



**Ccent. 42/2014
ETE*ETF/TML**

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

[alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

24/03/2015

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

Processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 18 de dezembro de 2014, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração, que consiste na aquisição de controlo conjunto do Terminal Multipurpose de Lisboa (“TML”) pelas sociedades Empresa de Tráfego e Estiva, S.A. (“ETE”) e Empresa de Tráfego do Funchal, Lda. (“ETF”), na sequência da adjudicação da sua concessão a uma empresa constituída para o efeito.
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, em conjugação com a alínea b) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher as condições enunciadas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A ETE exerce a atividade de operador portuário no Porto de Lisboa, sendo atualmente a concessionária do Terminal Multipurpose do Poço do Bispo (“TMPB”) e a anterior concessionária do TML, através da Operlis. A ETE integra o Grupo ETE que está presente nas seguintes áreas: agentes de navegação, transitários, transporte marítimo de mercadorias, reparação e construção naval, armação de navios, serviços de gestão técnica de navios e tripulações, recrutamento, formação e apoio à certificação de navios e instalações portuárias.
4. A ETF integra um grupo marítimo-portuário português, o Grupo Sousa, que detém empresas armadoras, empresas de operação portuária e de camionagem, agentes de navegação, transitários, armazéns, terminais *onshore* e presta serviços de logística. O Grupo está ainda presente no setor marítimo de passageiros através da Porto Santo Line – Transportes Marítimos, Lda.
5. Os volumes de negócios realizados pelos Grupos ETE e ETF, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no Espaço Económico Europeu (“EEE”) e a nível mundial, referentes aos anos 2011, 2012 e 2013, foram os constantes das tabelas em seguida apresentadas.

Tabela 1 – Volume de negócios da ETE, para os anos 2011, 2012 e 2013

<i>Milhões Euros</i>	2011	2012	2013
Portugal	[>100]	[>100]	[>100]
EEE	[>100]	[>100]	[>100]
Mundial	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificantes.

Tabela 2 – Volume de negócios da ETF, para os anos 2011, 2012 e 2013

<i>Milhões Euros</i>	2011	2012	2013
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]
EEE	[<100]	[<100]	[<100]
Mundial	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificantes.

2.2. Empresa Adquirida

6. O TML é um terminal portuário dedicado ao serviço público portuário onde é desenvolvida a atividade de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada na área de jurisdição do Porto de Lisboa. Dispõe de um ramal ferroviário dedicado com ligação à rede nacional através da estação de Sta. Apolónia.
7. Atualmente, o TML acolhe essencialmente navios que ligam Portugal continental às Regiões Autónomas da Madeira e Açores (respetivamente “RAM” e “RAA”), nos termos definidos no respetivo contrato de concessão, cuja vigência terminou a 31 de dezembro de 2014.
8. Não obstante, a concessão agora adjudicada às Notificantes consiste no exercício da atividade de movimentação de cargas com destino ou proveniência em qualquer ponto do mundo, deixando de estar essencialmente vocacionada para a operação de navios que façam a ligação entre a RAM e a RAA e Lisboa.¹
9. O volume de negócios realizado pelo TML, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no EEE e a nível mundial, referente aos anos 2011, 2012 e 2013, foi o constante da tabela em seguida apresentada.

Tabela 3 – Volume de negócios do TML, para os anos 2011, 2012 e 2013

<i>Milhões Euros</i>	2011	2012	2013
Portugal	[<5]	[<5]	[<5]
EEE	[<5]	[<5]	[<5]
Mundial	[<5]	[<5]	[<5]

Fonte: Notificantes.

¹ Resposta das Notificantes de 16.2.2015 a pedido de elementos da AdC, p. 1.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

10. A Administração do Porto de Lisboa (APL) abriu concurso público para a atribuição da concessão de serviço público da atividade de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada no TML (“concessão”).²
11. As Notificantes ETE e ETF são membros do agrupamento de empresas a quem foi provisoriamente adjudicada a concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal TML, durante seis anos (de 2015 a 2021), pela Administração do Porto de Lisboa.
12. Como já anteriormente referido, a operação de concentração em causa consiste na aquisição de controlo conjunto do TML pelas sociedades ETE e ETF, na sequência da adjudicação da sua concessão a uma empresa constituída para o efeito, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, em conjugação com a alínea b) do n.º 3 do mesmo artigo.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercados do Produto Relevantes

13. Segundo as Notificantes os mercados do produto relevantes em causa na presente operação de concentração são (i) o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada e (ii) o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fracionada.
14. As Notificantes consideram que este entendimento está em linha com a prática decisória da AdC³, atendendo, nomeadamente: (i) à exigência de infraestruturas e de meios técnicos distintos para a movimentação dos diferentes tipos de cargas portuárias; (ii) à especialização dos terminais por tipo de carga a movimentar e (iii) à circunstância de estarem em causa serviços prestados em regime de serviço público, da qual decorre que um determinado terminal apenas possa concorrer com um outro autorizado a movimentar o mesmo tipo de carga.

Posição da AdC

15. De acordo com as informações prestadas pelas Notificantes, o contrato de concessão contempla o direito de exploração comercial, em exclusivo, do terminal, em regime de serviço público, o qual consiste na execução de todas as operações de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada, a embarcar ou desembarcar, com origem e/ou destino, por via marítima.
16. As operações de movimentação portuárias de cargas compreendem os serviços prestados pelos operadores portuários envolvendo, nomeadamente, as descargas e cargas de e para navios, o estacionamento e/ou armazenagem nas áreas portuárias e a conferência das cargas.

² O concurso foi lançado pelo anúncio de procedimento n.º 4516/2014, publicado no *Diário da República, série II*, n.º 153, de 11 de agosto de 2014.

³ *Cfr.*, entre outras, as decisões relativas aos processos Ccent. 31/2005 – Multiterminal / Sotagus*Liscont, de 3.8.2005; Ccent. 10/2006 – MEAS/ Sadoport, de 9.5.2006; Ccent. 52/2006 – MEAS/R.L., de 27.12.2006; Ccent 31/2007 – Mota Engil/ Multiterminal, de 25.6.2007; Ccent. 1/2010 – Morais Rocha/TMB, de 18.3.2010.

