazo. O que não é o caso, conforme resulta de todo o *supra* exposto, pelo que se concluiu que este compromisso comportamental se revelava desadequado à resolução dos problemas jus-concorrenciais identificados, não relevando para as condições de concorrência no mercado.

321. Nem tão pouco relevava para reduzir os referidos riscos de composição e de adquirente, associados ao compromisso de desinvestimento, uma vez que não se compreendia em que medida poderia facilitar a aquisição de clientes por parte do potencial adquirente dos ativos a alienar, em resultado, por exemplo, de assegurar a transferência do cliente objecto deste compromisso comportamental juntamente com os restantes ativos a alienar.
322. Em face do exposto, a AdC entendeu que o Primeiro Pacote de Compromissos apresentado pela Notificante não seria suficiente e adequado à resolução dos problemas concorrenciais resultantes da presente Operação, no mercado do transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, na medida em que não asseguraria a manutenção de uma concorrência efetiva, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 35º, aplicável por remissão do n.º 2 do artigo 37º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

6.3. Descrição do Segundo Pacote de Compromissos

323. No decorrer da Audiência de Interessados ao Projeto de Decisão de Proibição da Autoridade da Concorrência, que foi comunicado à Notificante em 28 de Outubro de 2011, a Notificante submeteu, complementarmente, em 2 e 9 de Novembro de 2011, uma proposta modificada de compromissos (“Segundo Pacote de Compromissos”), com o intuito de resolver as preocupações de natureza concorrencial resultantes da operação de concentração, no mercado nacional do transporte especial de mercadorias, por via rodoviária.
324. O Segundo Pacote de Compromissos apresentado complementa o anterior, procurando apresentar soluções concretas para mitigar os riscos de composição de ativos e os riscos inerentes ao adquirente identificados pela Autoridade na avaliação ao Primeiro Pacote de Compromissos.
325. Complementarmente aos compromissos que integravam o Primeiro Pacote de Compromissos, a Notificante assumiu a obrigação de não executar a operação de concentração antes de ser celebrado um contrato-promessa, sujeito a execução específica, com um adquirente adequado (solução *up-front buyer*), aprovado pela AdC, e propôs, ainda, transferir para a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] os contratos de trabalhadores da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], incluindo pessoal com cargos de direção e gestão, normalmente afectos à área de atividade na qual a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] e a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] atuam simultaneamente.
326. De forma a dotar a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] de uma dimensão equivalente à da Transportes Gonçalo e FHM, a Notificante propôs a alienação de ativos adicionais, em concreto, a alienação de [CONFIDENCIAL – quantidade] camiões da propriedade da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], bem como de [CONFIDENCIAL – quantidade] veículos ligeiros, [CONFIDENCIAL – quantidade] semi-reboques extensíveis, [CONFIDENCIAL – quantidade] semi-reboques,

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 53

[CONFIDENCIAL – quantidade] porta-máquinas e [CONFIDENCIAL – quantidade] carros-grua.

327. A Notificante, não obstante reafirmar a inexistência de contratos exclusivos, comprometeu-se, igualmente, a enviar uma carta a cada um dos clientes aos quais prestou serviços de transporte rodoviário de mercadorias, de qualquer natureza, nos últimos cinco anos, declarando que os mesmos não estão obrigados por qualquer cláusula de exclusividade.
328. Na perspectiva da Notificante, os compromissos apresentados, i.e. a alienação da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] acrescida da transferência de ativos e trabalhadores adicionais, bem como a garantia de não realizar a operação de concentração antes de ser identificado um adquirente adequado que manifestasse uma intenção firme de adquirir a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], seriam susceptíveis de eliminar as preocupações apontadas pela AdC à primeira versão do pacote de compromissos.

6.4. Avaliação do Segundo Pacote de Compromissos propostos pela Notificante

329. Apresenta-se, de seguida, a descrição do Teste de Mercado ao Segundo Pacote de Compromissos que foi realizado pela AdC, bem como a avaliação que esta Autoridade fez ao referido pacote de compromissos, que a levou a concluir que o mesmo não seria suficiente e adequado à resolução dos problemas concorrenciais resultantes da presente Operação.

Teste de Mercado

330. Com vista a avaliar se o Segundo Pacote de Compromissos proposto pela Notificante seria suficiente e adequado à resolução das preocupações de natureza concorrencial resultantes da operação de concentração, a AdC realizou um teste de mercado, entre 10 de Novembro de 2011 e 18 de Novembro de 2011, junto de vários operadores ativos no transporte de mercadorias por via rodoviária¹⁵⁵.
331. No sentido de aferir se, decorrente do Segundo Pacote de Compromissos, se encontravam criadas as condições para o aparecimento de um potencial adquirente que constituísse uma alternativa concorrencial eficiente, viável, autónoma e duradoura, no *mercado nacional do transporte especial de mercadorias* (incluindo o transporte excepcional de grandes dimensões), traduzindo-se numa pressão concorrencial significativa sobre a empresa resultante da operação de concentração (após alienação

¹⁵⁵ Foram questionados os seguintes operadores: (i) concorrentes das Partes no transporte especial de mercadorias – Transportes Morgadinha, Lda., Cargobel Transportes, Lda., Manuel Pedrosa, Rufena – Transportes Rodoviários de Mercadorias, Lda., Cariano S.A. Guas e Transportes, [Confidencial – identidade da empresa], António Frade Transportes, Brazmaq, Ruben Ramos Transportes Especiais de Mercadorias, Lda. e [Confidencial – identidade da empresa]; (ii) Operadores que atuam de forma residual ou numa lógica intra-grupo no transporte especial de mercadorias – Transportes Brilha&Brilha, Lda., Patinter – Portuguesa de Automóveis Transportadores, S.A., [Confidencial - identidade da empresa], Ideal Grua, Transmaia Transportes, Lda., Agilog – Soluções de Logística & Transportes, Lda.; (iii) operadores de transporte geral de mercadorias, por via rodoviária - Grupo Luís Simões e Torrestir- Transp. Nac. e Int., S.A. e (iv) outros operadores – [Confidencial – identidade da empresa].

de ativos para o novo operador), criando uma concorrência efetiva no mercado, a AdC, no âmbito do teste de mercado, questionou os operadores sobre:

(i) se os equipamentos a alienar seriam suficientes para que o potencial adquirente pudesse operar no *mercado nacional do transporte especial de mercadorias* (incluindo o transporte excepcional de grandes dimensões);

(ii) se os ativos a alienar seriam adequados para atrair um potencial adquirente, e se seria expectável que o mesmo surgisse, num prazo de tempo relativamente curto – entre 3 a 9 meses;

(iii) quais os recursos humanos (em termos de número e composição), as exigências técnicas e *know how* específico que o potencial adquirente dos equipamentos a alienar deveria dispor;

(iv) se o potencial adquirente teria capacidade e incentivo para, num prazo de 1 a 2 anos, captar uma base de clientes significativa no transporte especial de mercadorias (incluindo o transporte excepcional de grandes dimensões);

(v) a identificação do perfil necessário, assim como, dos recursos humanos, as exigências técnicas e *know how* específico de que deveria dispor o potencial adquirente.

332. Das respostas obtidas, conclui-se, em termos genéricos, por uma avaliação global negativa por parte dos diversos operadores, relativamente ao pacote de compromissos apresentado pela Notificante.
333. Relativamente à suficiência dos ativos a transferir para que o potencial adquirente pudesse operar no *mercado nacional do transporte especial de mercadorias*, criando uma concorrência efetiva no mercado, as respostas obtidas foram inconclusivas. Com efeito, a grande maioria dos operadores inquiridos manifestaram-se no sentido de que a informação disponibilizada não permitia uma resposta conclusiva, tendo em conta que desconheciam outros factores relevantes para a análise, nomeadamente aspectos qualitativos sobre os ativos em causa (estado de conservação, idade, número de Kms, experiência profissional dos trabalhadores a transferir, etc).
334. No entanto, independentemente da posição dos operadores relativamente à suficiência dos ativos a transferir, todos afirmaram que dificilmente poderia surgir, num curto de espaço de tempo, um potencial adquirente para aqueles ativos, capaz de operar no mercado de uma forma eficiente, viável, autónoma e duradoura, que se traduzisse numa pressão concorrencial significativa sobre a empresa resultante da operação de concentração, tendo em conta, nomeadamente, a atual situação do sector e a conjuntura económica nacional.
335. A empresa Cargobel, apesar de considerar que “(...) *sem sombra de dúvidas este número de equipamento ([CONFIDENCIAL – quantidade] camiões) constitui uma nova unidade operacional, questionamos desde já, isso sim, a existência no mercado de um novo operador não só com capacidade financeira para adquirir esta nova unidade operacional, como também, com conhecimentos que lhe permitam atuar num mercado já por si pouco concorrencial e de tão reduzida dimensão. Posto isto e face às atuais contingências dos mercados, face à falta de capacidade de financiamento por parte das instituições financeiras, e face aos preços dos transportes praticados, do nosso ponto de vista (...) não temos conhecimento e é nossa convicção, que no imediato possa surgir no mercado um novo operador com capacidade para rentabilizar de forma eficiente, viável, autónoma e duradoura, uma nova unidade operacional no sector do transporte excepcional de grandes dimensões, a qual possa concorrer com as entidades já instaladas (...)*”.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 55

