

Ccent. 24/2015
Via Marítima / PCI

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

[alínea a) do n.º 1 e n.º 3 do artigo 53.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

23/12/2015

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

Processo Ccent. 24/2015 – Via Marítima / PCI

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 2 de junho de 2015, 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 da totalidade do capital social da Portline Containers Internacional, S.A. (“PCI”) pela sociedade Via Marítima, Lda. (“Via Marítima”).
2. A operação de concentração foi objeto de decisão da AdC de passagem a investigação aprofundada em 19 de agosto de 2015.
3. 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, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher as condições enunciadas nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

4. A Via Marítima é uma empresa que integra o Grupo Sousa, grupo económico baseado na Região Autónoma da Madeira (“RAM”) que se dedica à cabotagem insular para a RAM e para a Região Autónoma dos Açores (“RAA”)¹, bem como a outras atividades relacionadas com a cadeia de valor dos transportes marítimos.
5. Efetivamente, o Grupo Sousa detém empresas armadoras², empresas de operação portuária³ e de camionagem⁴, agentes de navegação⁵, transitários⁶, terminais *onshore*,

¹ Nos termos do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, entende-se por cabotagem insular o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efetuado entre os portos do Continente e os portos das Regiões Autónomas, e vice-versa, entre os portos das Regiões Autónomas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas.

² As sociedades Empresa de Navegação Madeirense (“ENM”) e Box Lines International (“Box Lines”).

³ As sociedades OPM – Sociedade Operações Portuárias da Madeira, Lda., Etpam – Empresa de Trabalho Portuário – Etp, Lda., Terminal Multipurpose de Lisboa (“TML”) e Terminal de Cruzeiros de Lisboa.

⁴ A sociedade Opertrans – Transportes e Logística, Lda.

⁵ As sociedades Via Oceano – agência de navegação, Lda. (“Via Oceano”), Empresa de Navegação Madeirense, Lda. e Box Lines Navegação, S.A. (“Box Lines Navegação”).

⁶ As sociedades Bitrans Agencia Transitarios Madeira Lda. (“Bitrans”), Marfrete Madeira – Transitários e Navegação, Lda. (Marfrete), Transaje – Trânsitos Transportes, Lda. (“Transaje”), Bitranlis – Agentes Transitários, Lda. (“Bitranlis”) e Sealogis – Logística de Transportes, S.A. (“Sealogis”), estas duas **Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 2 haja sido considerado como confidencial.**

armazéns⁷, prestando, ainda, serviços de logística⁸ e de reparação de gruas e de contentores⁹. O Grupo está igualmente presente no setor marítimo de passageiros através da Porto Santo Line – Transportes Marítimos, Lda.

6. Os volumes de negócios realizados pela Notificante, 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 2012 a 2014, foram os constantes da tabela em seguida apresentada.

Tabela 1 – Volume de negócios da Notificante, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]
EEE	[<100]	[<100]	[<100]
Mundial	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante.

2.2. Empresa Adquirida

7. A PCI é uma empresa do Grupo Portline, integralmente detida pela Portline Transportes Marítimos Internacionais, S.A. (“PSA”)¹⁰, que se dedica ao transporte marítimo regular de mercadorias por contentor, em navios por si operados, para a África Ocidental.
8. De facto, a PCI serve uma rota entre Portugal e África Ocidental, em serviço regular quinzenal e com dois navios operados pela própria, transportando contentores para as ilhas do sotavento Cabo-Verdiano (São Vicente e Santiago) e para a Guiné Bissau (Bissau), com as seguintes paragens: Leixões – Lisboa – Tânger – Las Palmas – S. Vicente – Santiago (Praia) – Bissau (linha Guiver)¹¹.

últimas na qualidade de transitários/carregadores em contraponto com as restantes transitários/recebedores.

⁷ As sociedades Logislink Terminal de Logística Portuária (“Logislink”) e Lobo Marinho Investimentos, Lda.

⁸ A sociedade Opertrans – Transporte de Contentores, Lda.

⁹ As sociedades Metal – Lobos, Lda. e Repin – Reparação de Contentores.

¹⁰ A PSA foi constituída em 1984 como empresa pública de transporte marítimo de mercadorias vocacionada, sobretudo, para o transporte internacional, tendo nascido da experiência de duas outras empresas públicas: a CNN – Companhia Nacional de Navegação, S.A. e a CTM – Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos S.A. (hoje extintas). A PSA desenvolve também a atividade de transporte de mercadorias em granel (*bulk*) através da Portline Bulk International S.A., que não é objeto da presente operação de concentração. Atualmente a PSA é controlada por capital sediado na China.

¹¹ As linhas Guiver e Morabeza são uma rota típica de abastecimento, onde os portos portugueses são a origem da maioria dos produtos mas também servem como ponto de *transhipment* para as mercadorias vindas do Norte da Europa com destino à Guiné e a Cabo Verde. Também os portos de Tânger e das Canárias, paragens na rota, são pontos de *transhipment* para aqueles países de África.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 3
haja sido considerado como confidencial.**

9. A PCI, através de um contrato de *slot charter party*, dispõe ainda de um *slot* mínimo contratado de [...] TEUs¹² (e [...] toneladas de capacidade máxima) no navio operado pelo Grupo ETE que serve o barlavento do arquipélago de Cabo Verde, i.e. as ilhas da Boa Vista e do Sal, com uma frequência de 20 em 20 dias e uma capacidade de [...] TEUs, com as seguintes paragens: Leixões – Lisboa – Boavista – Sal (linha Morabeza).
10. A PCI, através de acordos de cedência de *slots* nos navios operadores pelo Grupo Sousa e pelo Grupo ETE, transporta também mercadorias de e para a RAM e a RAA, mas sem operar navios próprios nessas rotas.¹³
11. Os volumes de negócios realizados pela PCI, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no EEE e a nível mundial, referentes aos anos 2012 a 2014, foram os constantes da tabela em seguida apresentada.

Tabela 2 – Volume de negócios da PCI, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]
EEE	[<100]	[<100]	[<100]
Mundial	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

12. A operação notificada configura uma concentração de empresas, resultando da aquisição pela Via Marítima da totalidade das ações da PCI, detidas pela PSA, nos termos previstos no Contrato de Compra e Venda de Ações assinado a 7 de abril de 2015 (“Contrato”).
13. Não obstante as Partes serem ambas armadores, a Notificante não opera na rota da África Ocidental, resultando da operação, nessa rota, uma mera transferência de quota; e a PCI não dispõe de navios a operar nas rotas das Regiões Autónomas, onde a Notificante está presente. Contudo e porque a PCI dispõe de uma autorização do IPTM / Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (“IMT”) que lhe permita, a título excecional e transitório, manter o seu estatuto de armador sem navio na rota Continente-

¹² “TEU” corresponde à abreviatura da expressão inglesa *twenty-foot equivalent unit* e equivale a um contentor padrão de 20 pés de comprimento.

¹³ A PCI solicitou autorização ao IPTM para continuar a exercer a sua atividade de armador sem navio no transporte regular de carga geral ou contentorizada nas rotas da RAM e da RAA. Esta modalidade foi autorizada pelo IPTM / IMT ao abrigo dos artigos 5.º, n.ºs 2 e 3, e 6.º, todos do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, deferindo uma autorização excecional e transitória. Desta forma, a PCI continua a carregar a carga dos transitários, seus clientes, como se tivesse navio em operação mas, na prática, compra *slots* aos armadores com navios que operam nestas rotas. Acresce que é referido pela Notificante que “[a] excecionalidade deste regime foi, no entanto, além do meramente temporário pelo facto do decréscimo do mercado se ter convertido numa mudança estrutural, sem ter acontecido até ao momento a retoma económica na RAM (...) não justificando por isso voltar a introduzir novamente mais navios na rota”.

RAM e opera na rota Continente-RAA com base em contrato de *cross-booking*, considera-se que esta operação dispõe de natureza horizontal.¹⁴

14. Atendendo ainda à relação entre a atividade de armador da PCI e determinadas atividades inseridas a outros níveis da cadeia de valor, nomeadamente as atividades da Notificante como transitário e operador portuário, a operação apresenta também uma dimensão vertical.
15. Dada a atuação das Partes no setor do transporte marítimo de mercadorias, foi consultado, enquanto entidade reguladora do setor, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, e atento o facto de, à data, ainda não se ter verificado a real implementação do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o IMT.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto Relevante

16. A PCI presta serviços de transporte marítimo regular de mercadorias por contentor, em navios por si operados, para a África Ocidental (Cabo Verde e Guiné) e, também, ainda que sem operar navios, nas rotas Continente-RAM e Continente-RAA¹⁵.

Posição da Notificante

17. Atendendo à prática decisória nacional¹⁶ e invocando razões práticas¹⁷, a Notificante procede à definição dos seguintes mercados de produto e geográfico relevantes, referindo, contudo, que a definição concreta dos mesmos pode ser deixada em aberto, *“atendendo sobretudo às características muito específicas e à natureza híbrida e transitória da realidade PCI na sua atividade para a RAM e para a RAA”*: (i) transporte marítimo internacional para a África Ocidental; (ii) transporte marítimo de mercadorias de e para a RAM e (iii) transporte marítimo de mercadorias de e para a RAA.
18. Refere a Notificante, no que respeita à rota de África Ocidental, que todos os portos que integram esta rota se encontram na mesma área de influência *“considerando o tipo de mercado e de configuração dos portos, as distâncias relativas entre os portos de destino e a distância face aos portos de partida, as mercadorias transportadas, semelhantes*

¹⁴ *Cross-booking service* - contrato de prestação de serviços de transporte marítimo prestado por um armador, que emite o conhecimento de embarque (*“bill of lading”* ou *“BL”*), a solicitação de um outro armador, que não opera navios na rota em causa, recorrendo assim à subcontratação do primeiro armador para transporte contentorizado.

¹⁵ Relativamente à RAA, o transporte de mercadorias é realizado numa base de *“cross booking service”* por armadores com navio que operam nesta linha.

¹⁶ Vide as decisões da AdC de 24.3.2015 no processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML e de 16.9.2010 no processo Ccent. 38/2010 – Via Marítima/Box Lines.

¹⁷ A Notificante sublinha, nomeadamente, a natureza híbrida da operação da PCI nas Regiões Autónomas, a natureza histórica de armador da PCI que, entretanto, foi flexibilizando a sua atividade até ao formato atual, a motivação e o *core business* do Grupo Sousa se centrar na sua qualidade de armador e de ser o negócio de “armador” para África que pretende adquirir, e ainda a preocupação de acautelar o cenário de potencial e maior sobreposição no transporte nas rotas Continente-RAM e Continente-RAA.

formalidades, etc.”. Indica ainda a Notificante que o concorrente Maersk opera de forma global na zona, assumindo a zona de África Ocidental como uma *trade area*.

19. A Notificante refere ainda que na rota de África Ocidental existe uma grande variedade de produtos que são transportados em comum, seja por contentor ou carga geral, no mesmo tipo de navio (estando todos os operadores capacitados para transportar a generalidade das mercadorias), não se justificando, nessa medida, segmentar o mercado por tipo carga.¹⁸
20. A Notificante engloba nos mercados de transporte marítimo para a RAM e a para RAA, para efeitos da análise da operação de concentração, *“os armadores com navio, mas também as entidades que, sem navio, assumem a responsabilidade pelo transporte perante outros armadores ou transitários ou grandes clientes, atendendo à particularidade da situação da PCI, nomeadamente no que respeita à Madeira e aos Açores. Na prática, a PCI é um operador singular – um ‘carregador’ com características únicas que, em abstrato, tem alguns elementos de um armador e, talvez com maior acuidade, de um transitário naquelas rotas”*.

Posição da AdC

21. Segundo a Notificante, a PCI transporta mercadorias para a África Ocidental, encontrando-se ainda presente nas rotas da RAM e da RAA, onde atua, ainda que de forma híbrida, com o estatuto de armador sem navio na RAM¹⁹ e fazendo o *cross booking* da carga com os armadores que operam na RAA²⁰.
22. Em decisões anteriores, a AdC já analisou o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias de e para as Regiões Autónomas portuguesas (i.e., cabotagem insular)²¹, tendo concluído pela autonomização das rotas em função dos pontos de origem/destino²². A AdC considerou não ser necessário autonomizar o mercado por tipo de mercadoria transportada para cada uma das Regiões Autónomas, uma vez que os navios que efetuam as rotas da RAM e da RAA transportam simultaneamente carga contentorizada e carga fracionada.²³

¹⁸ Segundo informação da Notificante, os navios da rota de África Ocidental transportam quase exclusivamente carga contentorizada mas, à semelhança dos navios das linhas RAM e RAA, transportam também carga geral correspondente a viaturas e, muito pontualmente, alguma carga especial que não possa ser transportada num contentor.

¹⁹ Segundo a Notificante *“(…) esta figura híbrido-virtual da PCI de ‘armador sem navio’ é um estatuto absolutamente excecional e sem sustentabilidade legal, com a agravante — atendendo ao carácter excecional — de a licença poder ser a todo o momento revogada. Aliás, se (ou quando) fosse revogada, a operação da PCI ‘esfumar-se-ia’ de imediato”*.

²⁰ Contrariamente ao caso da RAM, refere a Notificante que a PCI não tem sequer o estatuto, ainda que precário, de armador, não tendo por essa razão uma linha regular de e para a RAA. Contudo, também não é formalmente um transitário (ainda que seja materialmente o originador da carga).

²¹ Vide, a título de exemplo, as decisões da AdC de 24.3.2015 no processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML e de 16.9.2010 no processo Ccent. 38/2010 – Via Marítima/Box Lines.

²² Esta distinção tem por base as características específicas da procura de cada Região Autónoma, as rotas dos navios numa perspetiva de abastecimento, a regularidade no transporte e as cargas de retorno (que são bastante diferentes entre as duas Regiões Autónomas), para além da existência de preços diferenciados para cada uma das Regiões Autónomas.

²³ Atendendo à tipologia predominante utilizada pela PCI no transporte de mercadorias na rota Continente-RAM (contentores secos de 20 e 40 TEUs), entendeu-se não ser necessária uma definição mais estreita do mercado que autonomizasse o transporte de carga em contentores refrigerados nesta

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 6
haja sido considerado como confidencial.

23. A AdC já analisou igualmente o mercado relacionado do transporte marítimo de mercadorias de e para os portos da África Ocidental (cuja exata delimitação deixou em aberto). Contudo, considerou poder aceitar, com base na informação disponibilizada na ocasião, que o transporte marítimo para cada um dos portos de África Ocidental poderia integrar o mesmo mercado, já que os referidos portos se inseriam na mesma área de influência. Este entendimento baseou-se no facto dos operadores procederem às cargas/descargas nos vários portos indicados na mesma viagem e com a mesma rota.²⁴
24. As rotas efetuadas pela PCI e abrangidas na presente operação de concentração (linhas Guiver, Morabeza, RAM e RAA) têm origem/destino em Portugal Continental e, mais concretamente, nos portos de Lisboa e de Leixões. Assim, poderia equacionar-se a segmentação dos mercados em função do ponto de origem/destino, quer no que respeita aos portos de Portugal continental (Lisboa e Leixões), quer, também, no que respeita aos portos da África Ocidental das linhas Guiver e Morabeza e das Regiões Autónomas.^{25, 26}
25. Não obstante, atendendo a que os resultados da análise da presente operação não seriam diversos, considera-se que a exata delimitação do mercado no que respeita a uma eventual segmentação em função de cada porto de origem/destino de cada país/arquipélago pode ser deixada em aberto. Nestes termos, considera-se, para efeitos da presente operação de concentração, os mercados relevantes propostos pela Notificante, não se considerando necessário proceder a uma segmentação dos mesmos em função dos exatos portos de origem e de destino.
26. Em conclusão, consideram-se como relevantes, para efeitos de análise da presente operação de concentração, os mercados do transporte marítimo regular de mercadorias nas rotas (i) entre Portugal continental e os portos da África Ocidental; (ii) entre Portugal continental e a RAM (também referida como “rota Continente-RAM”); e (iii) entre Portugal continental e a RAA (também referida como “rota Continente-RAA”).

rota, uma vez que a análise jusconcorrencial não seria distinta caso essa delimitação de mercado fosse adotada. Relativamente às restantes rotas, considera-se igualmente dispensável uma delimitação mais fina do mercado, uma vez que as questões de concorrência que se colocam nessas rotas não seriam distintas caso se optasse por autonomizar o mercado do transporte de carga em contentores refrigerados. Note-se que o Grupo Sousa não dispõe de qualquer presença na rota Portugal Continental-África Ocidental (verificando-se, nesta rota, apenas uma transferência de quota resultante da operação de concentração) e que a presença da PCI na rota Continente-RAA é despreciable.

²⁴ Cf. Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML (§§37 e seguintes). Refira-se ainda que, relativamente ao arquipélago de Cabo Verde, a AdC aceitou poder haver uma analogia com os portos das Regiões Autónomas portuguesas, sem segmentação por porto, pelo que considerou que os vários portos de Cabo Verde, para os quais a ETE fazia o transporte marítimo de carga contentorizada, estavam abrangidos pela mesma área de influência, integrando um único mercado.

²⁵ Note-se que na decisão de 24.3.2015 no processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML (§§38 a 45), a AdC considerou os mercados relacionados do transporte marítimo de mercadorias entre o Porto de Lisboa e (i) a RAM e (ii) a RAA, uma vez que os efeitos verticais em causa nessa operação se referiam apenas ao porto de Lisboa, dado estar em causa a aquisição do Terminal Multipurpose de Lisboa.

²⁶ Note-se que no presente caso a avaliação jusconcorrencial não seria distinta caso se optasse por uma segmentação mais estreita do mercado em função da carga transportada em cada segmento de rota (*inbound* e *outbound*), uma vez que as questões concorrenciais que se poderiam equacionar não seriam distintas em cada um desses casos.