17. Os diferentes tipos de carga implicam o recurso a meios técnicos específicos e infraestruturas distintas para a sua movimentação, o que leva, por um lado, a distinguir os vários tipos de serviços de movimentação de cargas em função das suas diferentes características (nomeadamente, peso, volume, densidade, armazenamento e condicionamento) e, por outro lado, a uma crescente especialização dos terminais em função dos tipos de carga a movimentar.⁴
18. A AdC, na sua prática decisória, já analisou a atividade de movimentação de cargas, tendo concluído pela existência de mercados autónomos em função dos diferentes tipos de carga a movimentar, nomeadamente (i) carga fracionada e (ii) carga contentorizada.⁵ Tem sido esse igualmente o sentido da prática decisória da Comissão Europeia⁶, a qual tem referido, em algumas das suas decisões, que a prestação de serviços portuários de movimentação de carga pode ser dividida em diferentes segmentos, consoante o tipo de carga, para efeitos de definição de mercados relevantes.
19. À semelhança da análise efetuada pela AdC em anteriores decisões, também no caso em apreço se considera que, na medida em que o objeto da concessão se encontra delimitado à prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada e fracionada, a empresa comum a criar para a exploração do TML apenas concorrerá com outros terminais em que a movimentação deste tipo específico de cargas se encontre prevista.
20. Também por esta razão, justifica-se circunscrever a definição do mercado do serviço relevante à atividade prevista no respetivo contrato de concessão, a saber, a prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada e fracionada.
21. Nestes termos, a AdC considera que os mercados dos produtos/serviços relevantes, para efeitos da presente operação de concentração, correspondem ao (i) mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada e ao (ii) mercado da prestação de serviços de movimentação de carga fracionada.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

22. De acordo com as Notificantes, a principal variável que releva para a escolha do porto pelo cliente são os custos de transporte da carga de e para o porto⁷.
23. Assim, as Notificantes consideram que o *hinterland*⁸ de cada porto corresponde à área geográfica servida pelo mesmo em função dos custos de transporte da carga de e para o porto, *i.e.*, à zona geográfica que inclui as cargas que, pela sua equidistância

⁴ Note-se que um terminal especializado em um determinado tipo de carga apresenta tendencialmente níveis de produtividade superiores (e possivelmente tarifários mais baixos) do que os terminais não especializados que movimentem esse mesmo tipo de carga. Esta situação leva a que os armadores deem preferência aos terminais especializados, o que conduz a uma autonomização dos terminais de diferentes especializações em mercados de produto/serviço relevantes distintos.

⁵ *Vide*, entre outras, as decisões referidas na nota de rodapé n.º 3.

⁶ *Vide*, a título de exemplo, as decisões da Comissão nos casos: COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ e COMP/M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

⁷ Segundo as Notificantes, relevam ainda as características específicas de cada porto, dos respetivos terminais e desempenho destes em função das infraestruturas e serviços prestados (Resposta das Notificantes de 16.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 2.2.2015, pp. 4 e 5).

⁸ O *hinterland* de um porto corresponde à área geográfica na influência desse porto, ou seja, à área correspondente à origem ou destino da maioria da carga movimentada no porto.

relativamente ao porto, dos pontos da respetiva proveniência ou destino, têm custos de transporte similares.

24. Referem ainda as Notificantes que a melhoria das acessibilidades, nomeadamente através da ligação a caminhos-de-ferro (situação comum à generalidade dos portos portugueses) potencia a ampliação do *hinterland* de cada porto, muito embora tal possibilidade não altere o referido no ponto anterior.
25. Acrescentam ainda as Notificantes que, no caso particular do TML, os operadores nunca utilizaram o ramal ferroviário aí disponível, uma vez que o destino ou a proveniência relativamente próximos das cargas que nele são movimentadas não justifica a utilização desse meio de transporte. Desta forma, as Notificantes consideram que a simples existência de transporte ferroviário não tem, só por si, o efeito de alargar a delimitação do mercado geográfico relevante ao território nacional.
26. Assim, no que respeita à delimitação do mercado geográfico relevante, as Notificantes, no seguimento da prática decisória da AdC⁹, propõem que se defina como mercado geográfico relevante o Porto de Lisboa.

Posição da AdC

27. A posição adotada no passado pela AdC tem sido no sentido de considerar que cada porto onde são prestados serviços de movimentação de carga deve ser considerado um mercado geográfico autónomo.
28. Este entendimento tem por base determinados aspetos que, permanecendo válidos na presente decisão, justificam a manutenção do mesmo. São eles:
 - (i) os contratos de concessão, através dos quais se processa geralmente o acesso à atividade de movimentação de cargas, conferem à concessionária um direito de exploração exclusivo num dado espaço geográfico, sob jurisdição de uma determinada autoridade portuária, e cujas condições em termos, designadamente, de preços máximos a praticar pelo concessionário, são fixadas pelo respetivo concedente, diferindo de porto para porto, indiciando que o mercado se circunscreverá à jurisdição da administração do porto em que a empresa opera;
 - (ii) as características específicas de cada porto, como a localização, a proximidade das zonas de consumo das mercadorias e dos grandes centros industriais, as acessibilidades, as condições de acostagem e respetivas infraestruturas logísticas e as diferentes taxas definidas e aplicadas por cada uma das autoridades portuárias, em cada um dos portos nacionais, contribuem também para que cada porto nacional seja suscetível de constituir um mercado geográfico relevante autónomo.
29. Saliente-se, porém, que, à semelhança do já referido pela AdC em decisões anteriores¹⁰, a crescente integração das cadeias logísticas e dos diversos meios de transporte, tem vindo a alterar a forma como o sistema portuário interage com o seu *hinterland* natural, *i.e.*, como referido *supra*, a área de influência do porto (correspondente à origem ou destino da maioria da carga movimentada nesse mesmo porto).

⁹ *Idem* nota de rodapé n.º 3.

¹⁰ *Vide* processos Ccent. 1/2010 – Morais Rocha/TMB, de 18.3.2010, §§ 50 a 52, e Ccent. 7/2010 – MEAS/Finicapital/Globalpactum/Sadoport, de 25.3.2010, §§ 46 a 48.

30. De facto, cada vez menos a infraestrutura portuária é considerada como uma porta de entrada ou saída da região onde se situa e das regiões adjacentes, constituindo-se, isso sim, como apenas um elemento adicional na organização de cadeias de transporte, as quais, na maior parte das vezes, envolvem diversos modos de transporte. Essas cadeias são organizadas de forma a maximizar a eficiência da função de transporte, através da minimização dos tempos de trânsito e da redução dos respetivos custos.
31. Assim, e em termos genéricos, cada vez mais a definição do âmbito geográfico dos mercados de movimentação de cargas tenderá a envolver uma análise caso-a-caso, dependendo da dimensão efetiva das áreas de influência (que pode, inclusivamente, variar de acordo com o tipo de carga) e dos seus fatores determinantes.
32. Não obstante, uma vez que a análise jusconcorrencial não seria diferente mesmo que se considerasse um mercado geográfico mais alargado¹¹, incluindo nomeadamente, Setúbal e/ou Leixões, considera-se, para efeitos da análise da presente operação de concentração, que o âmbito geográfico dos mercados do produto/serviço relevantes em causa corresponde ao Porto de Lisboa.

4.3. Conclusão

33. Em face do exposto entende-se que os mercados relevantes a considerar para efeitos da presente operação de concentração, são:
 - (i) *o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa; e*
 - (ii) *o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa.*

4.4. Mercados Relacionados

34. Segundo as Notificantes, a nova concessão do TML, alarga o âmbito da atividade deste terminal, que passa a movimentar cargas, além da RAM e da RAA, com origem ou destino em: (i) outros portos nacionais, (ii) Marrocos, (iii) Canárias, (iv) Cabo Verde, (v) Guiné-Bissau, (vi) Mauritânia, (vii) Espanha, (viii) a generalidade dos países do Norte da Europa e do Báltico e (ix) outros portos situados no Mediterrâneo.¹²
35. Como referido *supra*, as Notificantes controlam diversas sociedades, cujas atividades se relacionam com as atividades do TML.
36. O Grupo ETE exerce, entre outras, as atividades de armador¹³ (através da Transinsular e da Vieira e Silveira), de agente de navegação¹⁴ (através da Navex), de agente

¹¹ Cfr. a análise explanada nos pontos 73, 74 e 94 do presente texto.