336. Também a empresa Rufena, na sua resposta, não obstante admitir que “(...) os ativos são adequados a atrair um potencial adquirente que a suceder, teria toda a possibilidade de operar no mercado de forma eficiente e exercer uma pressão concorrencial significativa (...)” considera, todavia, “(...) pouco provável que no prazo de 3 a 9 meses surja um ou mais interessados na compra de tal equipamento, tendo em conta as condições de oferta do nosso mercado, que excedem largamente a procura (...)”.
337. Já a empresa Cariano é bastante categórica ao afirmar que “(...) analisando a dotação de meios da nova empresa, considera-se que os equipamentos disponíveis são insuficientes para criar um cenário de verdadeira concorrência no sector dos transportes especiais. Considere-se um exemplo de uma obra pública, com montagem de vigas em viadutos, para uma média diária de 8 transportes especiais. Este cenário obriga praticamente a que todos os meios da nova empresa vocacionados para esta área sejam envolvidos na operação. A limitação de equipamento implica que a nova empresa não tenha capacidade de resposta para outros clientes/obras durante a duração da obra, logo será incapaz de concorrer com a Laso, que possui maior capacidade de resposta. De forma a existir pressão concorrencial será necessário no mínimo a nova empresa estar dotada do dobro dos equipamentos especificados (...)”.
338. Também a Ruben Ramos afirma que os ativos, não só são insuficientes para atrair um potencial adquirente capaz de criar uma concorrência significativa de modo a fazer face ao concorrente resultante da presente operação de concentração, como dificilmente surgirá um potencial adquirente, tendo em conta o curto espaço de tempo indicado.
339. Algumas respostas obtidas no âmbito do teste de mercado enfatizaram, igualmente, que a junção dos ativos identificados não permitiriam, à partida, concluir que a nova empresa poderia afastar os problemas jusconcorrenciais identificados pela AdC, na medida em que, no mercado relevante delimitado, é essencial o *know-how* e a reputação da empresa.
340. A este propósito, refira-se a resposta da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], na medida em que refere que: “(...) a alienação dos equipamentos e a transferência dos ativos profissionais, não são elementos, per se, suficientes para que o adquirente possa operar no mercado nacional do transporte especial de mercadorias, incluindo o transporte excepcional de grandes dimensões, dado que, em nosso entender, para tal suceder há que ter em consideração o “conhecimento” do mercado por parte dos gestores e a orientação estratégica definida. A par disso não nos parece suficiente para a manutenção da estrutura enunciada, a existência de um só contrato, mesmo de exclusividade, de prestação de serviços (...)”.
341. Ainda na sua resposta, este mesmo operador refere que “(...) tendo presente a atual situação económico-financeira, a conjuntura e o estado anímico empresarial, mantemos sérias reservas, quanto à optimização do projeto, e conseqüentemente quanto à pressão concorrencial significativa sobre a empresa resultante da operação de concentração (...)”.
342. A atual conjuntura económica nacional foi igualmente apontada por alguns operadores como um dos factores que poderia condicionar a capacidade de um potencial adquirente conseguir captar uma base de clientes no transporte especial de mercadorias, que lhe permitisse operar no mercado de forma eficiente, viável, autónoma e duradoura, que resultasse numa pressão concorrencial significativa sobre a empresa resultante da operação de concentração.

343. De facto a Cargobel na sua resposta, é bem clara sobre este aspecto, referindo que: *“(...) tendo em consideração a atual conjuntura de mercado, tendo em consideração a dimensão do mercado de transportes especiais e tendo ainda em consideração os preços praticados nos mesmos, será muito difícil que um potencial adquirente possa no curto prazo (1 a 2 anos) não só captar uma base sustentável de clientes, como ainda, conseguir operar no mercado de forma viável e duradoura”*.
344. Ora, a criação de uma base de clientes é fundamental para que o potencial adquirente consiga operar no mercado de forma concorrencial e duradoura, tal como evidencia a empresa Patinter, na sua resposta: *“(...) tão ou mais importante do que o equipamento, é a criação /manutenção de uma rede de clientes assíduos, que lhe permitam ao longo do ano exercer uma atividade constante, porquanto o mercado em questão certamente possui fortes “picos” de aceleração/desaceleração de atividade.”*
345. A este propósito a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], refere, na sua resposta ser *“(...) pouco crível que, num mercado em que, mesmo com a alienação, a Powervia/Laso deterá entre [CONFIDENCIAL – estimativa interna da empresa] da capacidade instalada, as duas maiores e mais estabelecidas empresas neste mercado (a Transportes Gonçalo e a Laso) e uma relação de confiança com todos os seus clientes [CONFIDENCIAL – segredo de negócio], associada à situação de crise em que se vive (...), se possa minimamente presumir que a agregação destes ativos (...) possa permitir o surgimento de um concorrente viável e capaz de concorrer num mercado onde existiria uma empresa (Gonçalo/Laso) com clara posição dominante (...)”*:
346. Considera ainda a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] *“(...) ser pouco provável, no atual contexto económico-financeiro, e em especial a atual dificuldade de recurso a crédito, que existam potenciais compradores que possam constituir uma concorrência eficaz e viável (...)”*.
347. Por último, quanto ao perfil do potencial adquirente dos ativos a alinear, todos os inquiridos indicaram que o mesmo deveria possuir uma forte capacidade financeira, experiência e Know-How no sector do transporte de mercadorias, por via rodoviária.

Avaliação da Autoridade da Concorrência

348. Não obstante reconhecer que o Segundo Pacote de Compromissos representa uma melhoria face ao primeiro, refletindo o esforço da Notificante de procurar apresentar soluções no sentido de mitigar os riscos identificados pela AdC (*cf.* Pontos 297 a 322), entendeu-se que o Segundo Pacote de Compromissos apresentado pela Notificante não seria adequado à manutenção de uma concorrência efetiva no mercado em causa, pelas razões que seguidamente se expõem, e que se prendem, essencialmente, com os riscos de composição relacionados com os ativos a desinvestir.
349. Tal como referido anteriormente, o Segundo Pacote de Compromissos reforça os compromissos do Primeiro Pacote nos seguintes aspectos: (i) propõe a alienação de ativos adicionais da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] de forma a dotar a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] de uma dimensão equivalente à Transportes Gonçalo e FHM; (ii) propõe a transferência para a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] de contratos de trabalhadores da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], incluindo pessoal com cargos de direção e gestão, normalmente afectos à área de atividade na qual a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] e a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] atuam simultaneamente; e

(iii) apresentam uma solução de *up-front buyer*, ou seja, a Notificante assume a obrigação de não executar a operação de concentração antes de ser celebrado um contrato-promessa, sujeito a execução específica, com um adquirente adequado aprovado pela AdC.

350. Assim, importará analisar em que medida o Segundo Pacote de Compromissos é suficiente e adequado à eliminação dos riscos anteriormente identificados, mais precisamente, se os novos compromissos trazidos pela Notificante são de modo a alterar o sentido da avaliação dos riscos de composição e riscos ligados ao adquirente identificados aquando da análise do Primeiro Pacote de compromissos.

Análise do risco associado ao adquirente

351. Tal como anteriormente exposto pela AdC (*cf.* Ponto 311) e posteriormente confirmado pelos vários operadores questionados no contexto do Teste de Mercado realizado, a atual conjuntura económico-financeira afigura-se pouco favorável ao aparecimento de um adquirente adequado, durante o período de desinvestimento, que garanta a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado.
352. No entanto, tendo a Notificante assumido, no Segundo Pacote de Compromissos, a obrigação de não realizar a operação de concentração em apreciação antes de ser identificado um adquirente adequado que manifeste uma intenção firme de adquirir o objecto de alienação proposto, encontram-se mitigados os riscos associados ao aparecimento de um potencial adquirente.
353. Adicionalmente, estando o potencial adquirente sujeito a aprovação prévia por parte da AdC, encontram-se reunidas as condições que permitem à AdC avaliar da sua independência, adequação e capacidade para assegurar a atividade e a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado, pelo que o potencial adquirente que viesse a ser proposto pela Notificante apenas seria aceite pela AdC se garantisse os requisitos de independência, adequação e capacidade para assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado.
354. Tendo em conta o *supra* exposto, considera-se que o Segundo Pacote de Compromissos apresentado elimina os riscos associados ao adquirente.

Análise dos riscos de composição relacionados com os ativos a desinvestir

355. Segundo a Notificante, a alienação da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] acrescida da transferência dos ativos e trabalhadores acima referidos, corresponde a uma atividade viável e concorrencial, susceptível de existir autonomamente no mercado do transporte especial de mercadorias.
356. Apesar do esforço da Notificante de dotar a [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] de um conjunto de ativos que poderiam ser susceptíveis de lhe dar uma dimensão, em termos de capacidade de oferta, semelhante à da Transportes Gonçalo e FHM, considerou-se que a alienação da [CONFIDENCIAL – identidade da empresa] não constituiria uma solução eficaz e apropriada para que um potencial adquirente pudesse operar, no mercado, de forma eficiente e viável e, essencialmente, com uma base de clientes significativa e correspondente à capacidade de oferta resultante dos ativos.