4.2. Mercados Relacionados

27. Tal como referido pela Notificante, o Grupo Sousa exerce, entre outras, as atividades de armador, de agente de navegação, de transitário e logística e de operador portuário, encontrando-se, assim, presente em vários mercados relacionados com o transporte marítimo de mercadorias, conforme, aliás, analisado nos processos Ccent. 38/2010 – Via Marítima/Box Lines e Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML, já acima citados.
28. Assim sendo, segundo a Notificante, os mercados relacionados em causa na presente operação de concentração são os seguintes:
- (i) mercado dos “transitários/carregadores”²⁷ no Porto de Lisboa, em que o Grupo Sousa está presente através da Bitranlis e da Sealogis;
 - (ii) mercado dos “transitários/recebedores”²⁸ no Porto do Caniçal, em que o Grupo Sousa está presente através da Bitrans e da Marfrete Madeira;
 - (iii) mercado dos “transitários/recebedores” nos Portos dos Açores, em que o Grupo Sousa está presente através da Transaje;
 - (iv) mercado dos agentes de navegação²⁹ no Porto de Lisboa, em que o Grupo Sousa está presente através da Via Oceano;
 - (v) mercado dos agentes de navegação no Porto de Leixões, em que o Grupo Sousa está presente através da Via Oceano;
 - (vi) mercado dos agentes de navegação no Porto do Caniçal, em que o Grupo Sousa está presente através da Via Oceano e da ENM;
 - (vii) mercado dos agentes de navegação nos Portos dos Açores, em que o Grupo Sousa está presente através da Boxlines Navegação e da Transaje;
 - (viii) mercado dos “serviços portuários” nos Portos da Madeira, em que o Grupo Sousa está presente através da OPM e da ETP RAM;
 - (ix) mercado dos “serviços portuários” no Porto de Lisboa, em que o Grupo Sousa está presente através da Terminal de Santa Apolónia e da Lisbon Cruise Terminals;
 - (x) mercado da “logística de transporte de mercadorias terrestre” na RAM, em que o Grupo Sousa está presente através da Opertrans – Contentores Madeira;

²⁷ 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. Segundo a Notificante, os transitários podem dividir-se em transitários carregadores (que negociam e contratam o transporte marítimo sendo geradores de clientela/mercadoria) e os transitários recebedores que fazem parte do tratamento logístico de receção de mercadoria, recebendo-a nos portos de destino e entregando-a aos clientes finais, atuando, dessa forma, como “agentes” dos transitários carregadores.

²⁸ Vide nota de rodapé anterior.

²⁹ 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 com a 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.

- (xi) mercado da “armazenagem” na RAM, em que o Grupo Sousa está presente através da Logislink e da Lobo Marinho;
 - (xii) mercado da “reparação e manutenção de gruas e contentores” na RAM, em que o Grupo Sousa está presente através da Metal – Lobos e da Repin.
29. Ou seja, a Notificante identifica os mercados relacionados da prestação de **serviços de movimentação portuária de carga** que foram já objeto de análise por esta Autoridade, tendo a AdC considerado ser pertinente uma segmentação deste serviço em função do tipo de carga movimentada, nomeadamente, carga contentorizada e carga fracionada.³⁰
30. Note-se que, não obstante a Notificante definir os mercados com referência aos “serviços portuários” em termos globais, apresenta quotas de mercado distinguindo as atividades de movimentação de carga contentorizada e de carga fracionada, separação esta que, como se referiu, decorre da prática decisória anterior da AdC, a qual se mantém na presente decisão.
31. Relativamente aos mercados de **serviços de transitário**, a Notificante equaciona uma segmentação dos mesmos em função da atividade principal desenvolvida, de carregamento no Porto de Lisboa e de receção de mercadorias nos portos das Regiões Autónomas.
32. A respeito desta distinção, refira-se que, na sua prática decisória anterior, a AdC não considerou esta segmentação, enquadrando ambas as atividades na prestação de serviços de natureza logística e operacional relacionadas 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.³¹ Por outro lado, considerou que, ainda que esta atividade se pudesse reconduzir a um mercado cujo âmbito geográfico correspondesse a cada porto, a exata delimitação do mesmo poderia ser deixada em aberto quanto a este aspeto.
33. Atentando nas possíveis segmentações de mercado acima referidas, verifica-se que a análise da presente operação não será diversa em função da exata delimitação dos mercados em causa, no que se refere aos serviços de transitário, pelo que se considera que a mesma poderá ser deixada em aberto.
34. Em relação à atividade de prestação de serviços de **agentes de navegação**, refira-se que a mesma foi já objeto de prática decisória da AdC, tendo-se considerado os serviços prestados em cada um dos portos como integrando mercados distintos³². Admite-se, contudo, que a delimitação do mercado possa ser mais abrangente, pelo que, uma vez que a análise da operação não seria diversa em função de uma exata delimitação, considera-se que a mesma poderá ser deixada em aberto no presente procedimento.
35. Quanto ao mercado da **prestação de serviços de “logística de transporte de mercadorias terrestre” na RAM**, poderia equacionar-se uma eventual segmentação deste em função das atividades concretas relacionadas com a logística, bem como uma integração destas atividades, nomeadamente, na prestação de serviços de transitário. Não obstante, atenta a atividade da PCI, verifica-se que o resultado da análise da

³⁰ Vide decisão da AdC de 24.3.2015 no processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML, já referida.

³¹ Vide a referida decisão da AdC de 24.3.2015 no processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML (§46), bem como a decisão de 16.9.2010 no processo Ccent. 38/2010 – Via Marítima/Box Lines (§§33 a 36).

³² Veja-se as decisões da AdC de 24.3.2015 no processo Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML (§46), de 16.9.2010 no processo Ccent. 38/2010 – Via Marítima/Box Lines (§§33 a 36), de 23.10.2007 no processo Ccent. 30/2007 – Bencom/NSL (§§125 a 138) e de 27.12.2006 no processo Ccent. 52/2006 – Mota Engil/R.L (§§51 a 68).

presente operação não variaria em função do âmbito exato do mercado em termos de produto ou geográfico, pela que a delimitação do mesmo é deixada em aberto.

36. Relativamente ao mercado da prestação de **serviços de “armazenagem” na RAM**, poderia também equacionar-se uma eventual segmentação deste em função do tipo de armazenagem requerida para cada tipo de mercadoria, bem como um âmbito mais alargado do mercado ou uma integração destas atividades, nomeadamente, na prestação de serviços de transitário ou ainda um âmbito geográfico diverso. Contudo, também nesta sede, pelos mesmos motivos, se verifica que o resultado da análise da operação não variaria em função do âmbito exato do mercado em termos de produto ou geográfico, pela que a delimitação do mesmo é deixada em aberto.
37. Por último, no que respeita ao mercado da prestação de **serviços de “reparação e manutenção de gruas e contentores” na RAM**, poderia admitir-se uma diversa delimitação do mercado, em função do material a reparar ou do âmbito geográfico da prestação de serviços em causa, deixando-se, contudo, em aberto a exata delimitação do mercado, atentos os motivos expostos nos pontos anteriores.
38. Em suma, atendendo à delimitação proposta pela Notificante e na sequência da referida prática decisória, a AdC define como relacionados, para efeitos da presente decisão, os seguintes mercados:

Mercados da prestação de serviços de movimentação portuária de carga

- (i) movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa;
- (ii) movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa;
- (iii) movimentação portuária de carga contentorizada nos Portos da Madeira;
- (iv) movimentação portuária de carga fracionada nos Portos da Madeira;

Mercados da prestação de serviços de transitário

- (v) transitário no Porto de Lisboa;
- (vi) transitário na RAM;
- (vii) transitário na RAA;

Mercados da prestação de serviços de agente de navegação

- (viii) agente de navegação no Porto de Lisboa;
- (ix) agente de navegação no Porto de Leixões;
- (x) agente de navegação no Porto do Caniçal (RAM);
- (xi) agente de navegação na RAA;

Outros mercados

- (xii) “logística de transporte de mercadorias terrestre” na RAM;
- (xiii) “armazenagem” na RAM;
- (xiv) “reparação e manutenção de gruas e contentores” na RAM;

cuja exata delimitação dos mercados (v) a (xiv) é deixada em aberto.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 10
haja sido considerado como confidencial.**

4.3. Conclusão

39. Em face do exposto definem-se como mercados relevantes, para efeitos da presente operação de concentração, os seguintes:

- (i) *mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental e os portos da África Ocidental;*
- (ii) *mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre o Continente e a RAM;*
- (iii) *mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre o Continente e a RAA;*

cuja exata delimitação é deixada em aberto, nos termos identificados *supra*.

40. Tendo em conta as atividades desenvolvidas pela Notificante, a AdC considera como relacionados os seguintes mercados da prestação de serviços de:

- (i) movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa;
- (ii) movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa;
- (iii) movimentação portuária de carga contentorizada nos Portos da Madeira;
- (iv) movimentação portuária de carga fracionada nos Portos da Madeira.
- (v) transitário no Porto de Lisboa;
- (vi) transitário na RAM;
- (vii) transitário na RAA;
- (viii) agente de navegação no Porto de Lisboa;
- (ix) agente de navegação no Porto de Leixões;
- (x) agente de navegação no Porto do Caniçal (RAM);
- (xi) agentes de navegação na RAA;
- (xii) “logística de transporte de mercadorias terrestre” na RAM;
- (xiii) “armazenagem” na RAM;
- (xiv) “reparação e manutenção de gruas e contentores” na RAM;

cuja exata delimitação dos mercados (v) a (xiv) é deixada em aberto, nos termos identificados *supra*.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Enquadramento

41. O setor do transporte marítimo de mercadorias caracteriza-se por uma extensa cooperação entre armadores, nomeadamente através de *slot charter agreements* – i.e., acordos de cedência ou de troca de *slots* –, como os que a PCI estabelece com o Grupo

Sousa e com o Grupo ETE na RAM, bem como de consórcios e de alianças estratégicas.³³

42. Estes contratos caracterizam-se por um armador³⁴ ceder um número pré-determinado de *slots* para contentores no seu navio a outro armador de transporte marítimo³⁵, em que a contrapartida para os *slots* cedidos pode ser uma remuneração pecuniária ou uma troca por *slots* para contentores no navio do outro armador.
43. No caso da PCI, esta empresa celebrou contratos de *slots* para a RAM com os armadores que, atualmente, operam com navios próprios na RAM, o Grupo Sousa e o Grupo ETE. Segundo a Notificante, estes contratos de cedência de *slots* advêm já da altura em que a PCI era um armador com navio nesta rota, **[CONFIDENCIAL – contratos]**. A contrapartida pela obtenção de *slots* é, nos termos dos contratos em causa, uma contrapartida pecuniária.³⁶
44. A PCI dispõe ainda de contratos de cedência ou troca de *slots* com o Grupo ETE na rota de África Ocidental, em que o Grupo ETE recorre a *slots* em navio operado pela PCI na rota Guiver e a PCI recorre a *slots* em navio operado pelo Grupo ETE na rota Morabeza.
45. Procede-se agora à análise do impacto da operação nos mercados relevantes e relacionados identificados *supra*.

³³ O Regulamento (CE) n.º 1419/2006, de 25 de setembro de 2006, revogou, com efeitos a partir de 2008, o Regulamento (CE) n.º 4056/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que previa uma isenção por categoria aplicável às conferências marítimas, autorizando as companhias marítimas membros de uma conferência a fixar tarifas e outras condições de transporte.

O Regulamento (CE) n.º 906/2009 do Conselho, de 26 de fevereiro de 2009, prevê uma isenção por categoria para os consórcios, acordos entre armadores com “navios e que assegurem serviços regulares de transporte marítimo internacional, exclusivamente de mercadorias, num ou mais tráfegos, cujo objecto consista na cooperação a nível da exploração em comum de serviços de transporte marítimo, e que melhore o serviço que seria oferecido individualmente pelos seus membros na ausência do consórcio, no intuito de racionalizar as operações através de acordos técnicos, operacionais e/ou comerciais”. Trata-se de acordos que não incluam fixação de preços e apresentem oportunidades de eficiências associadas à racionalização da oferta, aproveitamento de economias de escala e maior cobertura geográfica de serviços. Designa-se por aliança estratégia um conjunto de acordos deste tipo que cubra múltiplas rotas de comércio, tendo como objetivo principal a criação de uma rede global de serviços para operadores com base numa cooperação ancorada na partilha de capacidade dos navios entre armadores.

³⁴ Dono/operador do navio – referido como *owner* no *slot hire agreement*.

³⁵ Comprador – referido como *chartered* no *slot hire agreement*.

³⁶ No valor dos *slots* está, habitualmente, incluído o custo da ocupação do espaço no navio, bem como o custo da operação de carga e descarga do contentor (faturado pelo operador portuário ao *owner*) – vide resposta da Notificante de 3.11.2015, respostas 3 e 8, págs. 12 e 18. Tipicamente, os *slot charter agreements* apresentam oportunidades de eficiências associadas à racionalização da oferta, permitindo o aproveitamento de economias de escala e uma maior cobertura geográfica de serviços, numa ótica global, indo de encontro às preferências e necessidades dos clientes num mundo progressivamente mais globalizado.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 12 haja sido considerado como confidencial.

5.2. Efeitos horizontais

5.2.1. Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental e os portos da África Ocidental

46. Os armadores que atualmente prestam serviços de transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental e os portos da linha *West Africa* são, sobretudo, a PCI e a Maersk, com quotas de mercado em 2014 de [40-50]% e de [40-50]%, respetivamente. Para além destes dois armadores, estão presentes nesta rota a Transinsular (Grupo ETE) e a Boluda, com quotas de mercado de [40-50]% e de [40-50]%, respetivamente.
47. Atendendo a que a Notificante não está presente nesta rota, considera-se que da operação não resultarão problemas de natureza jusconcorrencial no mercado relevante do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental e os portos da África Ocidental. Ou seja, no que concerne a esta rota, a operação de concentração redonda numa mera transferência de quota de mercado da PCI para o Grupo Sousa, sem qualquer impacto na estrutura de oferta do mercado em causa.

5.2.2. Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAA

48. No que respeita à rota Continente-RAA, a Notificante sublinha que o negócio da PCI é *“materialmente de tipo ‘transitário’”*, sublinhando que esta empresa não faz cabotagem insular nos Açores, que o valor da sua faturação é muito pouco significativo (€[CONFIDENCIAL – valor] correspondentes a apenas [CONFIDENCIAL – quantidade] TEUs/ano, num total de mercado de [CONFIDENCIAL – quantidade] TEUs/ano), e que o mesmo é realizado através de um *cross-booking service* com os armadores Box Lines e Mutualista Açoreana.
49. Refere ainda a Notificante que a PCI *“oferece transporte para a RAA aos seus clientes, na grande maioria internacionais, sobretudo por um motivo de abrangência e complementaridade da sua oferta”* e que, não sendo tradicionalmente um operador para a RAA e não tendo licença para tal, *“a PCI efetua a grande maioria dos seus embarques através do serviço da Box Lines, tendo também utilizado esporadicamente o serviço Mutualista Açoreana. Neste mercado, a PCI tem então um papel de cliente junto dos operadores Box Lines e Mutualista Açoreana, fazendo o cross-booking da carga junto destes armadores. Nesta situação, não é então emitido um B/L [Bill of Lading³⁷] PCI, mas utilizado o B/L Box Lines/Mutualista, como se de outro cliente directo ou transitário se tratasse”*.³⁸
50. Efetivamente, diferentemente do que acontece na RAM, a PCI não tem na RAA o estatuto de armador, não tendo por essa razão uma linha regular Continente-RAA. Contudo, também não é formalmente um transitário (ainda que seja materialmente o originador da carga).
51. Porém, para efeitos da presente operação de concentração, considera-se o cenário mais restritivo, em que se presume que a PCI concorre com os armadores com navio nesta rota, sendo a estrutura de oferta a que a seguir se apresenta.

³⁷ Contrato de transporte que os transitários carregadores assinam com os armadores no porto de origem, assumindo por regra a responsabilidade pelo transporte até ao porto de destino.

³⁸ Notificação, pág. 100.

Tabela 3 – Carga transportada por armador na rota Continente-RAA

	2012		2013		2014	
	(TEUs)	%	(TEUs)	%	(TEUs)	%
Boxlines (GS)	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]
Portline (PCI)	[...]	[0-5]	[...]	[0-5]	[...]	[0-5]
Total das Partes	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]
Transinsular (ETE)	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
Mutualista (Grupo Bensaúde)	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]
TOTAL	[...]	100	[...]	100	[...]	100

Fonte: Notificante.

52. Conforme resulta da tabela *supra*, esta rota é dominada pelo Grupo ETE, seguido do Grupo Bensaúde (Mutualista) e, por fim, do Grupo Sousa, este último com uma quota de **[20-30]**% que será acrescida de apenas **[0-5]** pontos percentuais em resultado da presente operação de concentração.
53. Acresce que, em 2014, cerca de **[90-100]**% da carga da PCI transportada nesta rota (aproximadamente **[CONFIDENCIAL – quantidade]** TEUs) foi efetuada nos navios do Grupo Sousa, conforme referido pela Notificante.³⁹
54. Tendo em conta o exposto e, em concreto, o tipo de operação que é desenvolvida pela PCI no mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAA e, sobretudo, o muito reduzido peso da quota da PCI no mesmo, considera-se que da operação de concentração não resultam preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal neste mercado.

5.2.3. Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM

5.2.3.1. Efeitos unilaterais

Impacto da Operação na Estrutura de Oferta do Mercado

55. O transporte marítimo regular de mercadorias de e para a RAM enquadra-se num mercado com elevado grau de concentração, em que estão presentes apenas 3 armadores. A tabela *infra* ilustra a estrutura de oferta neste mercado:

³⁹ Nos anos de 2012 e 2013 o Grupo Sousa transportou, nos seus navios, respetivamente cerca de [90-100]% e de [90-100]% da carga total da PCI com destino à RAA.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 14 haja sido considerado como confidencial.

Tabela 4 – Carga transportada por armador na rota Continente-RAM

	2011 (TEUs)	%	2012 (TEUs)	%	2013 (TEUs)	%	2014 (TEUs)	%
Grupo Sousa	[...]	[50-60]	[...]	[60-70]	[...]	[60-70]	[...]	[60-70]
PCI	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Total das Partes	[...]	[60-70]	[...]	[70-80]	[...]	[70-80]	[...]	[70-80]
Grupo ETE	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]
Armas	[...]	[5-10]	[...]	0	0	0	0	0
TOTAL	[...]	100	[...]	100	[...]	100	[...]	100

Fonte: AdC com base no inquérito efetuado.