¹² Resposta das Notificantes de 16.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 2.2.2015, pp. 7 e 8.

¹³ Armador é um prestador de serviço de transporte marítimo, podendo ser o proprietário, o explorador ou apenas o fretador do navio.

¹⁴ Os agentes de navegação prestam os seus serviços a dois tipos de clientes: aos transportadores marítimos/armadores – a quem prestam vários serviços relacionados com a estada do navio no porto e à receção/embarque das mercadorias – e aos importadores/exportadores da mercadoria, a quem prestam serviços relacionados com a angariação de carga para os navios, procedendo, em nome destes, à celebração dos contratos necessários para o efeito – *vide* Ccent. 30/2007 – Bensaúde/NSL, de 23.10.2007.

- transitário¹⁵ (através da ETE Logística, da Marfrete e da Mardana) e de transportador rodoviário de mercadorias (através da Transportes Sousa Mendes).
37. Por seu turno, o Grupo ETF exerce, entre outras, as atividades de armador (através da Boxline e da Madeirense), de agente de navegação (através da Via Oceano), de transitário e logística (através da Britanlis, da Bitrans e da Sealogis) e como operador portuário na RAM, através da empresa OPM.¹⁶
 38. Tendo em conta a atividade da ETE e da ETF como armadores, considera-se como mercados relacionados, no contexto da presente operação de concentração, os correspondentes às **rotas de transporte marítimo de mercadorias (carga contentorizada e fracionada) com origem ou destino no Porto de Lisboa efetuadas pelas Partes.**
 39. Ainda segundo informação das Notificantes, o Grupo ETE transporta cargas entre o Porto de Lisboa e os portos da Mauritânia, Canárias, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Norte da Europa¹⁷, RAM, RAA, Sines e Leixões, e o Grupo Sousa transporta cargas entre o Porto de Lisboa e os portos da RAM e da RAA e de Leixões.¹⁸
 40. De acordo com as Notificantes, o transporte marítimo para os portos da Mauritânia, Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau é feito, em regra, na mesma rota pelos operadores, que procede às cargas/descargas nos vários portos desta área geográfica, na mesma viagem e com a mesma rota, integrando a mesma área de influência. Por esta razão, consideram as Notificantes que o transporte marítimo para cada um dos portos onde o serviço é prestado não deve ser autonomizado, mas sim considerado como integrando o mesmo mercado.¹⁹
 41. Situação semelhante acontece com os portos da Alemanha, Bélgica, Holanda e Reino Unido que, pelas mesmas razões, entendem não deverem ser autonomizados, mas sim integrados num único mercado, o mercado do transporte marítimo para a Europa do Norte.
 42. Referem ainda as Notificantes que as rotas descritas nos pontos 39 e 40 *supra* são igualmente efetuados pelos armadores concorrentes.²⁰
 43. Não obstante, tendo em conta que o resultado da análise da presente operação não seria diferente caso se adotasse uma delimitação mais fina dos mercados

¹⁵ A atividade dos transitários consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional, relacionados com a expedição, receção, armazenagem e circulação de bens e mercadorias, desenvolvendo a gestão e mediação dos fluxos daqueles bens e mercadorias entre os expedidores e os destinatários dos mesmos.

¹⁶ A Via Oceano está presente em Lisboa, em Leixões e na Madeira. *Sobre este parágrafo, vide resposta das Notificantes de 30 de janeiro de 2015 a pedido de elementos da AdC, pp. 4 a 7.*

¹⁷ Portos na Alemanha (Hamburgo), na Bélgica (Antuérpia), na Holanda (Roterdão) e no Reino Unido (Felixstowe, Thamesport, Tilbury e Liverpool).

¹⁸ Resposta das Notificantes de 23.1.2015 a pedido de elementos da AdC de 9.1.2015, p. 6, completada com resposta das Notificantes de 25.2.2015, a pedido de elementos da AdC de 9.1.2015, reiterado por comunicação de 30.1.2015.

¹⁹ Relativamente ao Arquipélago de Cabo Verde entendem as Notificantes poder haver uma analogia com os portos das Regiões Autónomas portuguesas, sem segmentação por porto, pelo que consideram que os vários portos de Cabo Verde para os quais a ETE faz o transporte marítimo de carga contentorizada estão abrangidos pela mesma área de influência, integrando um único mercado. *Vide respostas das Notificantes referidas na nota anterior, bem como resposta de 5.3.2015, pp. 3 e 4.*

²⁰ Resposta das Notificantes de 5.3.2015 a pedido de elementos da AdC, pp. 3 e 4.

correspondentes às rotas para os portos de cada país de África e da Europa acima identificados (*vide* pontos 78 a 82 *infra*), a AdC considera que a exata delimitação destes mercados pode ser deixada em aberto, tendo-se em conta, na avaliação jus-concorrencial, os dados das Notificantes referentes aos mercados considerados de forma conjunta, *i.e.*, incluindo por um lado (i) os portos da Mauritânia, Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau e, por outro (ii) os portos da Europa do Norte.

44. Não obstante as Notificantes identificarem os mercados relacionados do transporte marítimo para os portos de Leixões e Sines, verificou-se que, no último ano, nem a ETE nem a ETF desenvolveram qualquer atividade nestas rotas, pelo que os mesmos não serão considerados como mercados relacionados.
45. Atento o exposto, considera-se como mercados relacionados para efeitos da presente operação, os mercados de transporte marítimo de mercadorias entre o Porto de Lisboa e (i) a RAM; (ii) a RAA; (iii) a Mauritânia, Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau (cuja exata delimitação é deixada em aberto) e (iv) a Europa do Norte (cuja exata delimitação é deixada em aberto).²¹
46. Tendo em conta as atividades das Notificantes como **agentes de navegação, transitários e transportadores rodoviários**, tal como referido *supra*, são ainda considerados como mercados relacionados, para efeitos da presente operação, os mercados em que se enquadram as atividades de prestação de serviços de: (i) agentes transitários no Porto de Lisboa; (ii) agentes de navegação no Porto de Lisboa e (iii) transporte rodoviário de mercadorias, cuja exata delimitação geográfica é deixada em aberto.^{22, 23}

4.5. Conclusão

47. Em face do exposto entende-se que os mercados relevantes a considerar, para efeitos da presente operação de concentração, são:
 - (i) *o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa; e*
 - (ii) *o mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa.*
48. Tendo em conta a atividade da ETE e da ETF como armadores, a AdC considera como mercados relacionados os mercados do transporte marítimo de mercadorias entre o Porto de Lisboa e (i) a RAM, (ii) a RAA, (iii) a Mauritânia, as Canárias, Cabo Verde e a Guiné-Bissau (cuja exata delimitação é deixada em aberto) e (iv) a Europa do Norte (cuja exata delimitação é também deixada em aberto).
49. Atentas as atividades da ETE e da ETF integradas na cadeia de valor dos mercados relevantes delimitados, a AdC considera ainda como mercados relacionados os mercados (i) da prestação de serviços de transitários, (ii) da prestação de serviços de

²¹ Resposta das Notificantes de 27.2.2015 a pedido de elementos da AdC, p. 13.