357. Recorde-se que o teste de mercado não foi conclusivo no que respeita à suficiência dos ativos a alienar para que um potencial adquirente pudesse operar no *mercado nacional do transporte especial de mercadorias* (cfr. Pontos 333 e seguintes).
358. Com efeito, mesmo que se considerasse que o número de equipamentos e trabalhadores a alienar seriam suficientes para atrair um potencial adquirente – o que, em todo o caso, corresponde a um risco mitigado pela solução de *up-front buyer* que foi proposta – importa igualmente analisar se, com esses ativos, um potencial adquirente poderia operar de forma viável no mercado, constituindo uma concorrência efetiva à empresa resultante da operação de concentração em apreço. Ora, para que tal ocorra, é igualmente necessário que o potencial adquirente tenha capacidade e incentivos para atrair e manter uma base de clientes suficiente.
359. A capacidade para atrair e manter uma base de clientes dependente diretamente, não só, do atual contexto económico-financeiro nacional, tal como decorreu do teste de mercado efectuado, como, no sector *in casu*, de efeitos de reputação e relações de confiança entre operadores e clientes (“*track record*”), factores que dificilmente serão ultrapassáveis quando não se está perante a alienação de uma empresa autónoma com um histórico de atuação no mercado (cfr. Ponto 246).
360. Com efeito, a própria Notificante refere, no documento [CONFIDENCIAL – identificação do estudo], a importância da relação de confiança entre clientes e prestador do serviço, para atuar no mercado.
361. Neste sentido, considera-se que não se encontrariam reunidas as condições que permitam à Autoridade prescindir de uma outra solução, que não seja a alienação, pela Notificante, de uma empresa já existente, com presença autónoma no mercado, com uma carteira de clientes já estabilizada, capaz de atrair um potencial adquirente adequado com condições para exercer uma concorrência efetiva sobre as empresas participantes na concentração.
362. Neste contexto e conforme previsto no § 68 das Linhas de Orientação sobre a Adopção de Compromissos em Controlo de Concentrações “*quando o problema de concorrência resultar de uma sobreposição horizontal, as partes devem optar entre duas atividades a desinvestir, a atividade do adquirente ou a atividade da adquirida.*”
363. Em face do exposto, a AdC entendeu que o Segundo Pacote de Compromissos apresentado pela Notificante não seria suficiente e adequado à resolução dos problemas concorrenciais resultantes da presente Operação, no mercado do transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, na medida em que não asseguraria a manutenção de uma concorrência efetiva, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 35º, aplicável por remissão do n.º 2 do artigo 37º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

6.5. Descrição do Terceiro Pacote de Compromissos

364. Na sequência das reservas manifestadas pela AdC ao Segundo Pacote de Compromissos, as quais foram reforçadas pelas respostas ao teste de mercado realizado durante a audiência de interessados, veio a Notificante, em 29 de Novembro de 2011, propor um novo pacote de compromissos que se apresenta seguidamente:
- 1.º Compromisso - Condição de Alienação: a Notificante compromete-se a alienar as participações sociais por si detidas na [CONFIDENCIAL – identificação da empresa] e indiretamente na [CONFIDENCIAL – identidade da empresa], como condição para a realização da operação de concentração;

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 59

- 2.º Compromisso - Condição de Não Implementação: A Powervia obriga-se a não realizar a operação de concentração antes de celebrado um Contrato de Alienação, com um Adquirente Adequado, aprovado pela AdC;
 - 3.º Compromisso - Condição de manutenção da viabilidade económica, competitividade e autonomia da Empresa a Desinvestir: a Powervia obriga-se a preservar integralmente a viabilidade económica, a competitividade e a autonomia de gestão das Empresas a Desinvestir, até à Alienação das Empresas a Desinvestir;
 - 4.º Compromisso – Não reacquirição: a Powervia e as empresas que integrem ou venham a integrar a mesma unidade económica, comprometem-se a não adquirir as Empresas a Desinvestir, no todo ou em parte, bem como os respectivos ativos, no prazo de [Confidencial – prazo] após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação.
365. Para efeitos da análise de risco do pacote de compromissos proposto, a Notificante considera que a presente proposta não suscita riscos de composição relacionados com os ativos a desinvestir, uma vez que as empresas a alienar “(...) *correspondem a uma atividade viável e concorrencial, susceptível de existir autonomamente no mercado (eventual) do transporte especial de mercadorias, pelo simples facto de que, presentemente, a empresa já se encontra ativa no mercado de forma autónoma (...)*”.
366. Realça a Notificante que as empresas a alienar possuem uma longa experiência e reputada qualidade, “(...) *o que se reflete na sua extensa carteira de clientes e num registo de faturação estável e com afirmação no mercado (...)*”.
367. Por outro lado, considera também a Notificante que os riscos ligados ao Adquirente, conforme preocupações levantadas pela AdC na análise ao Primeiro Pacote de Compromissos efectuada no projeto de decisão de Proibição de 28 de Novembro de 2011, se encontram afastados com a condição assumida de não executar a operação de concentração antes de ser celebrado um contrato de compra e venda com um Adquirente(s) Adequado(s), aprovado(s) pela AdC (solução de “*up-front buyer*”).
368. Quanto aos riscos inerentes aos ativos, ou seja o risco de deterioração da capacidade concorrencial das empresas a desinvestir no período entre a deliberação da AdC e a alienação, a Notificante considera que o mesmo se encontra acautelado tendo em conta que uma gestão que não fosse realizada com todas as condições de segurança e estabilidade, quer a nível comercial, quer financeiro, poria não só em causa a atratividade das empresas a alienar e, conseqüentemente, a implementação da presente operação de concentração (dada a solução de “*up-front buyer*”), como, caso não aparecesse um adquirente adequado, revelar-se-ia gravosa para a Notificante, uma vez que operação não seria implementada. Em todo o caso, os Compromissos preveem, ainda, formas de minimização de eventuais riscos inerentes aos ativos, em resultado, nomeadamente, de um prazo de alienação relativamente curto e da nomeação de um mandatário de monitorização.

6.6. Avaliação do Terceiro Pacote de Compromissos propostos pela Notificante

369. A AdC entende que o Terceiro Pacote de Compromissos é adequado, suficiente, exequível e proporcional, para assegurar que a operação notificada, modificada nos

termos dos compromissos, não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência. Com efeito, da análise efectuada, concluiu-se que os compromissos agora propostos pela Notificante são susceptíveis de mitigar as três categorias de riscos objecto de análise no âmbito da avaliação de compromissos de natureza estrutural.

370. Tal como referido anteriormente, na análise de compromissos de natureza estrutural, a AdC considera três categorias de riscos: (i) riscos de composição relacionados com os ativos a desinvestir; (ii) riscos ligados ao adquirente; e (iii) riscos inerentes aos ativos.
371. No que respeita aos riscos de composição, o Terceiro Pacote de Compromissos permite eliminar as dúvidas relativas à suficiência dos ativos alienar e a outros factores relacionados com a capacidade de operar no mercado de uma forma eficiente e viável, na medida em que o compromisso proposto consiste na alienação de uma empresa com presença autónoma no mercado e com uma carteira de clientes já estabilizada, com condições para exercer uma concorrência efetiva sobre a empresa resultante da operação de concentração¹⁵⁶.
372. Por outro lado, atendendo a que o problema jus-concorrencial identificado resultava da sobreposição horizontal entre as atividades das partes, a alienação proposta preenche os requisitos da suficiência, adequação e proporcionalidade, sendo susceptível de eliminar os problemas jus-concorrenciais identificados, uma vez que se traduz no desinvestimento da atividade da Powervia no mercado do transporte especial de mercadorias, eliminando, assim, qualquer alteração na estrutura do mercado em causa.
373. Assim sendo, podemos afirmar que a proposta de alienação da Empresa corresponde à alienação de um negócio pré-existente, autónomo e viável à criação (manutenção) de um *player* efetivo em transporte especial de mercadorias.
374. Tal como anteriormente exposto pela AdC (*cf.* Pontos 311 e 351) e posteriormente confirmado pelos vários operadores questionados no contexto do Teste de Mercado realizado, a atual conjuntura económico-financeira afigura-se pouco favorável ao aparecimento de um adquirente adequado, durante o período de desinvestimento, que garanta a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado, o que, associado às características do mercado em causa, redundaria num risco de adquirente elevado.
375. No entanto, tendo em conta a solução de *up-front-buyer*, os riscos associados ao aparecimento de um potencial adquirente são totalmente transferidos para a Notificante, uma vez que esta assumiu a obrigação de não realizar a operação de concentração antes de celebrado um Contrato de Alienação, com um Adquirente Adequado, que seja aprovado pela AdC.
376. Adicionalmente, estando o potencial adquirente sujeito a aprovação prévia por parte da AdC, encontram-se reunidas as condições que permitem a AdC avaliar da sua independência, adequação e capacidade para assegurar a atividade e a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado, eliminando-se, assim, qualquer risco do adquirente.
377. Em suma, tendo em conta o *supra* exposto, considera-se que o Terceiro Pacote de Compromissos apresentado elimina os riscos associados ao adquirente.
378. Quanto aos riscos inerentes aos ativos, ou seja o risco de deterioração da capacidade concorrencial das empresas a desinvestir no período entre a deliberação da AdC e a

¹⁵⁶ *Cfr.* §64 das Linhas de Orientação sobre Compromissos em Controlo de Concentrações.

alienação, a AdC concorda com a Notificante, que os mesmos se encontra acautelado, pelas razões que foram expostas supra no ponto 368.

379. Em particular, o facto do período previsto para alienação ser relativamente curto e, ao mesmo tempo, se ter previsto a nomeação de um mandatário de monitorização, que deverá atuar nos termos previstos nos compromissos e no mandato de monitorização, permite acautelar os riscos inerentes aos ativos.