56. O grau de concentração de mercado, medido pelo *Índice de Herfindahl-Hirschman* (IHH)⁴⁰, é de cerca de **[>2000]** pontos no momento prévio à operação de concentração, aumentando para aproximadamente **[>2000]** pontos na sequência da concretização da concentração em análise.
57. A operação de concentração implicará a eliminação de um dos operadores, a PCI, traduzindo-se, assim, numa passagem de 3 para 2 operadores em termos de alteração estrutural do mercado, sendo o Delta⁴¹ associado de **[>250]** pontos.
58. Ora, nos termos da prática decisória da AdC, bem como das Orientações da Comissão Europeia para a análise de operações de concentração de natureza horizontal, estes valores de IHH e de Delta podem constituir indícios da existência de preocupações jusconcorrenciais decorrentes da operação de concentração.
59. A PCI opera esta rota sem navio próprio – retirou o navio que aí operava em 2011 –, atuando com base em *slots* cedidos pelo Grupo Sousa e pelo Grupo ETE, ao abrigo dos contratos de cedência de *slots* *supra* referidos. A PCI mantém um estatuto de armador sem navio e carrega a mercadoria nos navios de armadores concorrentes. Ainda assim, a PCI mantém uma quota de mercado de cerca de **[10-20]%** neste mercado, o que parece indicar alguma capacidade concorrencial deste operador face aos restantes concorrentes.

Avaliação da pressão concorrencial eliminada com a operação

60. A Notificante destaca o facto de a PCI não atuar nesta rota com navio próprio e considera que na “*cabotagem insular para a RAM e RAA, a PCI é já um ‘quase-transitário’, operando sem navio e recorrendo plenamente à subcontratação desde 2011 (com base numa licença temporária que a prazo será, naturalmente, revogada)*”.⁴²

⁴⁰ 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.

⁴¹ Por Delta entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

⁴² Notificação, pág. 103.

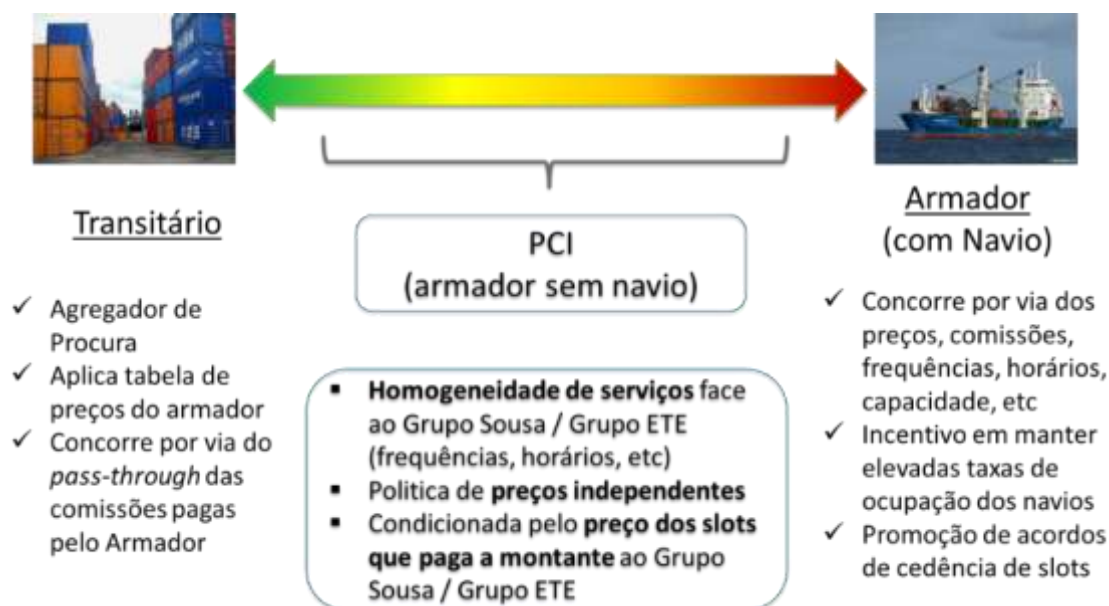
Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 15 haja sido considerado como confidencial.

61. Acrescenta a Notificante que *“a PCI e a sua mercadoria tem também um “poder agregador” diminuto nomeadamente por representar menos do que os principais clientes do GS [Grupo Sousa] e do Grupo ETE e por, com excepções derivadas de maiores facilidades de crédito, se remeter a uma posição de defesa da base de clientela que conseguiu reunir no tempo em que dispunha de navio próprio”*. Argumenta que a base de clientes da PCI *“é já só quase constituída por transitários (em 2014 apenas teve um cliente directo com expressão, a Transárvore, e dois operadores internacionais) – os quais, (...), não são clientes exclusivos ou constantes, tendo relações comerciais diversificadas”*.^{43,44}
62. Para avaliar estas alegações da Notificante, relativas ao papel concorrencial limitado da PCI, importa caracterizar a forma como se processa a concorrência nos mercados do transporte marítimo de mercadorias contentorizadas.
63. Ora, existe um conjunto de parâmetros ao nível dos quais se desenvolve a concorrência entre operadores de transporte marítimo, nomeadamente o preço, a capacidade de carga, as frequências, os portos de escala, entre outros.
64. É um facto que a PCI, não atuando na rota em causa com um navio próprio, mas antes com recurso a *slots* que adquire em navios de terceiros armadores, não poderá concorrer ou diferenciar-se dos restantes operadores por via das frequências, dos portos de origem e de destino e dos horários das partidas e das chegadas. Nessa medida, os serviços prestados pela PCI terão um grau significativo de homogeneidade face aos serviços prestados pelos outros dois armadores nessas dimensões de concorrência.
65. Contudo, essa homogeneidade das características do serviço é passível de intensificar a relevância da dimensão preço, que é já, intrinsecamente, um dos principais parâmetros de concorrência entre operadores na rota Continente-RAM, conforme respostas dos respetivos clientes a questionário da AdC. Com efeito, a esmagadora maioria dos clientes que respondeu ao questionário da AdC identificou o preço como o atributo que mais valorizam na escolha do armador.
66. Ora, a PCI terá a capacidade para concorrer por via dos preços, uma vez que pode determinar a sua própria política comercial, i.e., de forma autónoma face aos armadores com quem contrata a aquisição de *slots*.
67. Neste sentido, ainda que a PCI não tenha, tal como um transitário, a possibilidade de diferenciar o seu serviço em termos de frequências, nem possa determinar a capacidade de carga afeta à rota Continente-RAM de forma autónoma, esta empresa distingue-se da figura dos transitários por ter maior autonomia na determinação da sua estratégia de preços.
68. A figura *infra* ilustra este posicionamento da PCI, na sua qualidade de armador sem navio mas com uma política de preços autónoma, face ao papel de transitário e ao de armador com navio.

⁴³ Vide resposta a audiência de interessados de 18.8.2015 (pág. 9 e 13) e resposta da Notificante de 3.11.2015 (pág.13).

⁴⁴ Refere ainda a Notificante que a descida da quota de mercado da PCI (desde que deixou de ter navio próprio na rota Madeira) teria sido inclusivamente muito pronunciada e significativa de ano para ano não fosse **[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]**. Vide a respetiva resposta a audiência de interessados de 18.8.2015.

Figura 1 – Papel concorrencial da PCI



Fonte: AdC.

69. Em linha com o exposto, note-se que a retirada do navio da PCI da rota Continente-RAM não resultou numa deterioração significativa da posição da PCI na estrutura de oferta deste mercado. Com efeito, a quota da PCI tem-se mantido relativamente inalterada – em torno dos **[10-20]**% desde 2011 –, não tendo a PCI passado a assumir a “*posição residual*” ou “*extremamente diluída*” que alega a Notificante⁴⁵.
70. Acrescente-se, aliás, que um dos clientes da PCI, a **[CONFIDENCIAL - cliente]**, mencionou explicitamente, no âmbito de uma das suas respostas a questionário da AdC, que não obstante a PCI ter deixado de ter navios próprios na rota Continente-RAM, manteve parte substancial da carteira de clientes que detinha quando operava com navio.

Do alegado declínio da quantidade transportada na rota Continente-RAM

71. A Notificante alega que o estatuto da PCI se alterou e passou a assemelhar-se ao de um transitário, na sequência da mudança estrutural que o mercado sofreu na última década que se traduziu, nomeadamente, na redução progressiva da dimensão do mercado de transporte de mercadorias para a RAM. Contudo, como adiante se verá, esta contextualização para a perda de relevância da PCI, alegada pela Notificante, não parece refletir-se nos dados económicos para a rota Continente-RAM.
72. Realça a Notificante que o Grupo Portline transportou de e para a RAM **[...] TEUs e [...]** TEUs, em 2007 e 2011 respetivamente, de um total de **[...]** e de **[...]** TEUs transportados por todos os operadores nos mesmos anos.

⁴⁵ Refira-se que, em 2014, cerca de **[CONFIDENCIAL – percentagem >60]**% da carga transportada pela PCI na rota Continente-RAM estava concentrada em 4 clientes, a **[CONFIDENCIAL – clientes]**. Vide Formulário de Notificação, pág.98.

73. Mais alega a Notificante que esta redução está alinhada — ainda que de forma mais acentuada — com o decréscimo internacional de movimento marítimo de cargas, que tem originado uma maior concentração no setor, uma reorganização da logística, com reaproveitamento de capacidade disponível, e uma reavaliação dos custos, reduzindo assim o número de armadores (e de navios).
74. Alega a Notificante que esta alteração ocorreu também relativamente a outros operadores. Em concreto, refere que (i) o Grupo ETE reorganizou a sua operação em 2011, com a Vieira & Silveira (Grupo ETE) a deixar de operar a rota Continente-RAM com navio próprio, e que (ii) o grupo espanhol Naviera Armas deixou de operar a rota em 2012, face à falta de rentabilidade nessa mesma rota.
75. Segundo a Notificante, o transporte marítimo de mercadorias para a RAM foi, desde os anos 70 e até à entrada na rota do Grupo Portline, em 1988, efetuado por apenas 2 armadores, situação que refere ser também a existente em outras rotas que a Notificante considera comparáveis, tais como a das Baleares e a das Canárias.
76. Acrescenta contudo que, não obstante ter existido um período de expansão nos anos 90, o movimento na rota foi diminuindo a partir de 2007, apresentando, em 2014, um decréscimo de **[5-10]**% face a 2007.
77. Note-se que este valor não deve ser desenquadrado dos restantes valores de mercado, concluindo-se que os próprios números apresentados pela Notificante na sua argumentação, e ora reproduzidos no ponto 72, não ilustram o cenário alegado para a última década: o valor total do mercado, em 2011, foi, aliás, superior ao registado em 2007.
78. A figura *infra* ilustra a evolução do mercado desde 2005 até 2014, e não suporta, tal como os próprios números da Notificante *supra* referidos, um cenário de quebra acentuada do valor do mercado na última década.

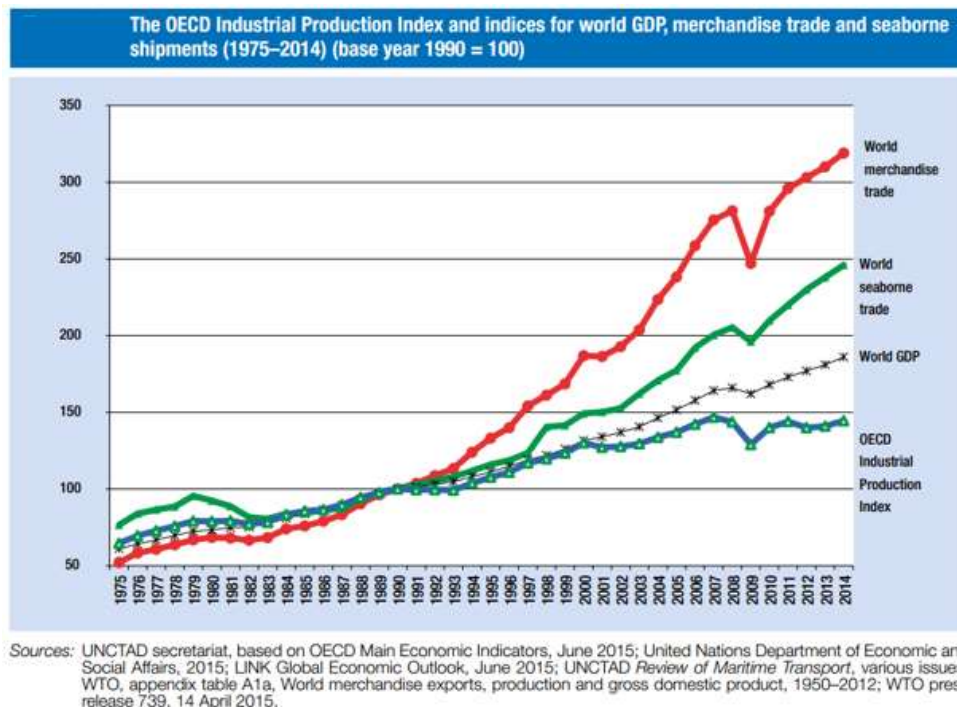
Gráfico 1 – Evolução da capacidade e da procura na rota Continente – RAM

[CONFIDENCIAL]

Fonte: Dados dos operadores, cálculos AdC.

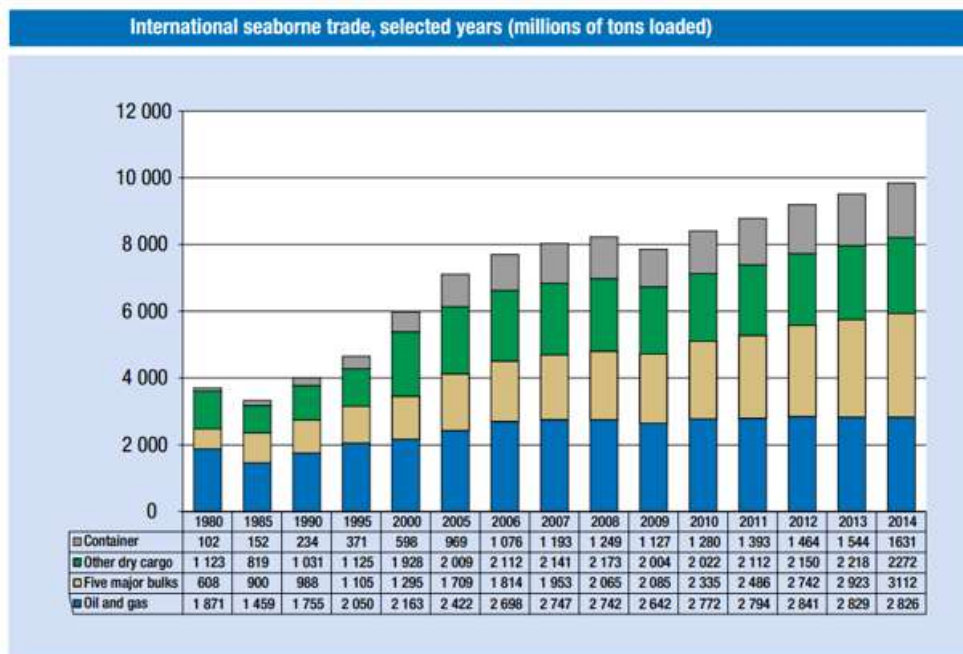
79. Com efeito, a linha de tendência no gráfico 1 não demonstra uma tendência de queda acentuada da dimensão do mercado. O gráfico ilustra, isso sim, que a capacidade afeta à rota reduziu substancialmente entre 2010 e 2012, com a saída da Naviera Armas e a retirada, pela PCI e pela Vieira & Silveira, dos navios que tinham afetos a esta rota. O gráfico ilustra também que esta redução da capacidade não foi acompanhada em igual proporção pela redução da quantidade transportada.
80. Realce-se, aliás, que a atividade de transporte marítimo a nível internacional, que sofreu uma quebra entre 2008 e 2010, já regista uma retoma, como resulta evidente dos gráficos *infra*. O valor do mercado para o transporte marítimo Continente-RAM em 2014 parece também sinalizar alguma retoma, assim como o valor disponível para a mercadoria transportada no primeiro semestre de 2015.

Gráfico 2 – Índice de Produção Industrial da OCDE e Índices para o PIB Mundial, Mercadoria Transportada e Carregamentos Marítimos de 1975 a 2014 (ano base 1990=100)



Fonte: UNCTAD e OCDE.

Gráfico 3 – Comércio Marítimo Internacional



Sources: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, various issues. For 2006–2014, the breakdown by type of cargo is based on Clarksons Research, *Shipping Review and Outlook*, various issues.

Fonte: UNCTAD e OCDE.