²² Atento o facto de o resultado da análise jusconcorrencial não se alterar em função da exata delimitação do mercado geográfico, uma vez que a posição da ETE (única presente neste mercado) é marginal, mesmo considerando a delimitação mais fina do mesmo (transporte de e para o Porto de Lisboa). Nesta delimitação, a quota de mercado da ETE, inferior a 5%, seria ainda mais baixa caso se considerasse um âmbito geográfico mais alargado.

²³ Resposta das Notificantes de 16.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 9.1.2015, pp. 2 e 4.

agentes de navegação, ambos no Porto de Lisboa, e (iii) da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias (cuja exata delimitação é deixada em aberto).

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

50. Na avaliação do impacto jus-concorrencial da aquisição do TML pela ETE e pela ETF serão abordadas duas dimensões, horizontal e vertical.
51. A dimensão horizontal decorre do facto de a ETE ser já concessionária do TMPB.
52. A dimensão vertical decorre essencialmente do facto de, quer a ETE, quer a ETF, prestarem serviços de transporte marítimo de carga contentorizada e de carga fracionada, nomeadamente com origem/destino na RAM e na RAA, que constituem a principal origem/destino das rotas dos navios que utilizam o TML.

5.1. Efeitos de natureza horizontal

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

53. De acordo com dados fornecidos pelas Notificantes, a carga contentorizada movimentada no Porto de Lisboa, em 2014, ascendeu a 502186 TEU's²⁴, representando 20% do total de carga contentorizada movimentada nos portos nacionais do continente.²⁵
54. A estrutura da oferta do mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada é constituída por 5 terminais – Terminal Multiusos do Beato (“TMB”), Terminal de Contentores de Alcântara, Terminal de Contentores de Santa Apolónia, TML e TMPB.
55. A Tabela *infra* apresenta as quotas de mercado na prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa, de acordo com os elementos submetidos pelas Notificantes.

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

²⁵ Vide comunicações das Notificantes de 16.2.2015 em resposta a pedido de elementos da AdC de 2.2.2015 e da APL de 6.2.2015, pp 1 e 2.

Tabela 4 – Estrutura do mercado de prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa, em 2013 e 2014

Empresas	Terminais	2013		2014	
		TEU	%	TEU	%
ETE	TMPB – Terminal Multiusos do Poço do Bispo	[CONFIDENCIAL]	[0-5]	[CONFIDENCIAL]	[0-5]
ETE (Operlis)	TML – Terminal Multipurpose de Lisboa	[CONFIDENCIAL]	[10-20]	[CONFIDENCIAL]	[10-20]
ETF	—	0	0,0	0	0,0
Total das Partes		[CONFIDENCIAL]	[10-20]	[CONFIDENCIAL]	[10-20]
Mota Engil – Sotagus	TCSA – Terminal de Contentores de Santa Apolónia	[CONFIDENCIAL]	[30-40]	[CONFIDENCIAL]	[30-40]
Mota Engil – Liscont	TCA – Terminal de Contentores de Alcântara	[CONFIDENCIAL]	[40-50]	[CONFIDENCIAL]	[30-40]
José Rocha	TMB – Terminal Multiusos do Beato	[CONFIDENCIAL]	[0-5]	[CONFIDENCIAL]	[5-10]
Total Lisboa		549302	100,0	502186	100,0

Fonte: Notificantes, com base em dados da APL.

56. Apenas uma das duas Notificantes, a ETE, opera este tipo de carga no Porto de Lisboa, mais concretamente no TMPB²⁶, apesar de a sua presença no mesmo ser muito reduzida, com uma quota de **[0-5]%**, em 2014.
57. Note-se que aproximadamente **[90-100]%** da carga movimentada no TML corresponde a carga contentorizada.
58. Refira-se que, até final de dezembro de 2014, a ETE, através da sua sociedade Operlis, geriu e explorou o TML, tendo a sua quota de mercado sido, nesse ano, de cerca de **[5-10]%**.
59. De acordo com a tabela *supra*, verifica-se que os dois maiores *players* neste mercado são a Sotagus e a Liscont, ambas empresas do grupo Mota Engil, responsável por uma quota conjunta, em 2014, superior a 70%.
60. Note-se que em 2014 houve um decréscimo da ordem dos **[5-10]** pontos percentuais na posição relativa do Grupo Mota Engil neste mercado, fruto de uma redução significativa da quota individual da Liscont, entretanto assimilada pelos terminais do Beato e do Poço do Bispo, facto que revela algum nível de contestabilidade neste mercado.
61. De acordo com os dados da Tabela acima indicada, verifica-se que o grau de concentração neste mercado, no momento prévio à operação, medido pelo Índice Herfindahl-Hirschman (IHH)²⁷ é de cerca de **[>2000]** pontos sendo este valor aumentado para aproximadamente **[>2000]** pontos na sequência da concretização da concentração em análise, o que resulta num Delta²⁸ de apenas **[<100]** pontos.

²⁶ A concessão à ETE do TMPB foi atribuída em dezembro de 2000, por um período de 20 anos.

²⁷ 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.

²⁸ Por Delta entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 11 haja sido considerado como confidencial.

62. O reduzido reforço verificado no nível de concentração deste mercado em resultado da realização da operação de concentração em análise, afigura-se suficiente para afastar preocupações concorrenciais de natureza horizontal, conclusão que está igualmente em linha com as Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações²⁹.
63. Acresce que, com a presente operação, entra um novo operador no mercado, a ETF que, conjuntamente com a ETE, irá exercer o controlo da nova concessionária do TML. Refira-se ainda que a quota estimada do TML³⁰ não é *per se*, suficientemente robusta de forma a atribuir à entidade resultante da operação um poder de mercado significativo suscetível de afetar a concorrência, atenta a diminuta quota atualmente detida pela ETE no TMPB.
64. Face ao exposto, considera-se que a presente operação não é suscetível de afetar significativamente a concorrência no mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa.

5.1.2. Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa

65. De acordo com dados fornecidos pelas Notificantes, a carga fracionada movimentada no Porto de Lisboa, em 2014, ascendeu a 81652 toneladas, representando 1% do total de carga fracionada movimentada nos portos nacionais do continente.³¹
66. A estrutura de oferta do mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fracionada é constituída por 5 terminais – TMB, TMPB, TML, TCSA e TCA.
67. Neste seguimento, a Tabela *infra* apresenta as quotas de mercado na prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada, de acordo com os elementos submetidos pelas Notificantes.

²⁹ Cfr. Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações (*Jornal Oficial da União Europeia, série C, n.º 31, de 5.2.2004, §20*).