6.7. Conclusão

380. Em face do exposto, a AdC entende que o Terceiro Pacote de Compromissos apresentados pela Notificante é suficiente e adequado à resolução dos problemas concorrenciais resultantes da presente Operação de Concentração no *mercado do transporte especial de mercadorias, por via rodoviária*, na medida em que asseguram a manutenção de uma concorrência efetiva, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 35º, aplicável por remissão do n.º 2 do artigo 37º da Lei n.º18/2003, de 11 de Junho.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

Primeira Audiência de Interessados

381. Nos termos do n.º 1 do artigo 38.º da Lei da Concorrência, promoveu-se, em 28 de Outubro de 2011, a Audiência de Interessados, tendo sido nessa data comunicado à Notificante e ao Contra-Interessado, o Projeto de Decisão de Proibição, os quais apresentaram as suas Observações.
382. No quadro das observações apresentadas em 21 de Dezembro de 2011¹⁵⁷, veio a Notificante reiterar a sua convicção de que a operação de concentração, nos termos notificados à AdC, não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência no mercado nacional ou numa parte substancial deste, reafirmando o seu entendimento de que o mercado relevante, para efeitos da avaliação do impacto da presente operação de concentração, deve ser o mercado nacional da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em FTL.
383. No que respeita à avaliação jus-concorrencial efectuada pela AdC, a Notificante mantém a sua oposição, salientando que, ainda que se considerasse uma delimitação mais estreita do mercado relevante, em linha com o entendimento da AdC, as quotas de mercado das empresas participantes e o número de concorrentes presentes no mercado seriam distintos face aos apresentados pela AdC – considera a Notificante que as quotas de mercado seriam muito inferiores e o número de operadores bastante mais alargado.
384. Não obstante a sua posição, atento o sentido do projeto de decisão de proibição da operação de concentração, veio a Notificante propor, no contexto da Audiência de

¹⁵⁷De referir que a Notificante apresentou dois pedidos de prorrogação do prazo de resposta ao Projeto de Decisão da AdC, em sede de Audiência de Interessados, respectivamente, em 14 de Novembro de 2011 e em 29 de Novembro de 2011, tendo solicitado, em ambas as instâncias, a prorrogação do prazo por 10 dias úteis adicionais, em complemento do prazo de 15 dias úteis inicialmente concedido por comunicação enviada em 28 de Outubro de 2011. Em função dos argumentos invocados pela Notificante, a AdC deferiu os dois pedidos, nos exactos termos solicitados.

Interessados, novos pacotes de compromissos, os quais se encontram analisados *supra* (cfr. Secção 6.5).

385. O Contra-Interessado, nas Observações apresentadas, em 21 de Dezembro de 2011, mantém o entendimento de que “(...) a operação de concentração em causa determina a criação ou reforço de uma posição dominante da Notificante no mercado do transporte especial/excepcional de mercadorias, no território nacional, em especial tendo em conta a dimensão, peso e oferta de grande capacidade (...)”.
386. Acresce, segundo o Contra-Interessado, que a Notificante não logrou demonstrar que os compromissos apresentados, em 2 de Novembro de 2011 (segundo pacote de compromissos) e em 29 de Novembro de 2011 (terceiro pacote de compromissos) dão resposta “*adequada, suficiente, exequível e proporcional*”, aos problemas jus-concorrenciais identificados pela AdC.
387. Neste contexto, refira-se que o Contra-Interessado apenas teve acesso a uma versão preliminar e não integral da versão não confidencial do terceiro pacote de compromissos, apresentado em 29 de Novembro de 2011, pelo que terá oportunidade, em sede da nova audiência de interessados, de se pronunciar sobre os mesmos.
388. Acresce que a AdC concluiu que os compromissos propostos pela Notificante, e que integram a presente decisão, vêm ao encontro das preocupações demonstradas pelo Contra-Interessado em todo o procedimento e, em particular, às preocupações demonstradas sobre a suficiência, adequação e exequibilidade dos compromissos.
389. Conforme todo o *supra* exposto, a Autoridade da Concorrência concluiu que o terceiro pacote de compromissos, que faz parte integrante desta Decisão, é suficiente e adequado à resolução dos problemas jus-concorrenciais identificados.

Segunda Audiência de Interessados

390. Face à alteração do sentido proposto da decisão, na sequência do terceiro pacote de compromissos submetido pela Notificante e da respectiva avaliação pela AdC, promoveu-se, em 27 de Dezembro de 2011, nova audiência prévia da Notificante e do Contra-Interessado, nos termos previstos no n.º 1 do Artigo 38.º da Lei da Concorrência.
391. No quadro das observações apresentadas em 29 de Dezembro de 2011, veio a Notificante reiterar a posição manifestada durante todo o procedimento relativamente à definição de mercado e à avaliação jus concorrencial da presente operação de concentração. E que, face à posição da Autoridade relativamente ao 3.º pacote de compromissos, a Notificante considera estarem reunidas as condições para uma decisão de não oposição acompanhada da imposição de condições e obrigações, destinadas a garantir o cumprimento do conjunto de compromissos por si assumidos.
392. A este respeito, a Autoridade considera que já se pronunciou de forma fundamentada e exaustiva, ao longo da presente da Decisão, sobre as questões suscitadas pela Notificante quanto à delimitação do mercado relevante e à avaliação jus-concorrencial, remetendo-se para a análise efectuada nas respectivas secções.
393. O Contra-Interessado, nas observações apresentadas em 10 de Janeiro de 2012, reitera a posição manifestada ao longo de todo o procedimento de que a presente operação de concentração deverá ser proibida, não obstante considerar que “(...) a *solução encontrada pela Autoridade da Concorrência para aprovar a operação não poderia deixar de impor as condições e as obrigações constantes do Projeto de Decisão de 27 de Dezembro de 2011 e, em particular, devia necessariamente implicar,*

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 63

como implica, o **desinvestimento** [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] no mercado relevante como **condição prévia** para a não oposição à operação (...).”

394. Em sustentação da sua posição, invoca, em primeiro lugar, que o pacote de compromissos apresentado pela Notificante enferma de vícios formais, que impedem a sua aceitação, designadamente, a apresentação extemporânea, em violação do disposto nos §§ 113 e 114 das Linhas de Orientação sobre a adopção de Compromissos em Controlo de Concentrações.
395. Segundo o entendimento do Contra-Interessado, esta situação de extemporaneidade reforça a sua convicção de que, em particular, “(...) não foram cumpridas as exigências formais fundamentais conducentes à legalidade da apresentação dos compromissos (...); (...) não estão salvaguardadas as condições de execução do 1.º Compromisso (designadamente quanto à escolha do adquirente), em especial face às garantias essenciais a que se refere o §82 das Linhas de Orientação (...); não foi dada à Contra-Interessada qualquer indicação precisa ou sequer aproximada sobre o prazo de implementação do 1º Compromisso e do 4.º Compromisso, o que a impede de se pronunciar de forma completa sobre o projeto de decisão (...); apesar das declarações da Notificante (...) o risco de deterioração da capacidade concorrencial das empresas a desinvestir não é suficientemente acautelado. Com efeito: i) Não há preço mínimo para a alienação; ii) Não há conteúdo mínimo a alienar (apesar do disposto e apesar do controlo do Mandatário de Monitorização); e iii) A deterioração da capacidade concorrencial pode facilitar a aquisição por terceiro, dada a situação económica e financeira do mercado mas, ao mesmo tempo, pode conduzir à exclusão da Empresa a Desinvestir do mercado, a curto e a médio prazo, conduzindo a um resultado incompatível com os pressupostos em que assenta o projeto de decisão da Autoridade, sem que a mesma se possa a posteriori opor (...).”
396. Em segundo lugar, o Contra-Interessado, argumentando que ao IMTT deverá ser reconhecido o estatuto de autoridade reguladora sectorial, “(...) faz notar (...) que a Autoridade da Concorrência não terá promovido o parecer deste Instituto, ao abrigo do disposto no artigo 39.º da Lei n.º 18/2003 (...).”
397. Em terceiro lugar, e como aspecto que considera o mais importante das suas observações, o Contra-Interessado argumenta que “(...) dificilmente poderá ser encontrado um adquirente adequado para [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] que garanta, simultaneamente, a (i) independência, (ii) capacidade financeira e técnica e (iii) competência para manter um nível significativo de concorrência neste mercado e evitar a monopolização do mesmo pela Laso (...).
398. Entende, igualmente, o Contra-Interessado que um novo teste de mercado se teria revelado fundamental de modo a testar o novo pacote de compromissos.
399. Por último, o Contra-Interessado refere que as condições e obrigações a que a operação se encontra sujeita “(...) não impedem que através da aquisição de controlo do Grupo Laso pela Powervia, a Laso passe a dispor, através da sua inclusão nesta outra unidade económica, de uma capacidade financeira muito superior à que possui atualmente, capacidade essa que lhe permitiria ser um concorrente mais agressivo no mercado (podendo, por exemplo, absorver perdas temporárias para desencorajar novas entradas ou a expansão da oferta de concorrentes) e realizar investimentos para expansão da sua oferta. Inversamente, a Powervia também passaria a dispor de equipamentos, capacidades e quotas de mercado muito superiores às que atualmente detém no mercado em causa (...).”
400. No que respeita às observações apresentadas pelo Contra-Interessado, em concreto no que concerne à alegada extemporaneidade da apresentação dos compromissos

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 64

pela Notificante, considera a AdC que o momento de apresentação de compromissos apenas é relevante, na medida em que coloque em causa os princípios da segurança e da certeza jurídica, bem como os direitos de participação de terceiros e a eficiência do procedimento de controlo de concentrações, o que não sucedeu no presente caso.