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

Da alegada insustentabilidade das operações da PCI na rota Continente- RAM

81. A Notificante refere ainda que *“a presença da PCI na Madeira é ilusória – e tenderia a desaparecer por si atenta a insustentável situação económica do negócio (suportada na facilidade de crédito), mas também jurídica (considerando o irregular e transitório estatuto de “armador sem navio”) – o que originou uma progressiva erosão da sua clientela”*.⁴⁶
82. Contudo, conforme elementos submetidos pela Notificante⁴⁷, o negócio da PCI passou a ter **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]** na sequência da retirada do navio da rota. Com efeito, com a retirada do navio, a PCI passou a suportar apenas custos variáveis unitários com a operação para a RAM, sendo estes **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]** aos custos unitários médios que eram suportados pela PCI quando desenvolvia a sua atividade com base em navio próprio.
83. Ademais, não obstante a Notificante alegar que a presença da PCI na rota Continente-RAM é *“extremamente diluída”* em resultado de o transporte da mercadorias não ser efetuado em navios próprios, note-se que este tipo de cenário, em que o armador atua em determinada rota com base em *slots* que adquire em navios operados por terceiros, é prática frequente no setor no sentido de otimizar as eficiências operacionais.
84. As eficiências ao nível da racionalização da oferta associadas à cooperação operacional entre armadores são largamente reconhecidas. A própria Comissão Europeia reconhece a eficiência destes acordos, ainda que realçando também o seu potencial impacto ao nível da concorrência. Por exemplo, no caso dos acordos de consórcio entre operadores de transporte marítimo de mercadorias, a Comissão considera que, desde que sujeito a pressão concorrencial de operadores externos ao consórcio, um acordo deste tipo pode trazer benefícios relevantes⁴⁸. Considera, contudo, que a intensidade concorrencial entre membros de um mesmo consórcio é menor, nomeadamente pela redução da independência e autonomia de decisões quanto à capacidade a afetar a determinada rota, as frequências efetuadas e os portos visitados.
85. Assim, o facto de um armador operar numa rota por via de acordos de *slots* com um seu concorrente não deve ser necessariamente encarado como elemento de fragilidade da sua capacidade para concorrer, mas antes como uma cooperação que pode proporcionar eficiências operacionais, que contudo suaviza, regra geral, a intensidade da interação concorrencial entre os operadores em causa.
86. Note-se também que neste cenário, a maior ou menor capacidade concorrencial de um armador que atue no mercado com base em *slots* que adquire em navios operados por terceiros é determinada, essencialmente, pelas condições de aquisição desses *slots*.
87. Em termos conceptuais, está-se perante o cenário representado na figura seguinte, em que o Grupo Sousa e o Grupo ETE atuam a montante, na operação dos navios, e a jusante, na atividade comercial junto dos clientes que recorrem aos serviços de transporte marítimo de mercadorias. Já a PCI atua apenas a jusante, na atividade comercial junto dos clientes, em concorrência com os dois outros armadores que se encontram verticalmente integrados.
88. Neste contexto, importa averiguar se os dois armadores verticalmente integrados, que operam na rota Continente-RAM com navios próprios, terão a capacidade e o incentivo

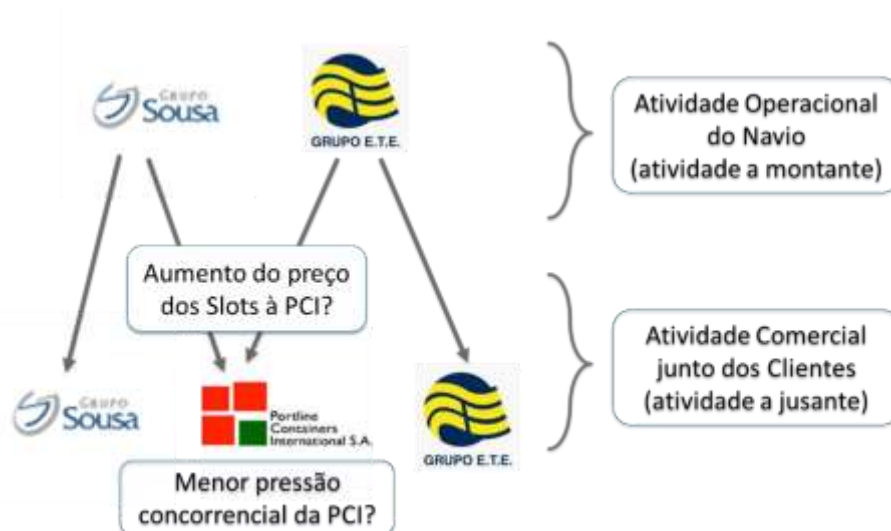
⁴⁶ Vide as observações da Notificante de 18.8.2015.

⁴⁷ Vide as observações da Notificante de 3.11.2015.

⁴⁸ Na União Europeia, existe uma Isenção em Bloco para consórcios entre armadores com uma quota conjunta inferior a 30% União Europeia isenta da aplicação das regras de *antitrust*.

para, por via do aumento do preço dos *slots* que cobram à PCI, restringir a capacidade concorrencial desta a jusante e, dessa forma, contribuir para que a mesma exerça uma menor pressão concorrencial a jusante.

Figura 2 – Atividades dos Armadores presentes na rota Continente-RAM



Fonte: AdC.

89. Note-se, contudo, que os contratos de cedência de *slots* na RAM têm permitido à PCI ter acesso aos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE em condições em que o “[CONFIDENCIAL – condições contratuais]”⁴⁹, o que parece contrariar a alegação da Notificante de que a presença da PCI na rota Continente-RAM seria “ilusória” e “insustentável”.
90. De facto, considerando, por um lado, que as condições de acesso a *slots* [CONFIDENCIAL – condições contratuais] e que, por outro lado, a PCI continua a ter acesso a *slots* em condições em que o “preço do slot está muito próximo do custo do slot”; considerando também que o negócio da PCI na RAM apresenta uma [CONFIDENCIAL – segredo de negócio]; não parece confirmar-se que a presença da PCI na rota Continente-RAM seja “ilusória” e “insustentável”, conforme alega a Notificante.

Perceção dos clientes quanto à relevância da PCI

91. No decorrer da investigação aprofundada, a AdC procurou recolher informação sobre a forma como os clientes na rota Continente-RAM percecionam o serviço prestado pela PCI. Em particular, questionou-se um conjunto alargado de clientes sobre se consideram a PCI como tendo uma atividade mais próxima da figura do transitário, ou se, pelo contrário, a percecionam como um armador que concorre com os restantes armadores ativos na rota.
92. Ainda que alguns dos clientes tenham referido que a PCI não se distingue substancialmente dos transitários, não menos clientes identificaram a PCI como tendo

⁴⁹ Vide resposta da Notificante de 3.11.2015, pág. 13.

um papel distinto do de transitário, quer pelos volumes transportados, quer pela capacidade de determinação do preço, quer ainda pelo tipo de soluções que oferece aos seus clientes.

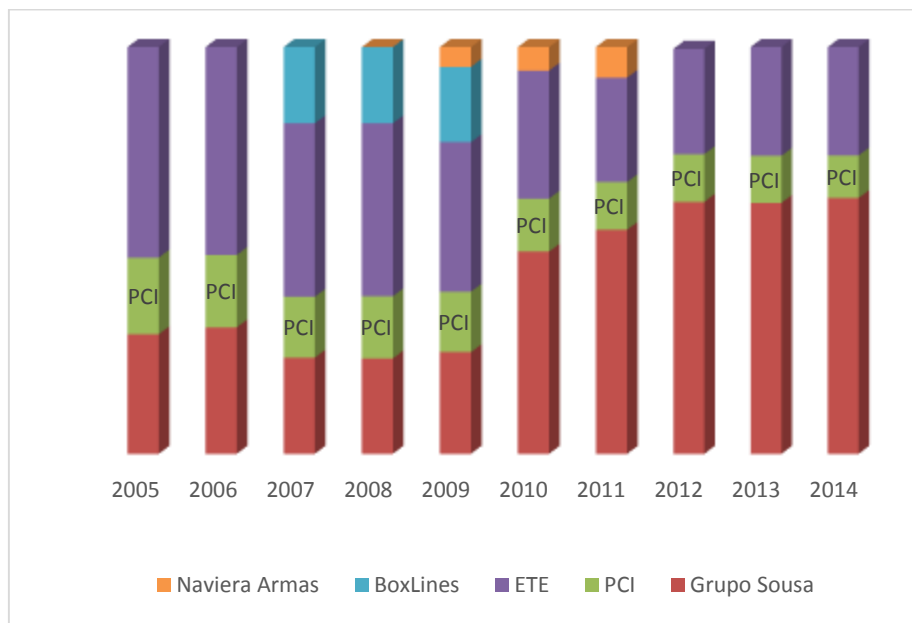
93. Um desses clientes, a **[CONFIDENCIAL - cliente]**, afirma que a *“PCI deixou de ter navios próprios mas manteve parte substancial da carteira de clientes que tinha. Estes clientes garantem um volume de serviço superior ao do comum transitário. Neste sentido, os mesmos distinguem-se dos transitários pela quantidade superior de contentores movimentados”*.
94. Por seu lado, a **[CONFIDENCIAL - cliente]** destaca que *“a Portline, enquanto Armador, tem um papel no mercado substancialmente diferente do agente transitário. Enquanto o Armador oferece o serviço de transporte marítimo diretamente, isto é, por meios (navios) próprios, o agente transitário oferece soluções logísticas que englobam, entre outros serviços, o do transporte que pode, ou não, ser marítimo”*.
95. Ainda neste contexto, a **[CONFIDENCIAL - cliente]** identifica a PCI como o terceiro armador na RAM, destacando que *“a absorção desta linha diminui a oferta e o aspeto negocial, condensa o negócio e liberdade de escolha”*, entendimento este que afasta o papel da PCI do desempenhado por um transitário e o aproxima do papel desempenhado por um armador com navio.
96. No que diz respeito às condições de oferta na rota Continente-RAM, vários clientes caracterizaram as condições de preço oferecidas pelos armadores presentes como muito similares.
97. Por outro lado, alguns clientes destacaram os preços da PCI como sendo competitivos, incluindo a **[CONFIDENCIAL - cliente]**, a **[CONFIDENCIAL - cliente]** e a **[CONFIDENCIAL - cliente]**, que diz que, *“no mínimo”*, as condições da PCI são idênticas às dos outros operadores.
98. No que concerne à negociação das condições de preço, a generalidade dos clientes que responderam ao questionário descrevem a escolha de operador como sendo antecedida de um processo de consulta em que o cliente procura/recebe, compara e negocia as ofertas dos diversos operadores, escolhendo aquele que melhores condições oferece.
99. Alguns clientes destacam explicitamente a relevância de um maior leque de operadores para a capacidade de negociação de boas condições de preço. A **[CONFIDENCIAL - cliente]**, em particular, refere que *“mais operadores na linha significa mais concorrência e maior competitividade, com efeitos positivos no custo do transporte marítimo”*.
100. No que concerne ao papel da PCI, não obstante alguns clientes referirem não atribuir à PCI relevância enquanto alternativa negocial (v.g., **[CONFIDENCIAL - cliente]**), outros, em particular a **[CONFIDENCIAL - cliente]** e a **[CONFIDENCIAL - cliente]** destacam a relevância da presença da PCI no contexto negocial entre os vários armadores.
101. A **[CONFIDENCIAL - cliente]** salienta a flexibilidade introduzida pela presença na PCI, ao nível das negociações com os vários armadores. A **[CONFIDENCIAL - cliente]** inclusivamente ilustra a sua resposta com um exemplo concreto da influência da PCI no resultado da negociação, afirmando que *“foi com a PCI que (...) conseguiu que o anterior operador (V&S) não aumentasse fretes para os valores que pretendiam neste processo”*.
102. Face ao exposto considera-se que a PCI atua como um concorrente dos restantes armadores que operam na rota em causa com navios próprios e que, pelo menos para alguns clientes, terá um papel relevante para a negociação/obtenção de condições de preço competitivas na rota Continente-RAM.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 22 haja sido considerado como confidencial.

Análise dinâmica da presença da PCI no mercado

103. A figura *infra* ilustra a evolução da estrutura de mercado entre 2007 e 2015, evidenciando a estabilidade das quotas de mercado dos diversos operadores nos últimos 5 anos. Ilustra, em particular, que a quota de mercado da PCI não registou alterações substanciais nesse período.

Gráfico 4 – Quotas de mercado, 2007-2015



Fonte: Dados dos operadores, cálculos AdC.

104. Ora, para compreender a presença da PCI no mercado, em termos dinâmicos, importa averiguar em que medida esta empresa tem garantida a sua capacidade para aceder a espaço nos navios dos concorrentes, em moldes tais que lhe permita exercer a sua atividade de forma competitiva.
105. Ou seja, importa avaliar as condições em que a PCI acede a esses *slots*, já que estas condições são determinantes para a capacidade deste operador concorrer pelos clientes na dimensão estratégica preço.
106. Conforme notado *supra* nos pontos 89 e 90, os atuais contratos de cedência de *slots* na RAM têm permitido à PCI ter acesso aos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE em condições em que o “preço do slot está muito próximo do custo do slot”⁵⁰, verificando-se que as condições de acesso a *slots* **[CONFIDENCIAL – condições contratuais]**.
107. Refira-se, aliás, que o facto de a quota de mercado da PCI se ter mantido relativamente estável, desde 2011, parece indiciar que a sua passagem de operador com navio a armador sem navio próprio na rota Continente-RAM não comprometeu significativamente o seu desempenho concorrencial no mercado.
108. Algumas respostas dos clientes aos questionários dirigidos pela AdC parecem confirmar este entendimento. Refiram-se, por exemplo, as afirmações da **[CONFIDENCIAL -**

⁵⁰ Vide resposta da Notificante de 3.11.2015, pág. 13.

cliente], quando refere que o maior volume transportado pela PCI lhe permitiu “*marcar uma posição junto dos outros operadores “concorrentes” no sentido destes lhes oferecerem preços mais baixos, o que, por sua vez possibilitou a “revenda” destes serviços aos transitários*”; e as da **[CONFIDENCIAL - cliente]**, que classifica a PCI como um operador competitivo e que, nessa medida, desempenha um papel relevante enquanto alternativa ao Grupo Sousa e ao Grupo ETE.

109. A este propósito, note-se também que, nos últimos quatro anos – i.e., desde que a PCI passou a operar na rota Continente-RAM apenas com base em *slots* adquiridos em navios de terceiros – cerca de **[80-90]**% do total da carga gerada pela PCI foi transportada nos navios operados pelo Grupo Sousa, percentagem esta que se tem mantido praticamente constante ao longo desses quatro anos⁵¹. Esta distribuição apenas parece ser, de algum modo, contrariada pelos números referentes ao 1.º semestre de 2015, em que o Grupo ETE reforçou o seu peso no transporte de carga da PCI dos *habituais* cerca de **[10-20]**% para **[20-30]**%, percentagem que se manteve mais ou menos idêntica no resto do ano.
110. A AdC identificou várias hipóteses/cenários suscetíveis de conferir à PCI segurança no acesso a espaço em navio para o transporte da carga dos seus clientes, em condições de preços competitivas, ao abrigo dos contratos de *slot charter* estabelecidos com os seus concorrentes.
111. Assim, a AdC avaliou se o facto de a PCI fornecer *slots* ao Grupo ETE na linha Guiver é passível de lhe conferir poder negocial para aceder a *slots*, em boas condições, na rota da RAM. Com efeito, não se pode excluir que uma recusa de *slots* à PCI, pelo Grupo ETE, na rota da RAM, resultasse numa estratégia de “*tit for tat*” na linha Guiver. Esta posição poder-se-ia refletir também na capacidade de negociação da PCI *vis-a-vis* o Grupo Sousa, que incorporaria, na sua negociação com a PCI, o facto de esta poder operar na rota recorrendo apenas a *slots* fornecidos pelo Grupo ETE.
112. Os elementos recolhidos na investigação de mercado não apontam, contudo, para uma lógica de interdependência ou de reciprocidade nos contratos de *slot chartering* em causa que sustente esta possibilidade. O Grupo ETE afirmou que os contratos de *slots* relativos à RAM são negociados e celebrados **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]**. Adicionalmente, não obstante a PCI dispor de uma quota de mercado de **[40-50]**% na rota da África Ocidental, a Maersk também está presente naquela rota com uma quota de **[40-50]**% (*vide* ponto 46), o que poderia reduzir o poder negocial que o contrato na linha Guiver pudesse conferir à PCI .
113. Note-se, contudo, que estes elementos não afastam cabalmente a possibilidade, que parece razoável e racional, de a PCI estar em melhores condições para salvaguardar o acesso aos *slots* em navios do Grupo ETE na RAM por lhe fornecer *slots* na Linha Guiver, mesmo que as negociações **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]** e mesmo na eventualidade de ainda não ter havido, até ao momento, **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]**.
114. Estes *slot charter agreements* devem ainda ser percecionados num contexto de capacidade excedentária, típica no setor, em que os operadores procuram captar carga para diluir os custos fixos suportados nas viagens realizadas pelos seus navios. A procura, por parte do Grupo Sousa e do Grupo ETE, de taxas de ocupação favoráveis poderá eventualmente gerar alguma concorrência entre estes operadores pela captação da carga da PCI. Dada a relevância deste aspeto, na possível determinação da

⁵¹ Correspondendo a cerca de **[CONFIDENCIAL – quantidade]** TEUs de um total de **[CONFIDENCIAL - quantidade]** TEUs, no ano de 2014. *Vide* Notificação (pág. 37) e resposta da Notificante de 22.9.2015 (tabela 2).

capacidade negocial da PCI junto dos armadores que lhe fornecem *slots*, o mesmo será melhor desenvolvido *infra* nos pontos 147 e seguintes.

115. Importa igualmente enquadrar, na análise, o risco de reintrodução, pela PCI, de um navio na rota. A ameaça de reafecção, pela PCI, de um navio à rota Continente- RAM poderá ser passível de conferir incentivos ao Grupo Sousa e ao Grupo ETE para disponibilizarem *slots* em boas condições à PCI com o propósito de desincentivar essa reafecção e assim evitar o impacto, no mercado, de uma expansão da capacidade afeta à rota.
116. Note-se, a este propósito, que a Notificante confirmou que “*num primeiro momento após a descontinuação do navio [CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]*”⁵², não se excluindo que tenha sido esta uma das razões que, alegadamente, possa ter levado o Grupo Sousa a disponibilizar *slots* à PCI, [CONFIDENCIAL – contrato].
117. Atenta a relevância desta matéria, não só no contexto da negociação de *slots*, mas, de forma mais ampla, na análise do impacto da operação de concentração numa perspetiva dinâmica, a mesma será abordada de forma autonomizada na secção seguinte.

A possibilidade de reintrodução de um navio na rota Continente-RAM pela PCI

118. No que se segue, procede-se à avaliação da pressão concorrencial exercida pela PCI na rota Continente-RAM, tendo por base uma perspetiva dinâmica resultante, sobretudo, da possibilidade deste armador vir a reintroduzir um navio próprio na rota Continente-RAM.
119. Numa análise puramente estática, a PCI não tem qualquer papel estratégico na determinação da capacidade afeta à rota Continente-RAM, uma vez que opera sem navio próprio.
120. Contudo, de um ponto de vista dinâmico, na ausência da operação de concentração, a PCI poderia eventualmente decidir pela reintrodução de um navio no mercado, caso tal se justificasse perante, por exemplo, um cenário de recuperação de procura ou uma deterioração das condições de acesso a *slots* nos navios dos outros armadores.
121. Com efeito, os operadores de transporte marítimo otimizam a forma como distribuem a sua frota de navios pelas rotas que operam, podendo reafectar navios em função da alteração da rentabilidade relativa das várias rotas.
122. Assim, no contrafactual de ausência da operação, não se pode excluir que perante alterações das condições económicas na rota Continente-RAM (v.g., expansão da procura) ou face a uma eventual alteração da sua relação negocial com os armadores que atualmente lhe disponibilizam *slots*, a PCI decidisse reafectar um navio à rota Continente-RAM.
123. Ora, é importante ter em consideração o período temporal em que a PCI operou a rota Continente-RAM com um navio próprio, para perceber a pressão concorrencial potencial que este armador poderá exercer por via, designadamente, da possibilidade de poder voltar a colocar um navio na rota.
124. A este respeito, refiram-se as afirmações de um cliente, a [CONFIDENCIAL – cliente], que se refere ao período de “*há cinco anos atrás*” como um contexto de mercado em que havia excesso de oferta e cinco navios de vários operadores a sair de Lisboa semanalmente. Considera ainda que, na sequência da crise económica e consequente diminuição de carga, “*houve, devido às perdas, de tomar atitudes combinadas entre os*

⁵² Vide resposta de 22.9.2015 da Notificante, página 4.