³⁰ A quota do TML é estimada por referência à quota detida pela Operlis em 2013.

³¹ *Vide* comunicações das Notificantes de 16.2.2015 em resposta a pedido de elementos da AdC de 2.2.2015 e da APL de 6.2.2015, pp 1 e 2. De acordo com os dados disponibilizados pela APL, nos três últimos anos verificaram-se aumentos anuais de movimentação de carga fracionada nos portos nacionais do continente, muito embora esta tendência não tenha sido seguida no Porto de Lisboa, que registou decréscimos anuais da ordem dos 26,3% e 13,9%, respetivamente entre 2012 e 2014.

Tabela 5 – Estrutura do mercado de prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada, em 2013 e 2014

Empresas	Terminais	2013		2014	
		Toneladas	%	Toneladas	%
ETE	TMPB – Terminal Multiusos do Poço do Bispo	[CONFIDENCIAL]	[30-40]	[CONFIDENCIAL]	[40-50]
ETE (Operlis)	TML – Terminal Multipurpose de Lisboa	[CONFIDENCIAL]	[5-10]	[CONFIDENCIAL]	[5-10]
ETF	ETF	0	0,0	0	0
Total das Partes		[CONFIDENCIAL]	[40-50]	[CONFIDENCIAL]	[40-50]
Mota Engil – Sotagus	TCSA – Terminal de Contentores de Santa Apolónia	[CONFIDENCIAL]	[10-20]	[CONFIDENCIAL]	[10-20]
Mota Engil – Liscont	TCA – Terminal de Contentores de Alcântara	[CONFIDENCIAL]	[30-40]	[CONFIDENCIAL]	[0-5]
José Rocha	TMB – Terminal Multiusos do Beato	[CONFIDENCIAL]	[5-10]	[CONFIDENCIAL]	[30-40]
Total Lisboa		94899	100,0	81652	100

Fonte: Notificantes, com base em dados da APL.

68. Entre 2013 e 2014 verificou-se um decréscimo da carga fracionada movimentada no Porto de Lisboa da ordem dos **[10-20]**%. À exceção do TMB, todos os outros terminais registaram uma diminuição, em termos absolutos, da carga movimentada, com maior expressão nos terminais da Sotagus e, principalmente, da Liscont³².
69. Refira-se que estes dois operadores do Grupo Mota Engil passaram de uma quota conjunta de **[40-50]**% em 2013, para **[10-20]**%, em 2014 (o que equivaleu a uma redução de **[30-40]** pontos percentuais), sendo ultrapassados pelo Grupo ETE que passou a liderar este mercado com uma quota acumulada (TPMB e Operlis/TML) de **[40-50]**%, imediatamente seguido pelo TMB.
70. Saliente-se que relativamente ao TMB a sua quota de **[30-40]**% reflete um acréscimo de **[20-30]** pontos percentuais face ao ano anterior e que, em termos absolutos, a movimentação de carga fracionada neste terminal, no ano de 2014, sofreu um aumento da ordem dos **[>100]**% face ao ano anterior.
71. Da leitura da tabela *supra*, conclui-se que a grande redução de quota verificada no Grupo Mota Engil e, em particular na Liscont (**-[20-30]**%) foi desviada para o TMB (que absorveu **[20-30]** pontos percentuais) tendo os restantes **[0-5]** pontos percentuais sido repartidos pela ETE nas seguintes partes: TMPB **-[0-5]** p.p. e Operlis/TML **-[0-5]** pp.
72. Muito embora se registre um IHH pós concentração da ordem dos **[>2000]** pontos e um Delta de aproximadamente **[>150]** pontos, confirma-se a existência de alguma contestabilidade neste mercado, mais acentuada entre o TMPB e o TMB.
73. Esta constatação confirma que a existência de capacidade disponível para a movimentação de carga fracionada nos diversos terminais operados pelos diferentes operadores potencia a deslocação dos utilizadores dos terminais explorados pela ETE para outros terminais concorrentes, nomeadamente para o TMB.

³² A Liscont registou um decréscimo de movimentação deste tipo de carga da ordem dos **[90-100]**% face a 2013, enquanto a Sotagus reduziu cerca de **[30-40]**% do valor de carga movimentada face ao ano anterior.

74. Ao acima exposto acresce o facto de o TML estar mais vocacionado para a movimentação de carga contentorizada, pelo que se considera que da presente operação de concentração não resultarão efeitos horizontais lesivos da concorrência no mercado ora em análise.

5.2. Efeitos de natureza não-horizontal

75. De acordo com as Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não horizontais³³, uma operação com efeitos verticais apenas constitui uma ameaça à concorrência efetiva se a entidade resultante da operação de concentração detiver um poder de mercado significativo em pelo menos um dos mercados verticalmente relacionados³⁴.
76. Tal como referido *supra*, as Notificantes desenvolvem atividades em vários mercados verticalmente relacionados com os mercados relevantes, tais como as de **agentes transitários, de agentes de navegação, de transporte rodoviário de mercadorias e de transporte marítimo de mercadorias**.
77. De acordo com informação transmitida pelas Notificantes, os mercados correspondentes às três primeiras atividades referidas são mercados muito fragmentados, em que as quotas da ETE e da ETF, somadas, serão de **[0-5]%** relativamente ao mercado de agentes transitários no Porto de Lisboa, de **[10-20]%** no mercado de agentes de navegação no Porto de Lisboa e de **[0-5]%** no mercado de transporte rodoviário de mercadorias³⁵.
78. Atendendo à natureza atomística destes mercados e à existência de um leque considerável de alternativas credíveis que possibilitam aos respetivos operadores continuar a prestar os seus serviços, reduzindo deste modo o incentivo e a capacidade do TML de encerrar mercados, considera-se afastada qualquer preocupação jusconcorrencial neste âmbito.
79. Como tal, não se procederá a uma análise desenvolvida de efeitos entre cada um dos mercados relacionados e cada um dos mercados relevantes identificados, considerando-se que a operação não será suscetível de criar ou reforçar entraves significativos à concorrência em resultado da integração vertical destas atividades.
80. No que respeita aos mercados relacionados de **transporte marítimo de mercadorias nas rotas (i) da Mauritânia, Canárias, Cabo Verde e Guiné-Bissau e (ii) da Europa**

³³ Cfr. “Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas” (Jornal Oficial da União Europeia, série C, n.º 265, de 18 de outubro de 2008, §§ 23-25).

³⁴ De acordo com a Comissão, é pouco provável que uma concentração não horizontal suscite preocupações em termos de concorrência, quer seja de natureza coordenada, quer não coordenada, se a quota de mercado da nova entidade após a concentração, em cada um dos mercados em causa, for inferior a 30% — cfr. ponto 25 das Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais, acima citadas na nota de rodapé anterior.