401. Com efeito, não só a Autoridade teve a oportunidade de avaliar com todo o rigor os pacotes de compromissos apresentados pela Notificante, garantindo, deste modo, a eficiência do controlo de concentrações, como, no que respeita ao direito de participação do Contra-Interessado, o mesmo foi sempre salvaguardado relativamente a cada um dos pacotes de compromissos, tendo-se procedido, inclusive, à realização de uma segunda audiência de interessados, com vista a permitir a sua adequada pronúncia.
402. Ademais, considera-se não ter o Contra-Interessado razão quando alega a ausência de um conteúdo mínimo, a alienar, uma vez que, conforme previsto no Documento de Compromissos, estamos perante a alienação [CONFIDENCIAL – segredo de negócio] dos ativos corpóreos e incorpóreos que contribuem para a atividade da empresa a desinvestir e que são necessários para assegurar a respectiva viabilidade e competitividade.
403. No que respeita às preocupações manifestadas pelo Contra-Interessado quanto ao teor do último pacote de compromissos, dá-se aqui por integralmente reproduzida a análise efectuada pela Autoridade no sentido de os mesmos serem suficientes e adequados à resolução dos problemas jus-concorrenciais identificados.
404. Quanto à intervenção do IMTT, na qualidade de regulador sectorial, para efeitos de solicitação de Parecer, nos termos previstos no artigo 39.º da Lei da Concorrência, considera a Autoridade que as atribuições do IMTT, no que respeita à atividade de transporte especial de mercadorias, por via rodoviária, não são de regulação económica, visando o condicionamento da capacidade de atuação das empresas envolvidas no sector, mas tão somente a emissão de autorizações e licenças de acesso à atividade. O que não significa que o IMTT possa ter atribuições de regulação económica noutras áreas do transporte, que tenham levado a AdC, noutros casos, a solicitar Parecer do IMTT.
405. Quanto ao argumento do Contra-Interessado no que respeita ao potencial adquirente, remete-se para a análise já efectuada nos Pontos 374 a 377, considerando a AdC que o Terceiro Pacote de Compromissos apresentado elimina os riscos associados ao adquirente. Adicionalmente, encontrando-se o Adquirente sujeito à avaliação prévia e aprovação pela Autoridade, o mesmo só será aprovado caso sejam demonstradas condições de *(i) independência, (ii) capacidade financeira e técnica e (iii) competência para manter um nível significativo de concorrência neste mercado e evitar a monopolização do mesmo pela Laso*.
406. Ademais, considera a AdC estarem acautelados o risco de deterioração dos ativos a alienar, uma vez que se prevê a nomeação de um mandatário de monitorização e um prazo para a alienação dos ativos relativamente curto, remetendo-se, desde já, para a análise apresentada *supra* relativamente a estes aspectos.
407. A AdC discorda do Contra-Interessado relativamente à necessidade de realização de um novo teste de mercado de forma a testar o novo pacote de compromissos, uma vez que a solução agora proposta elimina, de acordo com a análise apresentada *supra*, quer os riscos de composição, quer os riscos ligados ao adquirente, os quais foram identificados no contexto do teste de mercado realizado.

408. Relativamente ao último argumento apresentado pelo Contra-Interessado, importa realçar que aquela preocupação do Contra-Interessado será tida em conta na apreciação que a AdC fará do potencial adquirente, uma vez que este deverá ter uma capacidade financeira que permita manter um nível de concorrência significativo no mercado.
409. Nestes termos, entende-se que as observações do Contra-Interessado, em sede de audiência de interessados, não são susceptíveis de inverter a conclusão da Autoridade da Concorrência relativamente aos compromissos agora assumidos pela Notificante, no sentido de que o mesmo é suficiente e adequado à resolução dos problemas jus-concorrenciais identificados.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

410. 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 respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003 de 18 de Janeiro, adopta uma decisão de não oposição, nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 37.º da Lei da Concorrência, acompanhada da imposição das condições e obrigações, destinadas a garantir o cumprimento do conjunto de compromissos assumidos pela Notificante, que se passa a descrever:

Secção A. DEFINIÇÕES

AdC	Autoridade da Concorrência.
Adquirente	Powervia, S.A., pessoa colectiva número 509484166 com sede na Rua Padre Gonçalo de Sousa, 75, 4455 - 462 Perafita, no Porto, empresa notificante da Operação de Concentração, que assume os Compromissos.
Alienação	Alienação efetiva das Empresas a Desinvestir
Compromissos	O conjunto de Compromissos, particularmente identificados nas Secções B e C abaixo, assumidos pela Powervia perante a AdC no âmbito da Operação de Concentração.
Contrato de Alienação	Contrato definitivo e vinculativo, de desinvestimento das Empresas a Desinvestir.

Controlo	Possibilidade de exercer, isoladamente ou em conjunto, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito, uma influência determinante sobre a atividade de uma empresa ou ativo, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º da Lei da Concorrência.
Data da Alienação	Concretização da Alienação.
Data da Decisão	Data da assinatura da Decisão pelo Conselho da AdC.
Data da Notificação da Decisão	Data em que a Powervia foi notificada da Decisão.
Decisão	Decisão de não oposição emitida pela AdC no âmbito do processo n.º Ccent. n.º 16/2011 - Powervia / Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab, nos termos da alínea b) do n.º 1 e dos números 2 e 3 do artigo 35.º da LdC e do artigo 37.º, n.º 1, alínea a) e n.º 2 da mesma Lei, acompanhada da imposição de condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento de Compromissos assumidos pela Powervia com vista a assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva.
Empresas a Desinvestir	[CONFIDENCIAL – DESCRIÇÃO DE PARTICIPAÇÕES SOCIAIS]
Mandatário de Monitorização	Pessoa singular ou colectiva, independente das Partes e das empresas que integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, nomeada pela Powervia e aprovada pela Autoridade da Concorrência, que tem o dever de monitorizar o cumprimento dos Compromissos assumidos pela Powervia.
Minuta do Contrato de Mandato de Monitorização	Minuta incorporada na Decisão cujos termos deverão ser adoptados na

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial

	versão final do Contrato de Mandato de Monitorização
Operação de Concentração	Negócio jurídico notificado à AdC a 20 de Abril de 2011, objecto do processo n.º Ccent. n.º 16/2011 - Powervia / Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab, que visa a aquisição do Controlo exclusivo sobre a Laso, Probilog, Auto-Laso e Laso Abnormal pela Powervia.
Partes	Sociedades Laso - Transportes, S.A., Auto-Laso S.A., Probilog - Transportes e Logística, Lda., Laso Abnormal Loads, S.A., na qualidade de Adquiridas, e Powervia, S.A., na qualidade de Adquirente.
Período de Desinvestimento	Período total previsto para o Desinvestimento, que corresponde a [CONFIDENCIAL – PRAZO] a contar da Data da Notificação da Decisão da AdC, acrescido das suspensões e prorrogações previstas no ponto 4 do presente Documento de Compromissos, quando aplicáveis.
Plano de Monitorização	Plano relativo ao modo de concretização das obrigações do Mandatário de Monitorização, submetido por este à Autoridade da Concorrência.
Trabalhadores	Todas as pessoas que detenham, previamente à Data da Notificação da Decisão, uma relação funcional com as Empresas a Desinvestir, independentemente do vínculo jurídico.
Trabalhadores-chave	Todos os Trabalhadores necessários à manutenção da viabilidade e competitividade das Empresas a Desinvestir.

Secção B. COMPROMISSOS

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial

Secção B.1 CONDIÇÕES

1. De modo a assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado, a Powervia assume, perante a Autoridade da Concorrência, os seguintes Compromissos:

1.º Compromisso: Condição de Alienação

2. De forma a assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva, a Powervia assume a responsabilidade de alienar as Empresas a Desinvestir até ao termo do Período de Desinvestimento, como condição para a realização da Operação de Concentração.

3. Na presente Condição de Alienação, incluem-se todos os ativos corpóreos e incorpóreos que contribuem para a atividade das Empresas a Desinvestir e são necessários para assegurar a respectiva viabilidade e competitividade, nomeadamente:

- (a) Todos os direitos de propriedade intelectual;
- (b) Todas as licenças ou autorizações de qualquer tipo que tenham sido emitidas por qualquer entidade com poderes públicos em nome das Empresas a Desinvestir;
- (c) Todos os contratos, incluindo os de locação, serviços e encomendas das Empresas a Desinvestir; todos os clientes, créditos e registos das Empresas a Desinvestir;
- (d) Os Ativos corpóreos e incorpóreos das Empresas a Desinvestir; e
- (e) Os Trabalhadores das Empresas a Desinvestir.

4. A Powervia efetua a Alienação até **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** após da Data da Notificação da Decisão, sem prejuízo do seguinte:

(a) O prazo referido acima suspende-se durante o período de apreciação, pela AdC, da minuta final do Contrato de Alienação e do correspondente Contrato-Promessa caso previsto, i.e., desde o momento da recepção pela AdC de toda a informação prevista no ponto 37 e até à decisão da Autoridade;

(b) Caso a Alienação corresponda a uma operação de concentração sujeita a controlo nos termos da Lei da Concorrência ou do regime jurídico da concorrência comunitário ou de outros estados, o prazo referido acima suspende-se durante o período de apreciação da operação de concentração;

(c) Caso a Powervia assine o Contrato de Alienação, previamente aprovado pela AdC, até ao termo do Período de Desinvestimento, o Período de Desinvestimento é prorrogado por **[CONFIDENCIAL – PRAZO]**, para implementação da Alienação, sem prejuízo da Powervia apenas poder concretizar a operação de concentração após implementação efetiva da Alienação.

5. A Powervia será responsável pela realização da alienação, podendo determinar livremente o preço e as condições do negócios, não obstante os termos e condições do mesmo terem de ser autorizados pela AdC.