Agentes Económicos desta área e cortar navios”, isto é, “fica-se sem a PCI, mas há garantia da viagem das cargas, daí [a PCI] manter os clientes”.

125. Ora, no âmbito da investigação aprofundada levada a cabo pela AdC apurou-se que uma empresa como a PCI, que já detém uma carteira de clientes na rota Continente-RAM, não enfrentaria obstáculos significativos para reafectar um navio próprio à rota Continente-RAM perante, por exemplo, um aumento da procura.
126. De acordo com as perspetivas de alguns intervenientes no mercado, o investimento exigido dependeria da opção de aquisição do navio, que poderia corresponder a uma compra ou a um frete, mas que, em todo o caso, não representaria uma barreira significativa à entrada. Mais referem que os requisitos legais, consubstanciados em obrigações de serviço público e restantes obrigações previstas no Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, também não representam um obstáculo de maior, sendo, nomeadamente, a licença de fácil obtenção⁵³.
127. É referido, contudo, em todos os casos, que esta possibilidade de entrada no mercado com navio próprio está diretamente associada a uma possível expansão da atividade na rota Continente-RAM, a qual depende, por sua vez, do crescimento da procura.
128. Sobre este ponto, a Notificante refere que “[s]e a operação fosse rentável (recuperação económica significativa da RAM – e/ou retoma de grandes obras públicas – angariação de grandes clientes directos) a PCI rapidamente voltaria a ter navio alocado (tendo licença para o efeito)”. Mais afirma que o “que manteve a PCI a ‘operar’” (...) “[f]oi essa possibilidade [de recuperação da procura], aliada à presumida intenção de manter a aparência de uma linha até à venda da empresa, à capacidade disponível e slots de que dispõe, à sua relação com os armadores internacionais e facilidades de crédito”.⁵⁴
129. A este propósito refere ainda o cliente **[CONFIDENCIAL – cliente]**, que só o crescimento do mercado permitirá expandir a rota Continente-RAM; mais refere que, tendo em consideração a situação económica atual, vê esta realidade como sendo algo distante. A **[CONFIDENCIAL – cliente]**, outro cliente, refere que com a estagnação da economia local e demográfica do arquipélago da Madeira, não vislumbra nas próximas décadas capacidade de expansão da rota em causa. A **[CONFIDENCIAL – cliente]** refere, por sua vez, que, dada a conjuntura atual, a principal barreira à entrada reside na angariação de carga que rentabilize o número de navios necessários para oferecer um serviço regular e fiável (com saídas semanais de Lisboa e Leixões)⁵⁵.
130. No mesmo sentido, a **[CONFIDENCIAL – operador de mercado]** considera que a retoma económica que atualmente parece começar a verificar-se é ainda pouco relevante. Já o Grupo ETE prevê um crescimento marginal da carga transportada para o abastecimento da RAM neste ano de 2015, antecipando igualmente que a procura possa crescer nos próximos 3 anos.⁵⁶
131. Note-se, a este respeito, que de acordo com as estimativas da AdC, com base nos dados submetidos pelos armadores, o volume de mercadorias transportadas na rota Continente-RAM terá registado uma evolução positiva desde 2012, tendo aumentado, entre 2013 e 2014, em cerca de **[10-15]**%.

⁵³ Vide respostas de 22.9.2015 da Notificante (resposta 14) e da Transinsular e da Vieira & Silveira de 23.9.2015 (resposta 14) e de **[CONFIDENCIAL – operador de mercado]**.

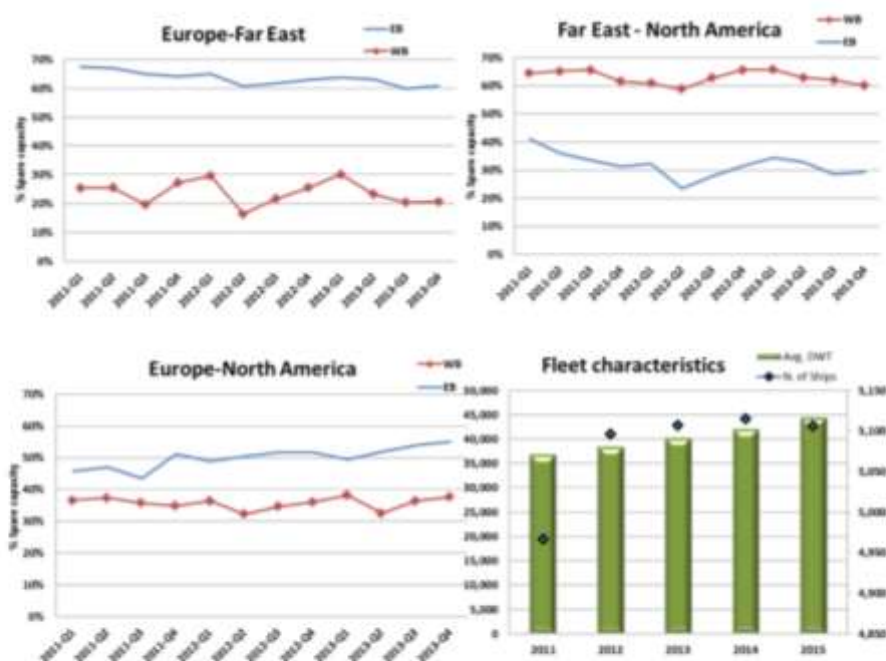
⁵⁴ Resposta da Notificante de 22.9.2015, pág. 16.

⁵⁵ Resposta **[CONFIDENCIAL – clientes]**.

⁵⁶ Respostas da **[CONFIDENCIAL – operador de mercado]** e da Transinsular e da Vieira & Silveira de 23.10.2015 (resposta 16).

132. Referindo-se às principais dificuldades a enfrentar por um operador que queira desenvolver esta atividade, os clientes contactados indicam, entre outras, as seguintes: a inexistência de carga suficiente para rentabilizar outro navio nesta rota e a reduzida dimensão do mercado que não permite o aproveitamento de economias de escalas⁵⁷.
133. Importa ainda avaliar a capacidade excedentária na rota Continente-RAM. A este respeito refira-se, antes de mais, que o excesso de capacidade é um elemento usual no transporte marítimo de mercadorias. Para ilustrar esta realidade, útil ao enquadramento que de seguida se faz para a rota Continente-RAM, apresentam-se, na figura *infra*, dados relativos ao excesso de capacidade nas principais rotas internacionais de transporte marítimo.

Gráfico 5 – Capacidade excedentária (%) nas principais rotas de transporte marítimo a nível mundial



Note: EB stands for East-bound and WB stands for West-bound.

Similar elaborations are also provided by the Drewry Container Forecaster 2014. As the analytical method of Drewry is different from MDS Transmodal, figures may differ.

Source: Own elaboration from MDS Transmodal data, 2015.

Fonte: OCDE, “Competition Issues in Liner Shipping”, junho 2015.

134. No decorrer da investigação de mercado, foi sendo recorrentemente afirmado pelos operadores, assim como por alguns dos clientes, que existe excesso de capacidade na rota Continente-RAM.
135. A Notificante confirma a existência de capacidade excedentária nesta rota e ilustra as possíveis implicações para a disponibilização de slots à PCI: sendo “o único limite [...] a capacidade disponível no momento da decisão de transporte. Nos casos raros (picos de Verão ou Natal, em que tal possa acontecer – [CONFIDENCIAL – capacidade]) não

⁵⁷ Respostas da [CONFIDENCIAL – clientes].

havendo espaço disponível o slot aguarda por disponibilidade ou é embarcado noutra armador. Pode inclusivamente reajustar-se a carga, caso haja esse pico, dando prioridade a contentores frigoríficos (que partem sempre) ou repartido a carga em duas vezes (por exemplo, material de construção que possa ser fornecido em mais de uma vez)⁵⁸.

136. Da análise desenvolvida pela AdC, apurou-se a taxa de ocupação média dos navios dos vários armadores na rota Continente-RAM que se ilustra nos gráficos seguintes.

**Gráfico 6 – Taxa média de ocupação dos navios dos vários armadores na rota
Continente-RAM (roundtrip)
[CONFIDENCIAL]**

Fonte: Estimativa AdC com base nos dados submetidos pelos operadores.

137. Constata-se que, entre 2013 e 2014, a taxa de ocupação média do Grupo Sousa e do Grupo ETE aumentou, o que foi explicado, em grande medida, pela redução da capacidade associada à retirada de navios da rota Continente-RAM por parte da PCI e da Vieira & Silveira em 2011 e 2012, respetivamente.
138. A taxa de ocupação média dos navios da PCI (Continente-RAM-Continente), aquando da retirada do seu navio em 2011, era de **[20-30]**%, sendo a taxa de ocupação média do Grupo Sousa e do Grupo ETE de **[40-50]**% e de **[20-30]**%, respetivamente, em igual período. Em 2014, a taxa média de ocupação dos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE foi de **[50-60]**% e de **[30-40]**%, respetivamente.
139. Esta situação de excesso de capacidade, conjugada com a possibilidade de acesso a *slots* em condições economicamente vantajosas, poderá ter levado a PCI a optar por operar esta rota sem navio.
140. De seguida, analisa-se a evolução da capacidade excedentária total no mercado, articulando, por um lado, a evolução da procura na rota (e, como tal, da quantidade transportada) e, por outro, a evolução da capacidade total afeta à rota que resulta da saída/entrada de operadores e da agregação das decisões dos diversos operadores relativamente ao espaço em navio a afetar à rota Continente-RAM.

⁵⁸ Refere ainda a Notificante que “[h]á total flexibilidade – embora respeitando-se a ordem de chegada dos pedidos de embarque – consoante a premência na chegada na mercadoria. Na prática, o procedimento concretiza-se da seguinte forma: os transitários (mas também clientes e armadores) cerca de 2/3 dias antes da partida informam qual a carga estimada para aquele dia (número de TEUS/tipo de contentor), o que permite ter uma expectativa quanto à carga total”. Vide resposta da Notificante de 22.9.2015, págs. 9.

**Gráfico 7 – Evolução da Capacidade Excedentária, Capacidade Total e
Quantidade Transportada, 2007-2015****[CONFIDENCIAL]****Fonte:** Dados dos operadores, cálculos AdC.

141. De acordo com a informação constante no gráfico *supra*, a capacidade afeta à rota Continente-RAM tem vindo a diminuir substancialmente entre 2010 e 2012. Em 2014, esta capacidade representava cerca de **[60-70]**% da capacidade afeta à rota em 2010.
142. Note-se que, em 2009, estavam ativos cinco operadores independentes nesta rota – Grupo Sousa, Grupo ETE, PCI, Boxlines e Naviera Armas, para uma quantidade total transportada que foi ligeiramente inferior à transportada em 2014. Com a operação de concentração, a rota passaria a ser operada por apenas dois operadores independentes, o Grupo Sousa e o Grupo ETE.
143. Já a quantidade transportada na rota tem apresentado variações bastante mais reduzidas do que as verificadas ao nível da capacidade.
144. Os dados *supra* sugerem também uma tendência de recuperação da procura no mercado desde 2012. Com efeito, tal como *supra* se referiu, a quantidade transportada aumentou cerca de **[10-15]**% entre 2013 e 2014.
145. Em suma, tem-se verificado uma tendência de concentração no mercado, a par da redução de capacidade afeta à rota que se registou em particular entre 2010 e 2012 e de uma recuperação da dimensão da procura face aos anos em que a crise económica terá resultado numa contração no volume de carga contentorizada transportada, por via marítima, na rota Continente-RAM.
146. Este cenário não permite excluir a possibilidade de a PCI poder vir a equacionar a reintrodução de um navio na rota, em particular face a um cenário de evolução favorável da procura ou face a um eventual aumento do custo dos *slots*.

Da existência de alternativas de negociação de slots

147. Relativamente ao facto de a **PCI poder negociar em alternativa com o Grupo Sousa ou com o Grupo ETE**, num cenário em que ambos procuram manter taxas de ocupação elevadas, importa ter presente, antes de mais, que existe efetivamente uma capacidade excedentária na rota Continente-RAM e que, nessa medida, a carga gerada pela PCI poderá ser importante para reforçar as taxas de ocupação nos navios de cada um dos armadores.
148. Tal como referido *supra* no ponto 135, a Notificante confirma a existência de capacidade excedentária nesta rota, sendo *“o único limite [...] a capacidade disponível no momento da decisão de transporte. Nos casos raros (picos de Verão ou Natal, em que tal possa acontecer – [CONFIDENCIAL – capacidade]) não havendo espaço disponível o slot aguarda por disponibilidade ou é embarcado noutro armador. Pode inclusivamente reajustar-se a carga, caso haja esse pico, dando prioridade a contentores frigoríficos (que partem sempre) ou repartido a carga em duas vezes (por exemplo, material de construção que possa ser fornecido em mais de uma vez)”*.
149. Da análise desenvolvida pela AdC, apurou-se que a taxa de ocupação média dos navios dos vários armadores na rota Continente-RAM é a constante da tabela em seguida apresentada.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 29
haja sido considerado como confidencial.

Tabela 5 – Taxa média de ocupação dos navios dos vários armadores na rota

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Grupo Sousa	[50-60]	[60-70]	[40-50]	[40-50]	[30-40]	[30-40]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[50-60]
PCI	[50-60]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[40-50]	[30-40]	[20-30]	0	0	0
Grupo ETE	[40-50]	[40-50]	[30-40]	[30-40]	[30-40]	[30-40]	[20-30]	[30-40]	[30-40]	[30-40]

Fonte: Notificante e Grupo ETE, tratamento AdC.

150. Da análise da tabela constata-se que, entre 2013 e 2014, a taxa de ocupação média de ambos os operadores aumentou, o que foi explicado, em grande medida, pela redução da capacidade associada à retirada de navios da rota Continente-RAM por parte da PCI e da Vieira & Silveira em 2011 e 2012, respetivamente.
151. No caso do Grupo Sousa, refere a Notificante que, entre 2013 e 2014, se verificou um aumento de carga justificada pelas seguintes circunstâncias específicas do contexto da altura:⁵⁹
- (i) Transporte de Gás Natural Liquefeito em contentores do cliente Gáslink. Esta operação, refere a Notificante, iniciou-se em abril de 2014 e substitui parcialmente o combustível que é transportado em navios graneleiros. A Gáslink é uma empresa constituída pelo Grupo Sousa e que pertence a este grupo económico, pelo que este volume de contentores, para além de ser novo (em função da introdução de gás natural na RAM), é transportado pelo Grupo Sousa;
 - (ii) Aumento da carga convencional e, sobretudo, de automóveis. Em 2014 assistiu-se, refere a Notificante, a uma renovação da frota automóvel de muitas empresas. Segundo a mesma trata-se de um pico, típico no sector automóvel após anos muito negativos na venda de automóveis;
 - (iii) Acréscimo de carga resultante de *“um aumento pontual de obras públicas em resultado da aplicação da Lei de Meios que visa a recuperação de infraestruturas destruídas pelo temporal de 20 de Fevereiro 2010. É portanto algo conjuntural/pontual”*;
 - (iv) Falência dos Supermercados Sá e transferência da respetiva carga para a Sonae/Continente, cliente direto do Grupo Sousa.
152. Entre 2012 e 2014, o Grupo ETE teve uma ligeira recuperação ao nível da taxa de ocupação média, muito embora esta tenha registado, em 2014, o valor de **[30-40]**%.
153. Ora, verificando-se uma capacidade excedentária na rota, podendo a PCI, neste cenário, negociar em alternativa com o Grupo Sousa ou com o Grupo ETE, importa verificar em que medida é que estes dois operadores, ao procurarem reforçar as taxas de ocupação dos seus navios, concorrem agressivamente, a nível grossista nas condições de acesso aos *slots*, pela carga gerada pela PCI.
154. A este propósito, note-se que, nos últimos quatro anos – i.e., desde que a PCI passou a operar na rota apenas com base em *slots* adquiridos em navios de terceiros –, cerca

⁵⁹ Vide resposta da Notificante de 18.8.2015, apresentada em audiência de interessados, pág. 5 e 6.

de **[80-90]**% do total da carga gerada pela PCI foi transportada nos navios operados pelo Grupo Sousa, percentagem esta que se tem mantido praticamente constante ao longo desses quatro anos⁶⁰. Esta distribuição apenas parece ser, de algum modo, contrariada pelos números referentes ao 1.º semestre de 2015, em que o Grupo ETE reforçou o seu peso no transporte de carga da PCI dos *habituais* cerca de **[10-20]**% para **[20-30]**%, percentagem que se manteve idêntica no resto do ano de 2015.

155. Assim, não obstante a estabilidade observada na distribuição da carga da PCI pelos navios do Grupo Sousa e pelo navio do Grupo ETE até 2014 não parecer espelhar um cenário de forte concorrência a nível grossista, entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, pela disputa da carga da PCI, verifica-se que os valores indicados para 2015 parecem refletir uma alteração deste cenário.

Tabela 6 – Carga da PCI transportada nos navios dos Grupos Sousa e ETE (%)

	2011	2012	2013	2014	1S 2015	3T 2015*	4T 2015*
Grupo Sousa	[80-90]	[80-90]	[80-90]	[80-90]	[70-80]	[70-80]	[70-80]
Grupo ETE	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[20-30]	[20-30]
Total	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: Notificante.

* Estimativas da Notificante.