³⁵ Note-se que, no que respeita ao transporte rodoviário de mercadorias transportadas por via marítima, cuja delimitação foi deixada em aberto pela AdC, a quota disponibilizada pelas Notificantes reporta-se ao âmbito do Porto de Lisboa. Como se referiu esta quota seria substancialmente mais baixa caso se adoptasse uma delimitação mais lata do mercado geográfico. Sobre este parágrafo, *vide* respostas das Notificantes de 23.1.2015, a pedido de elementos da AdC de 9.1.2015, pp. 8 e 9, e de 2.3.2015, a pedido de elementos da AdC de 27.02.2015, 15 e 16.

do Norte, verifica-se que as quotas da ETE e da ETF, somadas, em 2014, foram, respetivamente, de **[10-20]**% e **[0-5]**%.³⁶

81. Acresce que a carga transportada por via marítima para estes portos é essencialmente carga contentorizada. Ora, uma vez que o efeito vertical é aferido face ao mercado de movimentação de carga fracionada (único mercado relevante com quota superior a 30%), e que a mesma representa apenas cerca de **[0-5]**% do total de carga movimentada pelo TML, considera-se dispensável uma análise mais desenvolvida neste âmbito, atendendo a que a operação não suscita problemas de natureza jusconcorrencial em resultado da integração vertical destas atividades.
82. Atento o exposto, não se procederá a uma análise aprofundada dos efeitos resultantes da integração destas atividades com a operação do TML, em virtude de se considerar que da operação não resultam preocupações de natureza vertical quanto a estes mercados.
83. Já no que respeita à atividade de **transporte marítimo de mercadorias com a RAM e RAA**, verifica-se que as Notificantes (principais armadores a operar nestas rotas) dispõem de quotas que, somadas, são superiores a 30% em ambas as rotas, o que indicia a existência de poder de mercado significativo, quer por parte da ETE, quer por parte da ETF.
84. De acordo com as Notificantes, as quotas de mercado da ETE e da ETF somadas no transporte marítimo de mercadorias de/para a RAM e a RAA, em 2014, são, respetivamente, de **[90-100]**% e **[60-70]**%. Estas quotas resultam das quotas das Partes, que correspondem a **[30-40]**% (ETE) e **[60-70]**% (ETF) na rota da RAM e a **[30-40]**% (ETE) e **[20-30]**% (ETF) na rota da RAA.³⁷ Como tal, a quota de mercado dos restantes operadores é inferior a 10% na RAM e a 40% na RAA.
85. Concorrem nestas rotas, a Portline para a RAM e a Mutualista, do Grupo Bensaúde, para a RAA, respetivamente com quotas de mercado de **[0-5]**% e de **[30-40]**% em 2014.³⁸
86. Tendo em conta as Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não horizontais³⁹, existem duas formas de encerramento do mercado que podem surgir no âmbito de uma operação de concentração da qual resulta uma integração vertical, nomeadamente, o encerramento de fatores de produção a concorrentes em mercados a jusante - *input foreclosure* - e o encerramento do mercado a concorrentes a montante - *customer foreclosure*.
87. Na operação em apreço, a análise destes efeitos corresponderia à verificação das seguintes situações:

³⁶ A Notificante indica como os principais armadores que movimentam carga contentorizada e fracionada no Porto de Lisboa a Maersk (Safmarine e Seago Line), a X-Press, a NDS e a WEC Lines, respetivamente com as seguintes quotas nesta atividade: **[10-20]**%, **[10-20]**%, **[5-10]**% e **[5-10]**%. Vide dados da Notificante, constantes das respostas de 23.1.2015 a pedido de elementos da AdC de 9.1.2015, p. 7 e de 27.2.2015, p. 13, e 5.3.2015, p. 5.

³⁷ Dados da Notificante, constantes das respostas de 27.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 25.2.2015, p. 13, e de 16.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 30.1.2015, pp. 6 e 7. O Grupo Sousa opera na rota da Madeira através das empresas Boxline e ENM e na rota dos Açores através da Boxline. O Grupo ETE opera em ambas as rotas através Transinsular e da Vieira e Silveira.

³⁸ Dados da Notificante, constantes de resposta de 16.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 30.1.2015, pp. 6 e 7.

³⁹ Orientações da Comissão citadas na nota de rodapé n.º 33.

- (i) o acesso dos armadores concorrentes atuais ou potenciais ao TML poder ser restringido ou eliminado na sequência da concentração, reduzindo-se assim a capacidade e/ou incentivo dos mesmos em concorrerem com a ETE e a ETF nos mercados do transporte marítimo de mercadorias (carga contentorizada e fracionada) entre o Porto de Lisboa e as Regiões Autónomas, atento a posição detida pelas Notificantes no mercado relevante da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa (*input foreclosure*);
- (ii) o acesso das concessionárias de terminais concorrentes na movimentação de carga contentorizada e de carga fracionada a clientes (armadores) poder ser restringido ou eliminado na sequência da operação, reduzindo-se assim a capacidade e/ou incentivo dessas empresas para concorrerem com o TML (*customer foreclosure*).

Input foreclosure

- 88. Para efeitos da análise de *input foreclosure*, importa referir que é apenas no mercado da movimentação de carga fracionada que o TML dispõe de uma quota de mercado superior a 30%. Note-se, porém, que os navios de mercadorias e, em particular os que efetuam as rotas da RAM e da RAA, transportam simultaneamente carga contentorizada (em cuja movimentação as partes dispõem de uma quota de mercado de apenas 13,8%) e carga fracionada, sendo que esta última dispõe de um peso bastante reduzido comparativamente à restante carga transportada nestas rotas.
- 89. Saliente-se ainda que, entre 2012 e 2014, a carga fracionada representou, em termos médios anuais, apenas cerca de **[0-5]**% do total de carga movimentada no TML. Verificou-se ainda, em termos relativos, face ao total de carga movimentada, uma redução, ainda que ligeira, do peso da carga fracionada naquele período e um aumento do peso da carga contentorizada no TML.^{40,41}
- 90. Acresce que, sendo o transporte de mercadorias para a RAM e a RAA efetuado, em grande medida, a partir do Porto de Lisboa, o mesmo é efetuado a partir do TML (que era já operado pela ETE), do TMB e do Terminal de Contentores de Santa Apolónia (Sotagus), verificando-se, em todos estes terminais, uma taxa de utilização atual inferior à capacidade existente.⁴²
- 91. Note-se ainda que, não obstante se atribuir à ETE⁴³ uma quota de mercado significativa na movimentação de carga fracionada no Porto de Lisboa, esse peso resulta sobretudo da atividade da ETE no TMPB (**[40-50]**%) e, apenas de **[5-10]**% no TML, que é o objeto da transação, não resultando da operação, em consequência, um reforço significativo da capacidade e do incentivo para *input foreclosure*.

⁴⁰ No período de 2012 a 2014 verificou-se uma ligeira redução da carga movimentada no TML em termos absolutos, passando de **[CONFIDENCIAL]** toneladas em 2012 para **[CONFIDENCIAL]**. Em 2014, a carga contentorizada representou cerca de **[90-100]**% do total da carga movimentada no TML. Sobre o caráter residual da carga fracionada *vide* ainda comunicação da APL de 6.3.2015.