6. A Powervia terá cumprido a Condição de Alienação se, no final do Período de Desinvestimento, celebrou um Contrato de Alienação e procedeu à implementação da Alienação, tendo a viabilidade económica e a competitividade das Empresas a Desinvestir sido preservadas.

2.º Compromisso: Condição de Não Implementação

7. A Powervia obriga-se a não realizar a Operação de Concentração antes de celebrado um Contrato de Alienação, com um Adquirente adequado, aprovado pela AdC.

8. A realização da Operação de Concentração poderá ser efectuada em simultâneo com a celebração do Contrato de Alienação, nos termos previstos no presente documento.

3.º Compromisso: Condição de manutenção da viabilidade económica, competitividade e autonomia da Empresa a Desinvestir

9. A Powervia obriga-se a preservar integralmente a viabilidade económica, a competitividade e a autonomia de gestão da Empresa a Desinvestir, até à Alienação das Empresas a Desinvestir.

10. A Powervia obriga-se a impedir a transferência para terceiros, incluindo as empresas adquiridas no âmbito do processo Ccent. n.º 16/2011 - Powervia/Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab, de quaisquer segredos de negócio, *know-how*, informação comercial ou outro tipo de informação confidencial sensível relacionada com as Empresas a Desinvestir.

11. A Powervia terá cumprido a Condição de Alienação se, no final do Período de Desinvestimento, celebrou um Contrato de Alienação e procedeu à implementação da Alienação, tendo a viabilidade económica e a competitividade das Empresas a Desinvestir sido preservadas.

4.º Compromisso: Não reaquisição

12. As Partes e as empresas que integrem ou venham a integrar a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC não podem, no prazo de **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** após a data da entrada em vigor do Contrato de Alienação, adquirir as Empresas a Desinvestir, no todo ou em parte, bem como os respectivos Activos.

13. A Powervia terá cumprido a Condição de Alienação se, no prazo referido no número anterior, não tiver readquirido as Empresas a Desinvestir nem os respectivos Activos.

Secção B.2 OBRIGAÇÕES

Obrigações relativas aos Compromissos

(i) Obrigações relativas ao processo de Alienação

14. A Powervia obriga-se a indicar e nomear um Mandatário de Monitorização, nos termos previstos no ponto 27 *infra*.

15. O Mandatário de Monitorização deve ser independente das Partes e das empresas que integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC, possuir as necessárias qualificações e experiência para exercer o mandato e não ter qualquer conflito de interesses. O Mandatário de Monitorização é remunerado pela Powervia e atua no interesse da Autoridade da Concorrência, com vista ao cumprimento dos Compromissos. A Powervia obriga-se a estabelecer uma modalidade de retribuição com o Mandatário de Monitorização que não o possa inibir ou desincentivar do cumprimento escrupuloso do Mandato. A Powervia obriga-se a prestar ao Mandatário de Monitorização toda a colaboração e informação que permita a este um cumprimento escrupuloso do Mandato.

16. A Powervia compromete-se a encontrar um Adquirente(s) e a celebrar um Contrato de Alienação das Empresas a Desinvestir antes do termo do Período de Desinvestimento.

17. O(s) Adquirente(s) tem(êm) que ser previamente aprovado(s) pela AdC, de acordo com o procedimento descrito na Secção D *infra*.

18. Os termos da Alienação, incluindo todos os termos contratuais, têm que ser previamente aprovados pela AdC nos termos descritos na Secção D *infra*. Caso a Alienação venha a dar origem a uma nova operação de concentração sujeita a controlo nos termos da Lei da Concorrência ou do regime jurídico da concorrência comunitário ou de outros estados, só pode realizar-se após a emissão de uma decisão da AdC e/ou das autoridades de concorrência competentes que não se oponha à alienação da Empresa a Desinvestir ao(s) Adquirente(s), no âmbito do procedimento de controlo de concentrações.

19. A Powervia remete à AdC, no prazo de **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** a contar da data em que procedeu à Alienação, todos os documentos necessários à verificação do cumprimento do Compromisso de Alienação.

(ii) Obrigações relativas à condição de preservação da viabilidade económica e competitividade das Empresas a Desinvestir

20. Desde a Data da Notificação da Decisão até à Data da Alienação, a Powervia deve preservar a viabilidade económica, o valor de mercado e a competitividade das Empresas a Desinvestir, de acordo com a boa prática de gestão, assegurando, em particular, que:

(a) se abstém de adoptar quaisquer atos que possam ter algum efeito adverso no valor, na gestão ou na competitividade das Empresas a Desinvestir ou que sejam susceptíveis de

alterar a natureza ou o âmbito da sua atividade, a sua estratégia industrial ou comercial ou a sua política de investimento;

(b) aloca recursos suficientes para o desenvolvimento das atividades das Empresas a Desinvestir, com base no plano de negócios em curso nas Empresas a Desinvestir;

(c) adopta todas as medidas necessárias, incluindo planos de incentivos, que permitam que os Trabalhadores e Trabalhadores-chave permaneçam nas Empresas a Desinvestir.

(iii) Não solicitação

21. As Partes e as empresas que integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC obrigam-se a não angariar os Trabalhadores-chave, por um período de **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** contados desde a Data da Alienação.

(iv) Due Diligence

22. A Powervia deve assegurar que aos potenciais Adquirentes é concedida a possibilidade de efetuarem uma *due diligence*, concedendo-lhes todas as informações necessárias sobre as Empresas a Desinvestir e os respectivos Trabalhadores, com as devidas ressalvas de confidencialidade, e facultando-lhes o contacto com os trabalhadores necessário para o efeito.

(v) Acompanhamento e fiscalização

23. A Powervia compromete-se a manter a AdC regularmente informada sobre o cumprimento dos Compromissos, reportando todas as informações relevantes para o respectivo acompanhamento e fiscalização, respondendo aos pedidos de esclarecimento e de informação que esta lhe dirigir.

24. A Powervia obriga-se a submeter, mensalmente, à AdC e ao Mandatário de Monitorização, relatórios acerca dos potenciais Adquirentes e do estado das negociações.

25. As Partes devem informar a AdC e o Mandatário de Monitorização dos desenvolvimentos no processo de *due diligence*, devendo para o efeito remeter uma cópia da lista de informações e documentos que serão disponibilizados aos potenciais Adquirentes antes de a mesma lhes ser remetida.

26. No que respeita ao compromisso de não reacquirição, a Powervia compromete-se a submeter à AdC, anualmente, até ao termo do prazo de **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** a contar da Data da Alienação, todas as informações relevantes para o respectivo acompanhamento e fiscalização.

Secção C. SELECÇÃO DO MANDATÁRIO

27. A Powervia deve indicar um Mandatário de Monitorização nos 7 dias úteis posteriores à data da Notificação da Decisão, para exercer as funções previstas na Minuta do Contrato de Mandato de Monitorização, previamente aprovado pela AdC e que faz parte integrante da Decisão.

28. A Powervia entrega à AdC, no prazo referido no ponto 27, uma lista de pelo menos três entidades idóneas que pretenda nomear para as funções de Mandatário de Monitorização, nos termos necessários à verificação dos requisitos previstos no ponto 15 *supra*.

29. Depois de receber a lista elaborada pela Powervia, a AdC aprovará todas as entidades propostas que considere reunirem os requisitos referidos no ponto 15 *supra*, podendo recusar, fundamentadamente, qualquer das entidades propostas pela Powervia.

30. Caso a AdC aprove pelo menos duas das entidades propostas, a Powervia inicia de imediato negociações com a(s) entidade(s) aprovada(s) pela AdC com vista a obter um acordo sobre o Mandato.

31. Caso a AdC não aprove nenhuma das entidades propostas da primeira lista apresentada, a Powervia deve propor, nos 5 dias úteis seguintes à decisão de rejeição da AdC, o nome e elementos previstos no ponto 27 *supra* de três novas entidades.

32. Caso a apreciação da segunda propostas apresentada não resulte na aprovação pela AdC de nenhuma dessas entidades, a Powervia solicitará a esta Autoridade que indique o nome de pelo menos duas entidades, com as quais a Powervia deve negociar para exercer as funções de Mandatário de Monitorização, e de entre os quais a Powervia pode seleccionar uma entidade.

33. A Powervia negoceia livremente com a entidade aprovada pela AdC, e apresenta à AdC, nos 5 dias úteis posteriores à decisão de aprovação do Mandatário de Monitorização, um original, devidamente assinado, do Contrato de Mandato de Monitorização.

34. Em caso de extinção do Mandato de Monitorização, nomeadamente por revogação, tem lugar novo processo de indicação e nomeação, cujos termos são em tudo idênticos aos do procedimento aqui estabelecido, devendo a Powervia apresentar uma nova proposta nos termos do previstos na presente Secção, no prazo de 5 dias úteis a contar do momento em que teve conhecimento da futura cessação ou, caso não tenha conhecimento antecipado, a contar da cessação do Mandato. O Mandatário de Monitorização cessante mantém-se em funções até à entrada em vigor do novo Mandato.

Secção D. ADQUIRENTE

35. O Contrato-Promessa de Alienação (se for o caso), o Contrato de Alienação e o(s) Adquirente(s) devem ser previamente aprovados pela AdC.

36. De forma a assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva, para que seja aprovado pela AdC, o(s) Adquirente(s) deve(m):

(i) Ser independente(s) da Powervia e das empresas que integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da LdC;

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial

(ii) Ser detentor(es) da capacidade financeira necessária à prossecução da atividade das Empresas a Desinvestir;

(iii) Assegurar(em) que as Empresas a Desinvestir manterão a capacidade técnica, experiência e os ativos, *maxime* licenças, necessários à prossecução da atividade das Empresas a Desinvestir;

(iv) Não ser(em) susceptível(eis) de criar, *prima facie*, preocupações concorrenciais nem preocupações quanto à implementação do Contrato de Alienação.