156. Sendo os preços um fator essencial de concorrência a nível grossista, seria de prever que, caso o Grupo Sousa e o Grupo ETE disputassem de forma efetiva e agressiva a carga da PCI de forma a aumentar a taxa de ocupação dos seus navios, o fizessem também, e sobretudo, a este nível.
157. Note-se contudo que, não obstante a proporção de carga da PCI distribuída pelos 2 armadores possa depender de diversos fatores, atenta a análise dos contratos de *slot charter* celebrados com a PCI, verifica-se que **[CONFIDENCIAL – contrato]**⁶¹.
158. Mais se apurou que os preços de todos os contratos de *slots* celebrados com a PCI, por parte dos vários armadores de ambos os Grupos, **[CONFIDENCIAL – contratos]**⁶².

⁶⁰ Correspondendo a cerca de **[CONFIDENCIAL – quantidade]** TEUs de um total de **[CONFIDENCIAL - quantidade]** TEUs, no ano de 2014. Vide Notificação, pág. 37 e resposta da Notificante de 22.9.2015, tabela 2.

⁶¹ Refere ainda a Notificante que “o preço é determinado pelas condições praticadas no mercado e tem por referência os custos do navio, da viagem, da carga e a ocupação média do próprio navio”. Vide resposta da Notificante de 22.9.2015, págs. 8 e 10. Esclarece também a Notificante, na resposta de 3.11.2015, págs. 12, 13 e 19, que os preços praticados na compra e na venda de *slots* estão muito próximos do respetivo custo do *slot* sendo a cobertura desse custo que determina o preço dos *slots* ou a oportunidade de os realizar e que os acordos de *slots* **[CONFIDENCIAL – contrato]** - vide pág. 21 da referida resposta).

⁶² Cfr. contratos de *slot charter* entre a PCI e os armadores do Grupo Sousa juntos à notificação e contratos entre a PCI e os armadores do Grupo ETE juntos à resposta das Notificantes de 22.9.2015. Vide ainda resposta da Transinsular de 23.9.2015, pág. 2. Acrescenta **[CONFIDENCIAL – contrato]** que o processo negocial relativo ao valor do *slot* tem também por base um “princípio de reciprocidade”, referindo a Notificante que este processo tem na sua base um princípio de reciprocidade entre os vários armadores, que, no caso da PCI, resulta da altura em que a mesma tinha navio na rota da RAM (respostas de **[CONFIDENCIAL – contrato]** e de 3.11.2015, pág. 12).

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 31 haja sido considerado como confidencial.

159. No entanto, tal pode resultar do facto de o “*preço do slot est[ar] muito próximo do custo do slot*”, devendo-se a alteração da proporção da carga transportada nos 2 armadores a outros fatores, não sendo, contudo, a sua relevância despidianda, uma vez que representa cerca de **[10-20]**% da carga transportada de e para a RAM.
160. Assim, não se exclui a possibilidade de a PCI beneficiar de acesso a *slots* em condições favoráveis em resultado, designadamente, de poder negociar em alternativa com o Grupo Sousa ou com o Grupo ETE, num cenário em que ambos procuram manter taxas de ocupação elevadas.

Impacto da operação de concentração

161. A operação de concentração notificada levaria à eliminação de um operador no mercado do transporte marítimo regular de mercadoria entre o Continente e a RAM. Esta rota tem vindo a registar um aumento significativo do grau de concentração de mercado, com a saída de um operador, a Naviera Armas, em 2012 e a aquisição da Boxlines pelo Grupo Sousa em 2009.
162. A capacidade afeta à rota Continente-RAM, que é um parâmetro importante na determinação da intensidade concorrencial ao nível do transporte marítimo em determinada rota, registou, entre 2010 e 2012, um decréscimo substancial na sequência da saída de um operador e da retirada de um navio, quer pela adquirida, quer pelo Grupo ETE (Vieira & Silveira).
163. A análise desenvolvida permitiu verificar que o operador PCI, ainda que não tenha, numa perspetiva estática, capacidade para influenciar alguns parâmetros da oferta (v.g., capacidade, frequências, portos de escala), consegue negociar, no âmbito dos contratos de *slots*, condições de acesso que lhe permitem atuar como um concorrente dos restantes armadores que operam na rota em causa com navios próprios.
164. Em resultado, a PCI tem conseguido manter uma quota de mercado na rota Continente-RAM na ordem dos **[10-20]**%, desde que opera a rota com base em acordos de aquisição de *slots* nos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE. Foi ainda possível verificar que, pelo menos para alguns clientes, terá um papel relevante para a negociação/obtenção de condições de preço competitivas na rota Continente-RAM.
165. Adicionalmente, o papel da PCI não pode ser visto de uma perspetiva meramente estática. Ainda que de acordo com a Notificante o negócio da carga contentorizada não seja o enfoque do plano de atividade da PCI, não se pode excluir que esta pudesse vir a equacionar a reafecção de um navio próprio à rota perante uma evolução favorável das condições económicas da rota Continente-RAM. Este facto é aliás passível de conferir poder negocial à PCI *vis-à-vis* o Grupo Sousa e o Grupo ETE, na negociação do acesso a *slots*.
166. Não se pode, assim, excluir que a operação de concentração, ao eliminar a PCI do mercado, enquanto alternativa negocial aos outros dois operadores, possa levar a uma redução da concorrência no mercado e da capacidade dos clientes para obterem condições comerciais mais favoráveis.
167. A extensão do impacto da eliminação do papel da PCI depende, em grande medida, da intensidade concorrencial entre os restantes operadores. Num contexto de equilíbrio competitivo, i.e, em que os operadores determinam unilateralmente as suas estratégias de mercado, existindo suficiente excesso de capacidade, é possível que este efeito seja atenuado, em certa medida, por uma resposta concorrencial dos dois armadores que permanecerão na rota para captarem os clientes finais e diluírem os custos fixos da operação.

168. Na documentação de apresentação da proposta de venda, elaborado pela PCI, é estimado que **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]** O mesmo documento refere ainda que “**[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**”.
169. A AdC procurou recolher a perspetiva dos clientes quanto ao impacto da operação de concentração no mercado. Do universo de clientes que responderam à questão relativa ao impacto da operação, as opiniões transmitidas dividiram-se entre aqueles que atribuíram um impacto nulo à operação no mercado (4 clientes) e aqueles que consideram que a operação terá um impacto negativo nas condições de concorrência no mercado (5 clientes).
170. Com efeito, alguns clientes antecipam que a operação de concentração em apreço é passível de ter um impacto negativo no mercado.
171. A **[CONFIDENCIAL - cliente]**, por exemplo, refere que “*após a concentração existirá, no mercado, menos um operador, com as consequências daí inerentes em termos de diminuição da concorrência*”. Considera que a operação reforçará o controlo dos parâmetros da concorrência pelo Grupo Sousa, na medida em que reforça a sua posição de mercado e reduz a concorrência “*com as consequências teóricas daí inerentes em termos de imposição de preços*”, destacando, contudo, a disciplina concorrencial que resulta da presença do Grupo ETE. O cliente **[CONFIDENCIAL - cliente]** considera que, após a operação, “*o Grupo Sousa terá um reforço do seu controlo sobre a capacidade, os preços e frequências na rota Continente-RAM, ficando com o monopólio, não sendo o grupo ETE suficiente para exercer um poder concorrencial*”. Já o cliente **[CONFIDENCIAL - cliente]** considera que a operação de concentração não alterará a situação do mercado, ainda que expressando dúvidas quanto à capacidade do Grupo ETE, atenta a sua capacidade excedentária, para reagir a um eventual aumento de preço desencadeado pelo Grupo Sousa.
172. De todo o exposto, não se pode excluir que da operação de concentração possam resultar eventuais efeitos unilaterais, associados, numa perspetiva estática, à redução das alternativas negociais para os clientes e, numa perspetiva dinâmica, à redução do número de operadores passíveis de reagir à evolução do mercado com expansão da capacidade afeta à rota.
173. Ainda assim, em função da evolução do mercado, a extensão da capacidade excedentária poderia, num cenário de interação competitiva entre os operadores, atenuar parcialmente o impacto da redução das alternativas negociais.
174. Contudo, e tal como *infra* se verá, na secção de efeitos coordenados, a operação de concentração reduz também a probabilidade de que os operadores interajam de forma competitiva a estratégias de restrição de capacidade e aumento de preço pelos seus concorrentes.
175. Note-se que os compromissos apresentados pela Notificante, e que adiante se detalham, ao assegurar as condições para que um operador possa iniciar atividade na rota, **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**, permite repor as condições de concorrência e a disciplina concorrencial que a PCI viesse a desempenhar no contrafactual de ausência da operação.

Conclusão

176. Atenta a análise *supra*, conclui-se que:
- (i) o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM tem um índice de concentração bastante elevado;

- (ii) a PCI tem conseguido manter uma quota de mercado na RAM na ordem dos [10-20]%, desde que opera a rota com base em acordos de aquisição de *slots* nos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE;
- (iii) a PCI tem condições particularmente favoráveis à respetiva operação, na medida em que é um armador que não suporta os custos de um navio e tem acesso a preços de *slot* [CONFIDENCIAL - contratos].

177. Conclui-se ainda que:

- (i) a PCI, não atuando na rota Continente-RAM com um navio próprio mas com recurso a *slots* que adquire em navios de terceiros armadores, não poderá concorrer ou diferenciar-se dos restantes operadores por via das frequências, dos portos de origem e de destino e dos horários das partidas e das chegadas;
- (ii) no entanto, dispõe de uma política comercial de preços autónoma, beneficiando de preços de aquisição de *slots* particularmente favoráveis, ainda que determinados, a montante, pelos armadores concorrentes;
- (iii) a possibilidade de reafecção de navio à rota pela PCI e, também, o facto de a carga da PCI poder constituir um foco de disputa pelos armadores com navio na rota, parecem passíveis de conferir poder negocial à PCI face aos armadores do Grupo Sousa e/ou do Grupo ETE.

178. Nestes termos, não se exclui que a operação de concentração em causa seja passível de redundar em preocupações jusconcorrencais significativas, resultantes de efeitos unilaterais no mercado relevante em apreço.

179. Não obstante, conclui-se *infra* que os compromissos apresentados pela Notificante são considerados suficientes e adequados a obviar as preocupações jusconcorrencais aqui identificadas, atendendo, em particular, a que os mesmos contribuirão para promover as condições de contestabilidade do mercado.

5.2.3.2. Efeitos coordenados

180. Na presente secção analisam-se os potenciais efeitos coordenados passíveis de resultar da operação de concentração, atendendo, entre outros, ao facto de se estar perante um mercado significativamente concentrado, com uma procura estável, em que se verifica uma elevada simetria e ligações entre os principais armadores, características estas que, em tese, contribuem para facilitar a coordenação de comportamentos entre as empresas.

181. Acrescente-se ainda que, conforme será analisado *infra*, a presente operação de concentração é suscetível de reforçar a simetria e as ligações entre os dois armadores que se manterão no mercado, o Grupo Sousa e o Grupo ETE, para além de resultar na saída do mercado de um terceiro armador e, consequentemente, no reforço do nível de concentração do mercado, fatores que, em tese, contribuem para reforçar a probabilidade e a sustentabilidade de eventuais comportamentos coordenados entre os dois armadores que se manterão no mercado.

182. Refira-se que, considerando que a AdC pudesse vir a equacionar, na sua análise, eventuais efeitos coordenados decorrentes da operação, “*na medida em que se poderia considerar uma possível leitura de redução de três para dois operadores*”, a Notificante sublinha que nesta análise se “*deverá ponderar o carácter muito atípico da operação*”, tendo em conta que a “*PCI opera na RAM, sem navio e sem cumprir o DL 7/2006, com base numa licença excepcional e transitória válida até 31.12.2015. Perdeu capacidade competitiva, perdendo clientes e o controlo sobre a sua operação (escala/serviço/etc.)*”;

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 34 haja sido considerado como confidencial.

*manteve-se na rota RAM enquanto decorria o processo de venda da PCI, deteriorando-se o seu estado financeiro”.*⁶³

183. Em suma, considera a Notificante que da operação não decorre “*verdadeiramente [...] um caso de decréscimo de 3 para 2 armadores na RAM, pois que a PCI já não o é materialmente há muito*”. Mais refere que, “*assim sendo, os potenciais efeitos coordenados inerentes a um decréscimo do número de armadores já se teriam sentido desde 2011 - sendo que os factos demonstram que não é observável qualquer efeito típico de coordenação: as quotas não estão estáticas [...]; os clientes mudam de armador; os preços do frete não subiriam...*”. Por fim, a Notificante destaca ainda a ausência de barreiras à entrada.⁶⁴
184. Não obstante, recorde-se que o setor do transporte marítimo de mercadorias é, tradicionalmente, caracterizado pela existência de uma extensa cooperação entre armadores, nomeadamente através de *slot charter agreements*, como os que a PCI estabelece com os restantes operadores, de consórcios e de alianças estratégicas, tal como referido *supra* no ponto 41. Estes mecanismos de cooperação visam, em regra, um melhor aproveitamento de economias de escala, de rede e de âmbito, contribuindo também, no entanto, para reforçar as ligações estruturais entre diferentes armadores e, nessa medida, poderão reforçar a probabilidade e sustentabilidade de potenciais efeitos coordenados.
185. A abordagem metodológica da AdC na avaliação dos efeitos coordenados, no âmbito do controlo de concentrações, envolve, num primeiro momento, a identificação das principais **características de mercado** e a verificação se as mesmas contribuem para tornar esse mercado mais vulnerável à coordenação de comportamentos entre as empresas. Importa igualmente verificar as **condições para a coordenação**⁶⁵ traduzidas, nomeadamente, na capacidade para estabelecer os termos da coordenação, na sustentabilidade interna e na sustentabilidade externa da coordenação. Por fim, procede-se a uma análise do **impacto da operação de concentração** em termos de probabilidade e sustentabilidade dos potenciais efeitos coordenados, bem como do grau de coordenação.⁶⁶
186. Uma operação de concentração pode gerar efeitos coordenados se tiver implicações na forma como as empresas interagem, tornando mais fácil, estável ou efetiva a coordenação de comportamentos das empresas no mercado.
187. Realce-se, contudo, que a avaliação dos efeitos coordenados de uma operação de concentração não assenta numa análise binária da existência ou não de coordenação, antes e após a concretização da concentração, mas antes na avaliação do impacto específico da operação na probabilidade, na sustentabilidade e no grau da coordenação de comportamentos no mercado.
188. Refira-se que a abordagem metodológica aos efeitos coordenados expressa no ponto 185 está de acordo com a análise desenvolvida pela Comissão Europeia no caso ABF / GBI, em que a Comissão Europeia contestou a operação de concentração entre as empresas ABF e GBI com base em efeitos coordenados. A análise da Comissão – que

⁶³ Resposta da Notificante de 3.11.2015 à questão 7, págs. 22 e 23.

⁶⁴ Resposta da Notificante de 3.11.2015 à questão 7, págs. 22 e 23.

⁶⁵ Ou, por vezes, identificado como Mecanismo Provável de Coordenação.

⁶⁶ Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais*, disponível em http://www.concorrenca.pt/vPT/Noticias_Eventos/Comunicados/Documents/Linhas_de_Orientacao_p_ara_a_Analise_Economica_de_Operacoes_de_Concentracao_Horizontais.pdf.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 35
haja sido considerado como confidencial.

segue de perto a jurisprudência comunitária, em particular a resultante do caso Airtours / First Choice, bem como as Orientações da Comissão Europeia para a apreciação de operações de concentração horizontais – considerou, por um lado, as características de mercado passíveis de contribuir para a coordenação de comportamentos entre as empresas; a identificação das condições para a coordenação em termos, nomeadamente, da transparência de mercado que permita a monitorização de eventuais desvios à coordenação, da existência de um mecanismo credível que resulte na punição de eventuais desvios à coordenação, bem como das condições para sustentabilidade interna e externa da coordenação; e, por último, verificar em que medida é que a concentração é passível de reforçar ou tornar mais provável a coordenação de comportamentos, no sentido de tornar mais fácil, estável ou efetiva a coordenação de comportamentos das empresas no mercado.⁶⁷

189. Procede-se, agora, à análise dos efeitos coordenados no caso concreto da presente operação de concentração, seguindo a abordagem metodológica *supra* referida.

5.2.3.2.1. Características do mercado em causa e potenciais efeitos coordenados

190. No que se refere às características do mercado em causa, bem como o potencial impacto destas sobre a vulnerabilidade do mercado para a coordenação de comportamentos entre as empresas, segmenta-se a análise entre características relativas (i) à estrutura de oferta; (ii) à estrutura da procura; (iii) ao tipo de interação entre as empresas no mercado; (iv) ao grau de transparência do mercado e (v) a eventuais barreiras à entrada no mercado e ao eventual contrapoder negocial dos clientes.

Das características relativas à estrutura de oferta

191. No que se refere às características relativas à estrutura de oferta, importa ter em conta, nomeadamente, o nível de concentração da oferta, o número de operadores ativos no mercado, bem como a maior ou menor simetria existente entre os mesmos, as possíveis ligações estruturais ou de outra ordem que se estabelecem entre os vários operadores de mercado, a presença simultânea de vários operadores em diferentes mercados (i.e., contactos multimercado).
192. De facto, nos termos da prática estabelecida⁶⁸, um determinado mercado será tanto mais vulnerável à coordenação de comportamentos quanto maior for a concentração da oferta, menor for o número de operadores ativos no mercado, maior for a simetria entre os vários operadores, e maiores forem as ligações estruturais ou de outra ordem que se estabeleçam entre os vários operadores de mercado. A existência de contactos multimercado também é, normalmente, entendida como uma característica que contribui para a vulnerabilidade do mercado à coordenação de comportamentos entre as empresas.
193. Ora, conforme se viu *supra*, o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM apresenta, já no cenário prévio à operação de concentração, uma **estrutura de oferta significativamente concentrada**, com um nível de concentração, medido pelo *Índice de Herfindahl-Hirschman*, a assumir um valor igual a

⁶⁷ Vide as decisões da Comissão Europeia de 23.9.20018 no caso COMP/M.4980 – ABF/GBI Business e de 22.9.1999 no caso IV/M.1524 – Airtours /First Choice.

⁶⁸ Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais* citado.

cerca de [**>2000**] pontos e em que os dois maiores operadores de mercado representam, em conjunto, cerca de [**90-100**]%.