⁴¹ Tendo em conta que, tal como decorre da Tabela 4 *supra*, o Grupo que detém a posição mais forte na movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa e nos portos nacionais é o Grupo Mota-Engil, o IMT – Instituto da Mobilidade dos Transportes, no respetivo parecer de 29.12.2014, refere que a operação pode apresentar alguns efeitos positivos para a concorrência.

⁴² Dados transmitidos pela APL a 13.3.2015.

⁴³ Refira-se que a ETF não está presente neste mercado.

92. Acresce que, de acordo com o modelo regulatório da nova concessão, a concessionária compromete-se a movimentar uma carga anual que, de acordo com a APL, corresponde à capacidade máxima do TML, sendo penalizada financeiramente pela diferença não cumprida. Na perspetiva da APL, tal constitui um incentivo para angariação de novos clientes por parte da concessionária⁴⁴.
93. Releva ainda o facto de a concessão estar sujeita a preços máximos, sendo o tarifário máximo a ser praticado na nova concessão **[CONFIDENCIAL]** inferior do que o previsto na concessão anterior. Esta diminuição também potencialmente restringe a capacidade da concessionária para subir preços⁴⁵.
94. Em suma:
- (i) o peso da entidade resultante da operação e a eventual capacidade para proceder a *input foreclosure* no mercado da prestação de serviços de movimentação de carga fracionada no Porto de Lisboa decorre, sobretudo, da quota da ETE no TMPB, pré-operação, e não da atividade do TML, objeto de aquisição na presente operação;
 - (ii) a carga fracionada é marginal na atividade total do TML;
 - (iii) a carga fracionada representa uma componente residual no transporte marítimo de mercadorias nas rotas RAM e RAA;
 - (iv) a carga fracionada representa uma componente residual na movimentação de carga total do TML e do Porto de Lisboa;
 - (v) existe alternativa para a movimentação deste tipo de carga para concorrentes, atuais e/ou potenciais, das Partes no transporte marítimo de mercadorias nas rotas RAM e RAA em outros terminais do Porto de Lisboa, nomeadamente, o TMB;
 - (vi) o modelo de financiamento da nova concessão constitui, segundo a APL, um desincentivo ao encerramento do TML, na medida em que pressupõe um alargamento da base de clientes (*vide* ponto 92).
95. Atento o exposto e, em concreto, o peso da carga fracionada no transporte marítimo e a existência de alternativas para a movimentação deste tipo de carga, considera-se que da operação não resultam preocupações de natureza vertical correspondentes ao encerramento no mercado do transporte marítimo de mercadorias de/para a RAM e a RAA.

Customer foreclosure

96. Na análise de *customer foreclosure* importará verificar em que medida a posição das partes no transporte marítimo de mercadorias nas rotas RAM e RAA, enquanto clientes de terminais concorrentes do TML, lhes permite restringir a concorrência entre terminais.

⁴⁴ Segundo informação transmitida pela APL a 6.3.2015, “[o] novo modelo de financiamento promove junto do Concessionário a necessidade de ter uma actuação eficiente e efectiva do bem público, o terminal, explorando assim o terminal até a sua máxima capacidade. Ou seja, quanto maior for o número de contentores movimentados menor será a compensação a pagar à APL, esta medida obriga o Concessionário a ter uma postura bastante pró-activa no mercado tentando captar carga em diversos mercados por forma a conseguir atingir os valores assumidos no concurso”.

⁴⁵ Vide comunicação da APL de 6.3.2015.

97. Note-se que, para além do transporte efetuado a partir do TML, a ETF utilizou também o TMB para a movimentação de carga transportada por via marítima para a RAM e para a RAA.
98. De acordo com o referido *supra* no ponto 84, a ETE e a ETF dispõem de quotas de mercado no transporte marítimo de mercadorias de/para a RAM e a RAA que, somadas, são superiores a **[60-70]**%.
99. Estas duas rotas correspondem, contudo, a cerca de 10% do total de carga movimentada no Porto de Lisboa⁴⁶.
100. Atendendo a que o TMB é um terminal multiusos, que movimenta outros tipos de carga, nomeadamente granéis, mesmo que a carga da ETF movimentada no TMB passasse a sê-lo no TML, o TMB teria sempre a possibilidade de prestar serviços de movimentação de carga a outros armadores concorrentes que operem em outras rotas.
101. Atento o exposto, considera-se que da operação não resultam preocupações de natureza vertical correspondentes ao encerramento no mercado da movimentação de carga fracionada no Porto de Lisboa.

5.3. Conclusão

102. Face ao exposto, considera-se que da operação em apreço não resultam preocupações de natureza horizontal nos mercados relevantes identificados: (i) da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa; e (ii) da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa.
103. Conclui-se igualmente no sentido da inexistência de efeitos de natureza vertical decorrentes da operação, nos mercados relevantes e relacionados.

6. PARECER DO REGULADOR

104. Estando em causa um setor regulado, a AdC solicitou, a 29 de dezembro de 2014, parecer do IMT – Instituto da Mobilidade dos Transportes, I.P. (“IMT”), enquanto entidade reguladora do setor, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, e atento o facto de o Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio não ter ainda sido objeto de implementação.
105. O IMT remeteu o respetivo parecer a 12 de janeiro de 2015, informando que não se opõe à operação de concentração, na medida em que, nomeadamente:
 - (i) A operação tem por base a adjudicação de um contrato de concessão ao qual estão associadas obrigações de não discriminação e de transparência;
 - (ii) Sendo expectável que o TML receba maioritariamente os navios e respetivas mercadorias das linhas regulares de navegação que abastecem a RAM e a RAA, e atendendo a que a oferta de serviços de movimentação de contentores com esta origem/destino nos portos do continente é prestada por concessionários ou empresas de estiva do Grupo Mota Engil, a operação pode apresentar alguns efeitos positivos para a concorrência;

⁴⁶ Tratamento da AdC de dados da Notificante, constantes de resposta de 27.2.2015 a pedido de elementos da AdC de 25.2.2015, p. 13.

- (iii) Considera que não existem motivos para considerar que a natureza do serviço público da concessão, designadamente a regularidade, a continuidade, a eficiência, a qualidade e a segurança do serviço a prestar, seriam prejudicadas pela operação de concentração.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

106. Nos termos do n.º 1 do artigo 54.º da Lei da Concorrência promoveu-se, a 10 de março de 2015, a audiência prévia das Notificantes e da empresa Terminal Multiusos do Beato – Operações Portuárias, S.A. (“empresa TMB”), que se manifestou contra a realização da operação de concentração.
107. As Notificantes informaram a AdC, a 17 de março de 2015, que não tinham observações a fazer quanto ao projeto de decisão.
108. A empresa TMB apresentou observações a 24 de março de 2015, procedendo-se seguidamente à descrição e análise das mesmas.