37. Com vista à aprovação pela AdC, a minuta final do Contrato-Promessa de Alienação (se for o caso) e do Contrato de Alienação devem ser remetidas à AdC, devendo ser acompanhadas de informação que permita à AdC avaliar o cumprimento dos requisitos descritos no ponto 36 *supra*, bem como a conformidade da Alienação da Empresa a Desinvestir com os termos previstos nos Compromissos.

38. Após aprovação da AdC, o Contrato de Alienação poderá ser celebrado em simultâneo com a realização da Operação de Concentração.

39. O Anexo 1 constitui parte integrante do presente documento

Lisboa, 12 de Janeiro de 2012.

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião

Presidente

Jaime Andrez

Vogal

João Espírito Santo Noronha

Vogal

ANEXO 1

Minuta de Contrato de Mandato de Monitorização

Entre:

1.º Powervia, S.A., (doravante “*Powervia*” ou “Mandante”), com sede na Rua Padre Gonçalo de Sousa, 75, 4455 - 462 Perafita, no Porto, com o n.º de pessoa colectiva 509484166, neste ato representada por *[nome da pessoa com poderes para representar a empresa, morada, número de identificação fiscal]*, e

2.º *[Nome da pessoa singular ou denominação social da empresa, morada, número de identificação fiscal ou número de pessoa colectiva]* (doravante “*[nome da pessoa singular ou denominação abreviada da empresa]*” ou “Mandatário de Monitorização”) ou ainda “Mandatário”.

(colectivamente denominadas “Contraentes”)

Considerando que:

A. A Autoridade da Concorrência adoptou, nos termos e para os efeitos do art. 35.º, n.º 1, alínea b), e dos n.ºs 2 e 3 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (Lei da Concorrência), e do artigo 37.º, n.º 1, alínea a) e n.º 2 da mesma Lei, uma decisão de não oposição à operação objecto do Processo Ccent. n.º 16/2011 - Powervia / Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab (doravante “Decisão”) no dia *[data da decisão]*, a qual foi notificada à Powervia a *[dia em que a notificante foi notificada da Decisão emitida pela Autoridade da Concorrência]*;

B. A Decisão foi condicionada ao respeito integral de um conjunto de compromissos por parte da notificante, de natureza estrutural e comportamental, e correspondentes condições e obrigações (doravante “Compromissos”), constantes do Documento de Compromissos junto à Decisão (doravante “Documento de Compromissos” ou simplesmente “Compromissos”), que agora se junta a este Contrato e que dele passa a fazer parte integrante (Anexo);

C. O Mandatário de Monitorização e os termos e condições do presente Contrato de Mandato de Monitorização (doravante também “Contrato de Mandato” ou “Mandato”) foram aprovados pela Autoridade da Concorrência a *[data]*.

D. Incumbe à Autoridade da Concorrência fiscalizar e garantir o cumprimento dos Compromissos em geral e o cumprimento das cláusulas constantes do Contrato de Mandato em particular;

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 75

E. O Mandatário de Monitorização age no interesse da Autoridade da Concorrência com vista a assegurar o cumprimento, por parte da Powervia, dos Compromissos constantes da Decisão;

É celebrado o presente Contrato de Mandato, integrado pelas cláusulas seguintes:

Definições:

AdC: Autoridade da Concorrência.

Alienação: Alienação efetiva das Empresas a Desinvestir.

Documento de Compromissos (ou “Compromissos”): Conjunto de condições e obrigações a que a Powervia se obriga a cumprir no âmbito do processo Ccent. n.º 16/2011 - Powervia / Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab, constantes do Documento de Compromissos que se junta em anexo e que faz parte integrante do presente Contrato.

Empresas a Adquirir: Sociedades Laso – Transportes S.A., Auto-Laso S.A., Probilog – Transportes e Logística, Lda., Laso Abnormal Loads, S.A..

Empresas a Desinvestir: [CONFIDENCIAL – DESCRIÇÃO DE PARTICIPAÇÕES SOCIAIS]

Equipa do Mandatário de Monitorização: As pessoas responsáveis pelas tarefas atribuídas no Contrato de Mandato e que são as identificadas na Cláusula 1.ª.

Operação de Concentração: Negócio jurídico notificado à AdC a 20 de Abril de 2011, objecto do processo n.º Ccent. n.º 16/2011 - Powervia / Laso*Auto-Laso*Probilog*Laso Ab, que visa a aquisição do Controlo exclusivo sobre a Laso, Probilog, Auto-Laso e Laso Abnormal pela Powervia.

Plano de Monitorização: o plano detalhado relativo ao modo de concretização das obrigações do Mandatário de Monitorização, submetido por este à Autoridade da Concorrência, tal como previsto na Cláusula 2.ª, n.º 1, alínea (i) do presente Contrato.

Período de Desinvestimento: Período total previsto para o Desinvestimento, que será de [CONFIDENCIAL – PRAZO] após a Data da Notificação da Decisão da AdC, acrescido das suspensões e prorrogações previstas no ponto 9 do Documento de Compromissos.

Cláusula 1.ª

(Objecto, Escopo e Natureza do Mandato)

1. Nos termos e condições do presente Contrato, os Mandantes conferem ao Mandatário, que aceita, mandato exclusivo para, por conta do Mandante e no interesse da Autoridade da Concorrência, exercer as funções de Mandatário de Monitorização.

2. O presente Contrato é celebrado nos termos e para os efeitos do cumprimento dos Compromissos. O Mandatário exerce as suas funções de acordo com o Plano de

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 76

Monitorização aprovado pela Autoridade da Concorrência e pelas disposições contratuais que se seguem.

3. A Equipa do Mandatário é composta pelas seguintes pessoas singulares: *[identificação]*. A referida Equipa não pode ser alterada sem prévia aprovação da Autoridade da Concorrência e da Powervia.

Cláusula 2.^a

(Poderes, Deveres e Direitos do Mandatário de Monitorização)

1. O Mandatário fica obrigado a praticar os atos jurídicos e materiais necessários à execução do Mandato, designadamente:

(i) Entrega do Plano de Monitorização, no prazo de **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** após a notificação, pela AdC, da aceitação do presente Contrato de Mandato, indicando todos os passos que pretende vir a efetuar para a concretização do Mandato de Monitorização e os respectivos prazos. O Plano de Monitorização deverá versar sobre a metodologia de monitorização dos Compromissos e, em especial, sobre a forma: (i) de controlo de quaisquer atos adoptados ou a adoptar pela Powervia ou pelas Empresas a Desinvestir que possam ter algum efeito adverso sobre o valor, viabilidade económica, competitividade e autonomia das Empresas a Desinvestir; (ii) de identificação de quaisquer indícios do não cumprimento, pela Powervia, da Condição de Não Implementação prevista nos Compromissos; bem como, (iii) de identificação de quaisquer indícios de transferência para terceiros, incluindo as Empresas a Adquirir, de quaisquer segredos de negócio, *know-how*, informação comercial ou outro tipo de informação confidencial relacionada com as Empresas a Desinvestir.

(ii) Dar imediatamente a conhecer ao Mandante e à Autoridade da Concorrência qualquer conflito de interesses que possa impedir ou pôr em causa a boa execução do presente Contrato de Mandato;

(iii) Monitorizar:

(a) a preservação da viabilidade económica, do valor de mercado e da competitividade das Empresas a Desinvestir (b) o cumprimento, pela Powervia, da Condição de Não Implementação prevista nos Compromissos;

(c) a preservação de quaisquer segredos de negócio, *know-how*, informação comercial ou outro tipo de informação confidencial relacionada com as Empresas a Desinvestir, em cumprimento do previsto nos Compromissos;

(d) a minimização do risco de perda do potencial competitivo das Empresas a Desinvestir;

(e) qualquer ato da Powervia e das empresas que integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 2.º da Lei da Concorrência, que possa ter algum impacto negativo no valor, gestão ou competitividade das Empresas a Desinvestir;

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 77

- (f) a prestação pela Powervia de recursos suficientes e necessários para permitir a continuidade no mercado das Empresas a Desinvestir, após a sua alienação;
 - (g) a adopção de medidas pela Powervia com o objectivo da preservação dos Trabalhadores necessários à garantia do disposto na alínea a) *supra*.
- (iv) Monitorizar o cumprimento das restantes condições e obrigações assumidas nos Compromissos;
- (v) Elaborar e entregar, mensalmente, à AdC, com cópia da versão não confidencial para o Mandante, um relatório escrito sobre a execução do Mandato. Neste relatório, o Mandatário deverá referir, entre outros, os seguintes aspectos:
- (a) a evolução da situação operacional e financeira das Empresas a Desinvestir;
 - (b) qualquer informação de que tenha conhecimento e que possa pôr em causa o cumprimento dos Compromissos, nomeadamente de qualquer ação da Powervia que possa colocar em causa o valor, a viabilidade económica, a competitividade ou a autonomia das Empresas a Desinvestir;
 - (c) qualquer informação que possa ser susceptível de indiciar um não cumprimento da Condição de Não Implementação prevista nos Compromissos;
 - (d) qualquer informação que possa ser susceptível de indiciar uma transferência para terceiros, incluindo as Empresas a Adquirir, de quaisquer segredos de negócio, *know-how*, informação comercial ou outro tipo de informação confidencial relacionada com as Empresas a Desinvestir;
 - (e) o cumprimento das restantes condições e obrigações assumidas nos Compromissos;
 - (f) a avaliação dos esforços da Powervia com vista à alienação das Empresas a Desinvestir e cumprimento dos demais Compromissos;
 - (g) relativamente ao desinvestimento, reportar os compradores potenciais e toda a demais informação recebida pela Powervia a este respeito, no prazo de **[CONFIDENCIAL – PRAZO]** após a recepção da mesma, juntando parecer fundamentado sobre a adequação aos Compromissos do comprador e dos termos do contrato;
 - (h) sempre que necessário, propor as medidas que, no seu entender, devam ser adoptadas com vista a prevenir um qualquer incumprimento, por parte do Mandante, dos Compromissos;
- (vi) Informar por escrito a AdC, com cópia da versão não confidencial para o Mandante, sobre qualquer aspecto da execução do Mandato, sempre que tal se justifique ou lhe seja solicitado pela AdC;

2. O Mandatário deve exercer o Mandato de forma diligente e de boa-fé.

3. O Mandatário tem direito:

- (i) a receber a retribuição prevista na Cláusula 5.ª;

(ii) a obter do Mandante toda a informação necessária à boa execução do Mandato.