194. Acresce que a operação de concentração resulta num claro reforço da concentração do mercado, com o *Índice de Herfindahl-Hirschman* a aumentar cerca de [**>250**] pontos, e o número de operadores ativos no mercado a reduzir-se para, apenas, 2.
195. Por outro lado, não obstante se verificar uma diferença significativa entre as posições de mercado dos dois maiores operadores – com o Grupo Sousa e o Grupo ETE a assumirem, em 2014, quotas de mercado na ordem dos [**60-70**]% e [**20-30**]%, respetivamente –, estas posições de mercado estão sensivelmente em linha com a capacidade que cada um dos armadores disponibiliza na rota Continente-RAM – com o Grupo Sousa e o Grupo ETE a disponibilizarem 2 e 1 navio, respetivamente. Este tipo de contexto de mercado, ainda que não-simétrico, não impede a emergência de um equilíbrio cooperativo em que a segmentação coordenada do mercado é feita de forma a refletir a assimetria na posição no mercado de cada operador.
196. Refira-se que a própria Notificante sublinha este aspeto ao referir que “[a] partir de 2012, estão na rota Madeira-Continente em operação 2 armadores com 2/3 (GS) e 1/3 (ETE) dos navios em operação – o que, à partida e em termos absolutos (sem elasticidade), significaria uma divisão da carga de 66% para 33%”.⁶⁹
197. Note-se ainda que a simetria entre operadores e o seu potencial impacto nas condições de coordenação não se cinge às quotas de mercado, das empresas, devendo ainda considerar-se outros aspetos, tais como a simetria ao nível da estrutura de custos, qualidade dos produtos ou serviços oferecidos, capacidade excedentária, níveis de integração vertical.
198. Ora, verifica-se uma certa simetria nas operações na rota Continente-RAM entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, com ambos a apresentarem estruturas de custos semelhantes (i.e., pesando, sobretudo, os custos fixos de operação dos navios) e níveis de integração vertical sensivelmente idênticos, em que ambos os Grupos presentes em vários níveis da cadeia de valor, controlando transitários, agentes de navegação e serviços portuários e de logística.
199. Acresce, ainda, terem-se identificado um conjunto de **ligações estruturais ou de ordem comercial** entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, o que é passível de contribuir para reforçar a vulnerabilidade do mercado a possíveis comportamentos coordenados entre estas duas empresas. De facto, o Grupo Sousa e o Grupo ETE constituíram, recentemente, uma empresa comum com vista à exploração em regime de concessão do Terminal Multipurpose de Lisboa, principal terminal de carga e descarga de mercadorias na rota Continente-RAM. Em termos de relações comerciais, importa destacar os acordos de *slot* celebrados, de forma cruzada, entre todos os armadores que atuam na rota Continente-RAM.
200. Por último, note-se que o Grupo Sousa e o Grupo ETE interagem numa multiplicidade de mercados distintos, para além do mercado em análise, destacando-se, de entre várias outras atividades desenvolvidas pelos dois grupos económicos⁷⁰, a presença de ambos no transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAA. Note-se que, conforme notado *supra*, a existência de **contactos multimercado** é, normalmente, entendida como uma característica que contribui para a vulnerabilidade do mercado à coordenação de comportamentos entre as empresas.

⁶⁹ Vide resposta da Notificante de 3.11.2015 à questão 1, pág. 7.

⁷⁰ V.g., atividades de transitário, agente de navegação e operações portuárias.

201. Importa ainda referir que a operação de concentração em apreço resulta, por um lado, no reforço dos contactos multimercado entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, uma vez que permite ao Grupo Sousa expandir as suas atividades para a rota da África Ocidental onde já atua o Grupo ETE e, por outro lado, resulta no reforço das ligações estruturais ou de ordem comercial entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, uma vez que aquele passa a assumir a atual posição da PCI nos acordos de *slots* com o Grupo ETE na rota da África Ocidental nas linhas Guiver e Morabeza, reforçando-se, assim, as interdependências entre o Grupo ETE e o Grupo Sousa.⁷¹

Das características relativas à estrutura de procura

202. No que se refere às características relativas à estrutura de procura, importa ter em conta, nomeadamente, a elasticidade preço da procura, bem como a maior ou menor estabilidade e previsibilidade da procura de mercado.
203. De facto, nos termos da prática estabelecida⁷², um determinado mercado será tanto mais vulnerável à coordenação de comportamentos quanto mais reduzida for a elasticidade preço da procura de mercado, uma vez que os ganhos potenciais associados a tal coordenação serão, tendencialmente, tanto maiores quanto menor for a referida elasticidade de mercado.
204. Ora, a importância para os consumidores do serviço regular de transporte marítimo de mercadorias na rota Continente-RAM — que levou a que o mesmo fosse enquadrado como serviço público — e a exiguidade de alternativas viáveis ao referido transporte marítimo contribuem, tendencialmente, para que uma **elasticidade de mercado reduzida**.
205. Por outro lado, também quanto maior for a **estabilidade e previsibilidade da procura**, maior tenderá a ser a vulnerabilidade do mercado à coordenação de comportamentos⁷³. Ora, conforme referido *supra*, a procura do serviço de transporte marítimo regular de mercadorias, na rota Continente-RAM, tem assumido uma certa estabilidade e previsibilidade, o que, *per se*, é passível de contribuir para reforçar as condições para tornar o mercado mais vulnerável à coordenação de comportamentos.
206. Finalmente, nos termos da prática estabelecida⁷⁴, mercados onde as **transações são frequentes e de reduzida dimensão** são mais vulneráveis a comportamentos coordenados, por oposição àqueles que se caracterizam pela existência de grandes contratos ocasionais, representando, estes últimos, oportunidades substanciais de lucro que dificultam a coordenação de comportamentos.
207. Ora, no caso concreto dos serviços de transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM, a maioria dos clientes procuram este tipo de serviços numa frequência que será, em regra, semanal ou inferior (coincidindo com a regularidade das saídas dos navios), em transações que, pela sua regularidade, serão tendencialmente de pequena dimensão.

⁷¹ Atualmente, o Grupo ETE disponibiliza *slots* à PCI na linha Morabeza e, simultaneamente, a PCI disponibiliza *slots* ao Grupo ETE na linha Guiver.

⁷² Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais*.

⁷³ *Idem*.

⁷⁴ *Idem*.

Das características relativas à interação entre as empresas no mercado

208. Adicionalmente, o mercado do transporte marítimo de mercadorias na rota Continente-RAM caracteriza-se por **interações repetidas entre as empresas**, condição necessária para que exista um mecanismo credível e eficaz para a penalização de eventuais desvios aos termos da coordenação.⁷⁵
209. Na mesma linha do referido no ponto anterior, a existência de uma **elevada flexibilidade/facilidade de ajustamento de preço**, ao permitir às empresas reagir rapidamente face a eventuais desvios aos termos da coordenação, é uma característica que contribui para a vulnerabilidade do mercado a riscos de coordenação.
210. No caso em apreço, concluiu-se, da investigação de mercado levada a cabo, que não existem contratos de médio / longo prazo entre os armadores e a maioria dos seus clientes, os quais tendem a procurar o armador e a saída de navio que, semanalmente, lhes garanta o melhor preço. Nessa medida, parece haver uma elevada flexibilidade/facilidade de ajustamento de preços.
211. Acresce que, sobre os preços de tabela, tendem a ser aplicados descontos que poderão variar de cliente para cliente e, possivelmente, também de semana para semana⁷⁶.
212. De facto, a generalidade dos clientes questionados pela AdC refere que, não obstante haver tabelas de preços, se desconhece o preço real aplicado a cada cliente (atendendo aos descontos)⁷⁷. Neste contexto, vários clientes informam que há descontos em função do volume de carga transportado.⁷⁸

Das características relativas ao grau de transparência do mercado

213. Nos termos da prática estabelecida⁷⁹, a transparência no mercado facilita a determinação e monitorização dos termos da coordenação, sendo, por isso, uma das características que torna os mercados mais propícios à coordenação de comportamentos.
214. Ora, no caso em apreço, a aplicação de descontos que poderão variar de cliente para cliente, conforme referido nos pontos anteriores, tende a reduzir o grau de transparência do mercado, designadamente ao nível dos preços efetivamente aplicados a cada cliente.
215. De facto, a existência desses descontos elimina a transparência que decorreria de uma mera aplicação da tabela de preços, tendo resultado da investigação de mercado levada a cabo pela AdC junto de vários clientes e concorrentes, que os preços finais não são conhecidos pelos vários intervenientes no mercado.⁸⁰

⁷⁵ *Idem*.

⁷⁶ Neste sentido, veja-se as respostas da Salem, da Unicer, da [CONFIDENCIAL – cliente] e da Sonae/Modelo. Em sentido parcialmente diverso, a [CONFIDENCIAL – cliente] refere que o único operador que oferece descontos é a PCI e a [CONFIDENCIAL – cliente] refere que “não existe margem para negociação para descontos além dos descontos tabelados”.

⁷⁷ Vide respostas das empresas [CONFIDENCIAL – clientes] já referidas.

⁷⁸ Respostas dos seguintes clientes: [CONFIDENCIAL – cliente], [CONFIDENCIAL – cliente], Salem, Unicer, [CONFIDENCIAL – cliente] e Sonae.

⁷⁹ Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais*.

⁸⁰ Cf., no sentido referido, as respostas da Notificante de 22.9.2015 (pág. 13) e da ETE de 1.10.2015 (pág. 3).

216. Note-se, contudo, que em determinadas circunstâncias, a ausência de transparência ao nível das condições de preços poderá ser obviada pela capacidade para as inferir, indiretamente, de outros elementos observáveis ou para estabelecer os termos da coordenação ao nível de outras variáveis mais facilmente observadas.⁸¹
217. Ora, no mercado relevante em apreço, há a referir que, contrariamente ao que acontecerá com os preços efetivamente praticados, verifica-se uma maior transparência nos volumes de cargas transportadas por cada armador.
218. Efetivamente, para além de diferentes fontes de informação de mercado a que a generalidade dos armadores recorre⁸², a existência de contratos de *slot* – que resultam no transporte de carga de um armador no navio de outro armador – contribuem para reforçar tal transparência de mercado. Acresce que o Grupo Sousa e o Grupo ETE, por via do controlo que exercem sobre a OPM e/ou sobre o TML (i.e., que operam os terminais que, em Lisboa e na Madeira, movimentam a carga transportada na rota Continente-RAM), têm acesso a informação completa e em tempo útil relativa aos volumes de carga transportados na rota em causa, por cada um dos navios e armadores presentes na mesma.
219. Assim, conclui-se que, relativamente aos volumes de carga movimentados na rota Continente-RAM, existe uma **efetiva transparência no mercado** que o torna mais propício a riscos de coordenação de comportamentos entre as empresas, em particular entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE.

Das características relativas a eventuais barreiras à entrada e ao contrapoder negocial dos clientes

220. A inexistência de barreiras significativas à entrada e à expansão no mercado é uma característica que, ao condicionar a sustentabilidade externa da coordenação, reduz, de forma significativa, a vulnerabilidade do mercado a riscos de coordenação. O mesmo se aplica aos mercados que se caracterizam pela existência de um contrapoder negocial dos clientes das empresas envolvidas na coordenação.⁸³
221. Com efeito, a existência de barreiras à entrada e à expansão é necessária para que exista um poder de mercado coletivo, já que, na sua ausência, qualquer tentativa de incremento nos preços, no âmbito de uma eventual coordenação de comportamentos, induziria a entrada de novos concorrentes no mercado. O mesmo é válido se os clientes dispuserem de um significativo contrapoder negocial, que lhes permita reagir a eventuais aumentos de preços resultantes de uma coordenação de comportamentos e, dessa forma, contribuir para desestabilizar a coordenação.
222. Ora, resultou, da investigação levada a cabo pela AdC, que o mercado em apreço se caracteriza por **significativas barreiras à entrada** associadas, essencialmente, à dimensão do mercado, à existência de capacidade excedentária, a algumas relações de confiança com os clientes, que se conjugam com as obrigações de serviço público que obrigam a uma permanência mínima de dois anos no mercado. Por outro lado, resultou também que a grande **maioria dos clientes não dispõe de um contrapoder negocial**

⁸¹ Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais*.

⁸² Vide estatísticas da INSTAT apresentadas pela ETE a 10.11.2015.

⁸³ Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais*.

significativo, em particular pela inexistência de alternativas aos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE.

223. A Notificante defende que *“estamos perante um mercado sem barreiras significativas à entrada (para além da própria dimensão do mercado, que in casu não releva), conforme se demonstrou ao longo do procedimento e a própria observação empírica do mercado demonstra (veja-se a facilidade de entrada da Boxlines e da Armas – aliás com características muito distintas – e a perspectiva actual de concorrência do serviço ferry). Para além dos argumentos já desenvolvidos nas anteriores respostas da Notificante (flexibilidade no tipo de oferta e no investimento), há uma manifesta ausência de barreiras, incluindo regulatórias, bastando cumprir o DL 7/2006 e obter a respectiva licença. Estas características tornam o mercado relevante em causa invulnerável à coordenação de comportamentos, desde logo por tornarem insustentáveis quaisquer putativos efeitos coordenados”*.⁸⁴
224. Ora, não obstante o licenciamento do transporte de mercadorias na rota Continente-RAM não parecer constituir uma barreira à entrada por não existir um *numerus clausus* de operadores, o mesmo encontra-se estabelecido no Decreto-Lei n.º 27/2006, de 4 de janeiro, que prevê que *“[o]s armadores interessados em efectuar os transportes a que se refere o presente artigo carecem de autorização do Instituto Portuário dos Transportes Marítimos (IPTM), com vista a verificar se as condições em que pretendem operar estão em conformidade com as disposições do presente decreto-lei e a garantir que os serviços às diversas ilhas das Regiões Autónomas são prestados de forma não discriminatória e sem perturbações graves de tráfego ou de mercado”* (vide n.º 3 do artigo 5.º, sublinhado nosso).
225. Acresce que o licenciamento se encontra associado a um conjunto de obrigações de serviço público previstas no referido Decreto-Lei n.º 27/2006, que tendem a aumentar os custos e diminuir a flexibilidade de entrada, tais como a obrigatoriedade de assegurar a continuidade do serviço pelo período mínimo de dois anos e de utilizar navios de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu, bem como obrigações em termos de remuneração e nacionalidade da tripulação⁸⁵.
226. Às obrigações de natureza legal e regulamentar que acabámos de identificar, acrescem os custos fixos inerentes à operação do navio (note-se que a PCI opera sem navio ao abrigo de um regime excecional), num cenário como o atual de capacidade excedentária, que constituem um desincentivo à entrada de novos operadores.
227. Sobre esta matéria, remete-se para a análise apresentada *supra* em que se concluiu que a existência de uma capacidade excedentária na rota, face à evolução previsível da procura, tenderá a constituir uma barreira efetiva à entrada no mercado.
228. Neste sentido, a **[CONFIDENCIAL – operadores de mercado]**, refere-se aos *“custos fixos incorridos no transporte de carácter regular e com frequências pré-estabelecidas em determinada rota”* como uma barreira à entrada no mercado, acrescentando que *“considerando a tipologia do transporte em análise, praticamente todos os custos poderão ser considerados como fixos. Neste tipo de custos assume importância o facto do armador/operador aportar meios próprios com dimensão adequada à rota ou recorrer*

⁸⁴ Resposta da Notificante de 3.11.2015, pág. 23.

⁸⁵ Vide artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 27/2006, de 4 de janeiro. Sobre este ponto, a Notificante refere que, *“como resulta das características da cabotagem insular, os custos fixos são constantes, sobretudo com o navio e o combustível, atendendo a que há uma saída regular inadiável e legalmente necessária – que obriga os armadores ao fornecimento contínuo e frequente”* (resposta de 22.9.2015, pág. 13).

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 41 haja sido considerado como confidencial.

a partilha de capacidade de transporte com outros armadores, bem como a imputação a esta rota dos seus custos de 'estrutura'".⁸⁶

229. Ora, **[CONFIDENCIAL – estratégia dos operadores de mercado]**, referem que o principal fator de que depende a entrada na rota Continente-RAM se prende com a possibilidade de rentabilização do investimento efetuado, tendo em conta o volume de carga transportada.
230. No que respeita à decisão de entrada no mercado, a Notificante refere que a *“dimensão de um operador é naturalmente relevante – embora na prática e como se demonstrou o nível de investimento é muito variável – na medida em que se traduz numa capacidade financeira que permite, num esforço de entrada, baixar as margens e ganhar quota de forma agressiva”*. Mais refere que *“[a] cobertura geográfica, embora relevante, é facilmente contornável com as disponibilidades mundiais de capacidade e oferta disponíveis, tendo os acordos de slots um papel relevante nesse ponto (embora sempre numa perspectiva de colmatar necessidades dos clientes mas não se traduzindo numa verdadeira aposta na rota). A licença é muito fácil de obter e gratuita (custo apenas do registo)”*.⁸⁷
231. Pelos clientes foram também identificadas, como principais barreiras à entrada, a captação de carga/clientes associada à inexistência de carga suficiente, atendendo à reduzida dimensão da rota, para rentabilizar outro navio nesta rota⁸⁸.
232. A título de exemplo, refere a **[CONFIDENCIAL – cliente]**, que *“[q]uando a PCI deixou de ter navio pela redução de volume na rota, ou seja, a rota não tinha carga para rentabilizar 5 navios, a PCI não deixou de ter capacidade para satisfazer os seus clientes, porque os navios continuaram a fazer esta rota, mas tinha dificuldade em ter condições e capacidade para efectuar ofertas competitivas”*.⁸⁹
233. Por outro lado, no que respeita a uma possível entrada patrocinada por clientes, a maioria dos clientes considera não existir capacidade dos clientes da rota Continente-RAM para, individualmente ou de forma organizada, promoverem diretamente a

⁸⁶ Resposta da **[CONFIDENCIAL – operador de mercado]**, pág. 1.

⁸⁷ Resposta da Notificante de 22.9.2015, pág. 19. A Transinsular refere, sobre este ponto, o seguinte: *“[Entrada] Muito fácil. Tem que disponibilizar navio, e cumprir com os demais requisitos legais, consubstanciados em obrigações de serviço público previstos no DL 7/2006 que regulamenta o transporte de cargas para a RAM, Cabotagem Nacional para garantir a qualidade, a regularidade, a transparência e a igualdade na prestação do serviço”* (resposta de 23.9.2015, pág. 4). Por sua vez, **[CONFIDENCIAL – operadores de mercado]** refere o seguinte: *“consideramos que a entrada neste mercado será relativamente fácil, desde que economicamente viável”*. Consideram ainda que, *“presentemente, não são as questões de investimento, as quais poderão ser supridas por um afretamento, de obtenção de autorizações ou de equipamento que podem dificultar uma entrada neste mercado”*, acrescentando que *“o principal factor que condicionará um novo entrante será a viabilidade económica do projecto, a qual poderá também ser influenciada pela complementaridade que esta rota possa aportar a outras rotas já operadas, bem como a dimensão do operador que poderá permitir uma ‘diluição’ dos seus custos de ‘estrutura’ e, marginalmente, dos custos fixos”* (resposta de **[CONFIDENCIAL – operador de mercado]**).