7.1. Observações da empresa TMB

109. A empresa TMB, concessionária do TMB, nas respetivas observações de 24 de março de 2015, atenta no facto de, no transporte marítimo de mercadorias para a RAM e para a RAA, as quotas de mercado conjuntas das Notificantes serem, *“respetivamente de [90-100]% e [60-70]%, considerando que existe, em consequência “uma concentração excessiva no mercado da RAM e da RAA, ainda reforçada com esta operação do TML. Com efeito o agrupamento ETE/ETF e a sua operação no TML poderão potenciar práticas abusivas de mercado, com reflexos para o consumidor final”.*
110. A empresa TMB refere ainda que, para além da concessão do TML, as Notificantes *“escalam os mesmos portos e operam nos mesmos terminais para as linhas de/para a RAM. Em Leixões as operações portuárias são efetuadas no Terminal de Contentores de Leixões (TCL) e no Funchal no Terminal do Caniçal (operado pela OPM do Grupo Sousa)”, pelo que considera que a “concentração da operação portuária para as linhas de/para a RAM verifica-se assim a nível nacional”.*
111. A empresa TMB considera que, atendendo a que *“as linhas de/para a RAM são igualmente e exclusivamente operadas pelos Grupos ETE e Grupo Sousa. O Grupo Portline não detém uma operação direta no transporte de/para a RAM, mas somente um slot agreement com o Grupo Sousa, colocando carga nos seus navios”, o “mercado da RAM está [...] concentrado a 100% pelo Grupo ETE e ETF, a nível de operação marítima (armador e operador) e operação portuária (terminais portuários)”.*
112. No que respeita ao *“mercado da RAA”, refere ainda que “a situação de concentração é idêntica a nível de operação portuária em Leixões e em Lisboa, não obstante as escalas nos portos da RAA serem em parte distintos”.*
113. Em suma, conclui a empresa TMB que a *“concretização da operação do TML pelos Grupos ETE e ETF poderá ainda reforçar a posição de concertação de custos e eventualmente levar a uma concertação de preços de venda ao mercado”.*

7.2. Análise da AdC

114. Tendo em conta o exposto, importará antes de mais referir que a análise desenvolvida em sede de controlo de concentrações tem como objeto a avaliação do impacto específico da operação que, *in casu*, corresponde à aquisição de controlo do TML pela ETE e pela ETF.
115. Ora, a operação desenvolvida no TML, enquanto operação portuária, representa, apenas, tal como referido no parágrafo 30 da presente decisão, uma das várias componentes da organização de cadeias de transporte.
116. Note-se que, tal como refere a empresa TMB, o facto de as Notificantes terem quotas de mercado conjuntas de **[90-100]%** e **[60-70]%**, respetivamente nos mercados do transporte marítimo de mercadorias para a RAM e para a RAA, é uma situação que existe previamente à operação de concentração. O mesmo se aplica às operações portuárias desenvolvidas no Porto de Leixões.
117. Efetivamente, verifica-se que a estrutura dos mercados de transporte marítimo de mercadorias para a RAM existente antes da operação é já muito concentrada, correspondendo essencialmente às quotas de ambas as Notificantes⁴⁷. Acresce que, nesta rota, e em termos verticais, a ETE já estava presente, através da Operlis, como operadora do TML no Porto de Lisboa; por seu turno, a ETF também já estava presente como operadora do Terminal do Caniçal no Funchal. Deste modo, as Notificantes têm um conhecimento de ambas as operações que é anterior à concentração em análise.
118. Já no transporte marítimo de mercadorias para a RAA, verifica-se que cerca de **[30-40]%** do mercado não é operado pelas Notificantes, mas sim pela Mutualista, do Grupo Bensaúde, que é um terceiro armador, não incluído no consórcio concorrente ao TML de que as Notificantes fazem parte.
119. Acresce que, como refere a própria empresa TMB, as Notificantes são, previamente à operação, parte em “*acordos comerciais e operacionais*”, incluindo acordos de *slots*⁴⁸ celebrados entre ambas, enquanto armadores.
120. Note-se ainda que, tal como menciona a empresa TMB, citando o parecer do IMT, a operação do TML pelos Grupos ETE e ETF, não deverá prejudicar “*a natureza do serviço público da concessão, designadamente a regularidade, a continuidade, a eficiência, a qualidade e a segurança do serviço a prestar*”.
121. Releva também o facto de os donos da mercadoria, clientes do transporte marítimo, não conhecerem, em regra, quais são os preços praticados aos demais clientes; muitas vezes conhecem apenas o preço final do transporte, incluindo toda a cadeia logística desde a recolha até à entrega da mercadoria, sem conhecerem exatamente quais os custos correspondentes a cada componente da referida cadeia logística, mormente os relativos às operações portuárias e ao transporte marítimo propriamente dito. Efetivamente, os preços praticados na atividade de transporte marítimo de mercadorias não são transparentes. Este facto dificulta, também, uma “*concertação de preços de*

⁴⁷ Na rota da RAM, o transporte marítimo de mercadorias é efetuado apenas por navios das Notificantes, na medida em que a Portline, único concorrente, atua neste mercado sem navio, com base em acordos de *slots*, sendo-lhe atribuída uma quota de **[0-5]%**.

⁴⁸ Um acordo de *slots* é um contrato entre armadores de partilha de espaço para transporte de mercadorias de um armador em navio de outro operador, de forma a maximizar a eficiência do transporte. Trata-se de um tipo de acordo que corresponde a uma prática generalizada no mercado.

venda ao mercado”, na medida em que eventuais desvios a essa concertação são mais dificilmente detetáveis.

122. Atento o exposto, considera-se não existirem indícios de que da operação de concentração venha a resultar, especificamente, uma maior probabilidade de acomodação mútua das estratégias de mercado das Notificantes face à situação que existia em momento anterior à concentração notificada.

7.3. Conclusão da Audiência dos Interessados

123. Nos termos *supra*, entende a Autoridade da Concorrência que as Observações apresentadas em sede de Audiência de Interessados não vêm alterar o sentido proposto no Projeto de Decisão da AdC de 10 de março de 2015.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

124. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos *mercados (i) da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa e (ii) da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa*.

Lisboa, 24 de março de 2015

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

António Ferreira Gomes
Presidente

X

Nuno Rocha de Carvalho
Vogal

X

Maria João Melícias
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresa Adquirente.....	2
2.2. Empresa Adquirida.....	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	4
4. MERCADOS RELEVANTES.....	4
4.1. Mercados do Produto Relevantes	4
4.2. Mercado Geográfico Relevante	5
4.3. Conclusão	7
4.4. Mercados Relacionados.....	7
4.5. Conclusão	9
5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL	10
5.1. Efeitos de natureza horizontal	10
5.1.1. Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa.....	10
5.1.2. Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa.....	12
5.2. Efeitos de natureza não-horizontal	14
5.3. Conclusão	18
6. PARECER DO REGULADOR.....	18
7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	19
7.1. Observações da empresa TMB	19
7.2. Análise da AdC	20
7.3. Conclusão da Audiência dos Interessados.....	21
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	21

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios da ETE, para os anos 2011, 2012 e 2013	3
Tabela 2 – Volume de negócios da ETF, para os anos 2011, 2012 e 2013	3
Tabela 3 – Volume de negócios do TML, para os anos 2011, 2012 e 2013	3
Tabela 4 – Estrutura do mercado de prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa, em 2013 e 2014	11
Tabela 5 – Estrutura do mercado de prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada, em 2013 e 2014.....	13