Cláusula 3.^a

(Prestação de serviços a outras entidades)

Durante a vigência do mandato, o Mandatário de Monitorização fica impedido de participar em quaisquer negócios que comprometam ou possam razoavelmente pôr em causa o conjunto dos seus deveres para com o Mandante e a Autoridade da Concorrência, salvo com autorização dada por ambos.

Cláusula 4.^a

(Deveres e Instruções do Mandante)

O Mandante fica obrigado a:

- (i) Colaborar de boa-fé com o Mandatário de Monitorização para que este possa cumprir o Mandato;
- (ii) Fornecer ao Mandatário de Monitorização a informação necessária à boa execução do Mandato;
- (iii) Abster-se de intervir ou dar quaisquer orientações ao Mandatário de Monitorização sobre as suas competências de monitorização previstas no presente Contrato;
- (iv) Dar conhecimento à Autoridade da Concorrência de qualquer situação que possa impedir o cumprimento das medidas assumidas pelo Mandatário de Monitorização;
- (v) Remunerar o Mandatário de Monitorização, nos termos previstos na Cláusula 5.^a.

Cláusula 5.^a

(Retribuição)

[A modalidade de retribuição não pode, em caso algum, inibir ou desincentivar o Mandatário de Monitorização de concluir o Desinvestimento no prazo fixado.]

Cláusula 6.^a

(Direitos e Instruções da Autoridade da Concorrência)

1. A Autoridade da Concorrência tem o direito de solicitar a todo o tempo ao Mandatário de Monitorização a informação necessária para acompanhar a execução do Mandato e garantir o cumprimento dos Compromissos.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial 79

2. O Mandante e o Mandatário reconhecem à Autoridade da Concorrência o direito de, por iniciativa desta ou a pedido do Mandante e/ou do Mandatário, dar a ambos a as instruções que repute necessárias ao cumprimento do Mandato e dos Compromissos.

3. A Autoridade da Concorrência notifica, simultaneamente, o Mandatário de Monitorização e o Mandante, da recepção e aceitação por parte da Autoridade da Concorrência, do Contrato de Mandato.

Cláusula 7.^a

(Confidencialidade)

1. As partes só divulgam a existência e o teor do presente Contrato, e do(s) seu(s) anexo(s), em cumprimento de disposição legal ou regulamentar, de decisão administrativa, de sentença de tribunal judicial ou arbitral transitada em julgado, ou sempre que tal seja indispensável ao cumprimento do presente Contrato, casos em que, de todo o modo, divulgam apenas a informação estritamente necessária para o efeito e, sempre que possível, concertam com a respectiva contra-parte o teor da informação a divulgar e as condições da sua divulgação.

2. O Mandatário de Monitorização não divulga qualquer informação de natureza confidencial constante da Decisão sobre Compromissos ou que consubstancie segredo de negócio a que tenha tido acesso no âmbito da execução do presente Contrato de Mandato.

Cláusula 8.^a

(Notificações e Modificação)

1. Quaisquer notificações entre as Partes, nos termos do presente Contrato, são efectuadas, por carta registada com aviso de recepção, para a sede ou residência dos Contraentes indicada no cabeçalho do presente Contrato. *[Ou por outros meios que as Partes considerem mais adequados.]*

2. A alteração da morada de qualquer dos Contraentes só produz efeitos se for comunicada aos restantes Contraentes, através de carta registada com aviso de recepção.

Cláusula 9.^a

(Início de Funções, Revogação e Caducidade do Mandato)

1. O presente Contrato produz efeitos a partir da notificação da sua aprovação por parte da Autoridade da Concorrência, nos termos previstos na Cláusula 6.^a, n.º 3.

2. O presente Mandato vigora até ao prazo previsto para o cumprimento dos Compromissos.

3. O Mandato de Monitorização só pode ser revogado:

- (i) Por acordo entre o Mandante e o Mandatário de Monitorização, aceite pela Autoridade da Concorrência;
- (ii) Por decisão, devidamente fundamentada, da Autoridade da Concorrência;
- (iii) Por iniciativa do Mandante, se tiver ocorrido justa causa.

A pretensão do Mandante de invocar justa causa que legitime a revogação do Mandato, nomeadamente o incumprimento reiterado, manifesto, grosseiro ou grave, por parte do Mandatário de Monitorização, das funções que lhe forem confiadas, tem que ser previamente autorizada pela Autoridade da Concorrência, que não autoriza a revogação quando, fundamentadamente, considere que a mesma consubstanciaria um cumprimento dos compromissos, *maxime* do compromisso de independência do Mandatário.

(iv) Por iniciativa do Mandatário de Monitorização, nos termos legais, desde que comunicada à Autoridade da Concorrência e ao Mandante com, pelo menos, 20 dias úteis de antecedência.

6. Em qualquer dos casos, o Mandatário de Monitorização permanece no exercício das suas funções até que um novo Mandatário seja nomeado, devendo aquele primeiro transmitir toda a informação relevante para o exercício das funções constantes do presente Contrato, a este último.

7. Nos doze meses posteriores à cessação do presente Contrato, o Mandatário de Monitorização fica impedido de prestar outro serviço ao Mandante.

Cláusula 10.^a

(Interpretação)

Em caso de dúvida, as disposições do presente Contrato são interpretadas em conformidade com a Decisão e o Documento de Compromissos.

Cláusula 11.^a

(Lei Aplicável)

1. O presente Contrato rege-se pela Lei Portuguesa, sendo-lhe aplicável, no que aqui se não encontrar regulado, o disposto nos artigos 1157.º a 1184.º do Código Civil.

2. As obrigações assumidas pelo Mandatário de Monitorização a favor da Autoridade da Concorrência ficam sujeitas ao disposto nos artigos 443.º a 451.º do Código Civil, valendo a aprovação, pela Autoridade da Concorrência, do Contrato de Mandato, prevista na Cláusula 6.^a, n.º 3, como adesão nos termos e para os efeitos do artigo 447.º, n.º 3, do Código Civil.

Cláusula 12.^a

(Jurisdição)

Para a resolução de qualquer litígio emergente do presente Contrato que não tenha sido superado por negociação de boa-fé entre os Contraentes, é competente *[foro]. [se for a vontade das partes, o litígio pode ser submetido a Arbitragem, devendo a presente disposição contratual ser alterada em conformidade]*

O presente Contrato é feito em três vias, uma para o Mandante, uma segunda para o Mandatário de Monitorização e a última para a Autoridade da Concorrência.

Lisboa, [] de [] de 2012

Assinaturas

[Mandante] [Mandatário de Monitorização]

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresa Adquirente	2
2.2. Empresas Adquiridas.....	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	4
4. MERCADOS RELEVANTES.....	4
4.1. Mercado do Produto Relevante	4
4.2. Mercado Geográfico Relevante	18
4.3. Conclusão	18
5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL	19
5.1. Dimensão do mercado e estrutura da oferta	19
5.2. Avaliação Jus-Concorrencial	35
5.3. Conclusão	45
6. COMPROMISSOS.....	46
6.1. Descrição do Primeiro Pacote de Compromissos	46
6.2. Avaliação do Primeiro Pacote de Compromissos propostos pela Notificante.....	50
6.3. Descrição do Segundo Pacote de Compromissos	53
6.4. Avaliação do Segundo Pacote de Compromissos propostos pela Notificante.....	54
6.5. Descrição do Terceiro Pacote de Compromissos	59
6.6. Avaliação do Terceiro Pacote de Compromissos propostos pela Notificante	60
6.7. Conclusão	62
7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	62
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	66

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Explorer, para os anos de 2007, 2008 e 2009/10	3
Tabela 2 – Volume de negócios das Adquiridas, para os anos de 2008, 2009 e 2010	4
Tabela 3 – Preços Médios de serviços de transporte de mercadorias, em função da carga transportada e da distância percorrida, no ano de 2010	16
Tabela 4 – Informação relativa às quotas de mercado das empresas participantes na operação, para 2010	19
Tabela 5 – Quota das empresas participantes, em volume/ton., por tipo de mercadoria, para o ano de 2010	22
Tabela 6 – Quota das empresas participantes com base nas estimativas da Notificante sobre o número total de autorizações especiais emitidas pelo IMTT, em 2010	23
Tabela 7 – Quota das empresas participantes com base no número total de autorizações especiais emitidas pelo IMTT, em 2010	24
Tabela 8 – Estrutura da oferta do mercado nacional da prestação de serviços de transporte especial, em 2010	33