⁸⁸ Neste sentido vide respostas dos clientes consultados: Alcotrans, **[CONFIDENCIAL – 3 clientes]**. Unicer, **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]** e Sonae. A **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]** aponta ainda como barreira à entrada a *“estruturação do atual sistema portuário”*.

⁸⁹ Cfr. resposta **[CONFIDENCIAL – cliente]**.

expansão de capacidade afeta à rota e a entrada de novos operadores na rota em causa.⁹⁰

234. Não obstante, tal hipótese parece não ser afastada em termos absolutos pela **[CONFIDENCIAL – clientes]**, que referem o seguinte: (i) **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]** e (ii) **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]**⁹¹.
235. Em suma, os clientes presentes na rota Continente-RAM não parecem, em geral, considerar como provável a entrada de um novo operador no mercado, sobretudo tendo em conta a falta de escala que a rota, segundo os mesmos, apresenta.
236. Importa ainda referir que a reduzida dimensão da rota Continente-RAM e a capacidade excedentária atualmente existente na mesma, bem como as obrigações de serviço público impostas que impedem, por exemplo, uma entrada na rota por um período curto, poderão torná-la pouco atrativa para os armadores de maior dimensão, nomeadamente para os armadores internacionais. Veja-se, por exemplo, que o risco assumido por um armador internacional que decida entrar na rota seria elevado, em resultado, designadamente, das obrigações de serviço público que obrigam à manutenção das operações por um período mínimo de dois anos.
237. Já no que concerne a um eventual contrapoder comercial dos clientes, parece resultar que a grande maioria dos clientes não dispõe de um contrapoder comercial significativo face aos armadores, atendendo, nomeadamente, à dimensão reduzida desses clientes e à inexistência de alternativas aos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE.
238. Não obstante, encontram-se presentes na rota alguns clientes de grande dimensão, como os principais grupos do setor da distribuição, tendo inclusivamente um destes clientes, o Grupo Sonae, estado presente na rota como armador através da Box Lines, empresa que alienou ao Grupo Sousa em 2010.
239. Neste âmbito, importa recordar que não terá sido afastada em absoluto **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]** uma eventual entrada dos próprios na rota Continente-RAM como armadores, caso tal fosse “*economicamente justificável (face aos volumes em questão)*”, mas não antevendo os mesmos que tal venha a acontecer.⁹²

Conclusão

240. A AdC identificou diversas características do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM que, nos termos da prática estabelecida⁹³, são passíveis de contribuir para o risco de vulnerabilidade do mercado à coordenação de comportamentos, em particular, entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE.
241. Referimo-nos, entre outras, às seguintes características do mercado: (i) mercado com uma estrutura de **oferta significativamente concentrada**; (ii) em que existe uma certa **simetria** entre os vários armadores, em particular, entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE; (iii) identificam-se um conjunto de **ligações estruturais ou de ordem comercial** entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE; (iv) identificam-se determinados **contactos**

⁹⁰ Vide respostas da **[CONFIDENCIAL – cliente]**, que prevê que tal situação não mudará “nas próximas décadas”, da **[CONFIDENCIAL – cliente]** que refere que esse aumento corresponde a uma “*realidade algo distante*” e da Unicer de 25.9.2015, que refere que “*a capacidade é baixa*”.

⁹¹ Cfr. as respostas da **[CONFIDENCIAL – operadores de mercado]**.

⁹² Cfr. as respostas **[CONFIDENCIAL – estratégia de empresa]**.

⁹³ Vide Projeto da AdC relativo às *Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração Horizontais*.

multimercado entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE; (v) **reduzida elasticidade** da procura de mercado; (vi) elevada **estabilidade e previsibilidade da procura**; (vii) **transações frequentes** e de reduzida dimensão; (viii) **interações repetidas** entre as empresas; (ix) elevada **flexibilidade de ajustamento de preços**; (x) uma certa **transparência no mercado**, em particular ao nível das cargas transportadas; (xi) existência de **barreiras à entrada** no mercado e (xii) **ausência de contrapoder negocial dos clientes** significativo.

242. Conclui-se, assim, numa avaliação integrada da variedade de aspetos *supra* analisados, que parecem encontrar-se reunidas diversas características que, no seu conjunto, poderão ser consideradas suscetíveis de tornar o mercado relevante em causa vulnerável à coordenação de comportamentos.

5.2.3.2.2. Condições para a coordenação

243. Conforme referido *supra* no ponto 185, a coordenação de comportamentos entre empresas pressupõe que estejam reunidas três condições traduzidas, nomeadamente, (i) na capacidade de se **estabelecerem os termos da coordenação**, (ii) na **sustentabilidade interna** da coordenação, e (iii) na **sustentabilidade externa** da coordenação.
244. No que concerne aos termos da coordenação, quanto mais fácil for a determinação de pontos de referência para a coordenação (*v.g.*, em termos de preços, volumes de vendas, quotas de mercado, distribuição de clientes, entre outros) e quanto mais alinhados se encontrarem os incentivos das empresas envolvidas relativamente aos termos de coordenação, maior é a sua capacidade para chegar a um consenso, ainda que tácito, sobre os termos da coordenação.
245. Em relação à sustentabilidade interna da coordenação, esta será tanto mais forte quanto mais alinhados se encontrarem os incentivos das empresas envolvidas, no sentido de não pretenderem desviar-se, de forma unilateral, dos termos estabelecidos para a coordenação. Tal implica, por um lado, que seja possível monitorizar o adequado cumprimento dos termos de coordenação, identificando, em tempo útil, eventuais desvios e tais termos de coordenação por parte das empresas envolvidas e, por outro lado, que existam mecanismos credíveis de retaliação sobre as empresas que se desviarem dos termos da coordenação.
246. Por último, no que se refere à sustentabilidade externa da coordenação, é importante que agentes terceiros (*v.g.*, empresas concorrentes que não participam na coordenação, potenciais entrantes no mercado ou clientes) não tenham a capacidade e o incentivo para desestabilizar a coordenação.
247. Assim, a existência de barreiras à entrada e à expansão é necessária para que exista um poder de mercado coletivo das empresas envolvidas na coordenação, já que, na sua ausência, qualquer tentativa de incremento nos preços, no âmbito de uma eventual coordenação de comportamentos, induziria a entrada de novos concorrentes no mercado ou a expansão de atuais concorrentes não envolvidos na coordenação. O mesmo é válido se os clientes dispuserem de um significativo contrapoder negocial, que lhes permita reagir a eventuais aumentos de preços resultantes de uma coordenação de comportamentos e, dessa forma, contribuir para desestabilizar a coordenação.

Da capacidade para estabelecer os termos da coordenação

248. Conforme referido *supra* no ponto 244, a existência de pontos de referência para a coordenação, em termos, designadamente, de preços, volumes de vendas, quotas de mercado, distribuição de clientes, entre outros, tenderá a facilitar um consenso, ainda que tácito, sobre os termos da coordenação.
249. Ora, no caso concreto em apreço, o número de navios que cada armador afetou à rota em causa, com o Grupo Sousa e o Grupo ETE a operarem 2 e 1 navios, respetivamente, bem como as respetivas capacidades de carga disponíveis, poderão servir como pontos de referência para a coordenação, resultando numa quota de mercado “natural” de sensivelmente 66% e 33% para o Grupo Sousa e para o Grupo ETE.
250. Note-se, a este propósito, que a Notificante argumenta que os desvios da quota do Grupo Sousa, face à sua quota “natural” de 66%, são relativamente reduzidos e têm-se mantido aproximadamente constantes nos últimos anos, desde que a PCI e o Grupo Armas retiraram os respetivos navios da rota Continente-RAM.⁹⁴
251. Note-se ainda que, desde que a PCI retirou o respetivo navio da rota Continente-RAM, as taxas de ocupação dos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE aumentaram – como seria, aliás, expetável face à redução da capacidade total na rota por via da retirada do navio da PCI – tendo, também, as taxas de ocupação dos navios de cada um daqueles operadores se aproximado entre si.
252. Refira-se ainda que, no cenário pré-operação, o Grupo Sousa e o Grupo ETE apenas podiam estimar o que a PCI carregava nos navios do concorrente e, conseqüentemente, por diferença face à carga total carregada, apenas podiam estimar a quota de mercado do (seu principal) concorrente⁹⁵. Em resultado da operação e do desaparecimento da PCI como operador independente, passam a conhecer, com maior exatidão, a quota de mercado de cada um dos armadores concorrentes. Nessa medida, a operação de concentração poderá contribuir para facilitar o estabelecimento dos termos da coordenação, designadamente em termos de quotas de mercado ou de cargas transportadas por cada armador.
253. Note-se por fim que, neste setor, a capacidade afeta à rota é um importante determinante da intensidade concorrencial entre operadores de transporte marítimo. O eventual mecanismo de coordenação poderia envolver uma interdependência da decisão dos operadores no que diz respeito à capacidade a afetar à rota, no sentido de reduzir a capacidade excedentária e assim induzir um aumento no preço cobrado aos clientes finais. A existência de *slot-charter agreements*, ao permitir soluções cooperativas para fazer face às necessidades de espaço em navio dos operadores, pode auxiliar na implementação de uma estratégia desta natureza.
254. Com efeito, conforme as afirmações *supra* referidas, alguns clientes parecem percecionar a possibilidade de decisões conjuntas relativamente à capacidade na rota Continente-RAM como medida para fazer face à redução da rentabilidade na rota.

⁹⁴ Resposta da Notificante de 3.11.2015, pág. 17.

⁹⁵ Existe informação publicamente disponível ou de fácil acesso sobre os volumes de carga movimentado em cada porto. Este conhecimento é reforçado pelo facto de o Grupo Sousa e de o Grupo ETE operarem, em conjunto ou individualmente, os principais portos e terminais de origem ou de destino da carga movimentada na rota Continente-RAM.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 45 haja sido considerado como confidencial.

Da sustentabilidade interna da coordenação

255. Conforme referido *supra* no ponto 245, deverá, por um lado, conseguir-se monitorizar o adequado cumprimento dos termos da coordenação, identificando, em tempo útil, eventuais desvios a tais termos de coordenação por parte das empresas envolvidas e, por outro lado, deverão existir formas credíveis de retaliação sobre as empresas que se desviaram dos termos da coordenação.
256. Estes mecanismos de monitorização e de retaliação serão fundamentais para que as empresas envolvidas na coordenação não desviem, de forma unilateral, dos termos estabelecidos para tal coordenação e, de modo equivalente, para reforçar a sustentabilidade interna da coordenação.
257. Ora, conforme notado *supra* nos pontos 217 a 219, contrariamente ao que acontecerá com os preços efetivamente praticados, verifica-se uma efetiva transparência nos volumes de cargas transportadas por cada armador no mercado relevante em apreço.
258. Efetivamente, para além de diferentes fontes de informação de mercado a que a generalidade dos armadores recorre⁹⁶, a existência de contratos de *slot* – que resultam no transporte de carga de um armador no navio de outro armador – contribuem para reforçar tal transparência de mercado. Acresce que o Grupo Sousa e o Grupo ETE, por via do controlo que exercem sobre a OPM e/ou sobre o TML (i.e., que operam os terminais que, em Lisboa e na Madeira, movimentam a carga transportada na rota Continente-RAM), têm acesso a informação completa e em tempo útil relativa aos volumes de carga transportados na rota em causa, por cada um dos navios e armadores presentes na mesma.
259. Nessa medida, conclui-se que, relativamente aos volumes de carga movimentados na rota Continente-RAM, existe uma efetiva transparência no mercado que facilita a adequada monitorização da carga transportada por cada um dos armadores e, consequentemente, de eventuais desvios relevantes face aos termos da coordenação (v.g., quotas de mercado ou capacidades excedentárias).
260. Por outro lado, a existência de diversos contactos multimercado e de relações estruturais ou de ordem comercial, entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, tal como referido *supra* nos pontos 199 e 200, reforça a possibilidade de retaliação sobre as empresas que desviem dos termos da coordenação, contribuindo, dessa forma, para a sustentabilidade interna da coordenação.
261. Note-se, aliás, que a operação de concentração em apreço, ao resultar no reforço dos contactos multimercado⁹⁷ e das ligações estruturais ou de ordem comercial⁹⁸ entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, reforça as interdependências entre os dois Grupos e, nessa medida, também as possibilidades de retaliação de eventuais desvios aos termos da coordenação e a sustentabilidade interna da coordenação.

⁹⁶ Vide estatísticas da INSTAT apresentadas pela ETE a 10.11.2015.

⁹⁷ Uma vez que permite ao Grupo Sousa expandir as suas atividades para a rota da África Ocidental, onde já atua o Grupo ETE.

⁹⁸ Uma vez que o Grupo ETE disponibiliza *slots* à PCI na linha Morabeza e, simultaneamente, a PCI disponibiliza *slots* ao Grupo ETE na linha Guiver (passando o Grupo Sousa, em resultado da operação de concentração, a assumir a posição da PCI nos acordos de *slots* com o Grupo ETE na rota da África Ocidental).

Da sustentabilidade externa da coordenação

262. Resulta, dos pontos 222 e seguintes, que o mesmo se caracteriza pela existência de significativas barreiras à entrada e que a grande maioria dos clientes não dispõe de um contrapoder negocial significativo, em particular pela inexistência de alternativas aos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE. Estes aspetos contribuem para promover a sustentabilidade externa da coordenação, uma vez que eventuais aumentos de preços associados a uma coordenação de comportamentos entre, designadamente, o Grupo Sousa e o Grupo ETE dificilmente poderiam ser contrariados pelos clientes (na ausência de um contrapoder negocial destes) ou pela entrada no mercado de novos armadores.
263. Importa ainda notar que a operação de concentração em apreço, ao resultar no desaparecimento da PCI como um operador independente, contribui para reforçar a dependência dos clientes em relação aos armadores do Grupo Sousa e do Grupo ETE e, nessa medida, para limitar ainda mais um eventual contrapoder negocial dos clientes. Nesses termos, a operação de concentração é passível de contribuir para reforçar a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos, em particular entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE.
264. Sobre esta matéria da sustentabilidade externa da coordenação, importa aqui notar, tal como referido pela Notificante, que se encontra presentemente em curso uma consulta ao mercado pelo Governo Regional da Madeira tendente à concessão de uma linha de *ferry* Continente-RAM, que inclui, não só o transporte marítimo de passageiros, mas também o transporte marítimo de carga⁹⁹. Ora, podendo este concurso resultar na entrada de um novo concorrente na rota Continente-RAM, tal poderá contribuir para uma menor sustentabilidade externa da coordenação, em particular se este potencial entrante tiver a capacidade e os incentivos para contestar uma parte relevante da carga hoje transportada nos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE.

5.2.3.2.3. Impacto da operação de concentração

265. Conforme referido *supra* no ponto 185, depois de verificado, por um lado, se o mercado tem características que o tornam vulnerável à coordenação e, por outro lado, se estão reunidas as condições para a coordenação, importa proceder a uma análise do impacto da operação em termos de probabilidade e sustentabilidade dos potenciais efeitos coordenados, bem como do grau de coordenação.
266. Assim, concluiu-se *supra* que a operação de concentração:
- (i) resulta num claro reforço da concentração do mercado, com o *Índice de Herfindahl-Hirschman* a aumentar cerca de [**>250**] pontos, e o número de operadores ativos no mercado a reduzir-se para apenas 2 (cf. ponto 194);
 - (ii) ao resultar no desaparecimento da PCI como operador independente, contribui para que se conheçam, com maior exatidão, as quotas de mercado de cada um dos armadores concorrentes (cf. ponto 252);
 - (iii) ao reduzir o número de operadores, facilita a emergência de decisões interdependentes no que diz respeito à capacidade a afetar à rota;
 - (iv) resulta no reforço dos contactos multimercado entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, uma vez que permite ao Grupo Sousa expandir as suas atividades para a rota da África Ocidental;

⁹⁹ Vide as observações da Notificante de 18.8.2015.

- (v) aumenta a simetria da cobertura da rede geográfica de serviços dos operativos ativos na RAM, passando os dois operadores, Grupo Sousa e Grupo ETE, a estar ambos ativos na África Ocidental;
 - (vi) resulta no reforço das ligações estruturais ou de ordem comercial entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE, uma vez que aquele passa a assumir a atual posição da PCI nos acordos de *slots* com o Grupo ETE na rota da África Ocidental nas linhas Guiver e Morabeza, contribuindo igualmente, desta forma, para reforçar a simetria entre os dois operadores em causa.¹⁰⁰
267. Ora, o desaparecimento da PCI como operador independente, ao contribuir para que se conheçam, com maior exatidão, as quotas de mercado de cada um dos armadores independentes, é passível de facilitar o **estabelecimento dos termos da coordenação**, designadamente em termos de quotas de mercado ou de cargas transportadas por cada armador.
268. Note-se que a PCI, não obstante não ter autonomia, numa perspetiva estática, em termos de decisões de capacidade e frequências, é um *player* que detém uma posição não despreciada no mercado, que serve de alternativa negocial, pelo menos para alguns clientes, e que está numa posição privilegiada, face a outros potenciais entrantes, para decidir a colocação de um navio face a uma evolução positiva das condições económicas da rota.
269. Esta ameaça da reintrodução de um navio pela PCI, que em função da evolução de mercado poderá vir a assumir maior importância concorrencial, pode constituir um foco de destabilização e disciplinar o comportamento dos armadores ativos na rota com navio próprio.
270. Já o reforço dos contactos multimercado e das ligações estruturais ou de ordem comercial entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE reforça as interdependências entre os dois Grupos e, nessa medida, também as possibilidades de retaliação de eventuais desvios aos termos da coordenação e, conseqüentemente, contribui para promover a **sustentabilidade interna da coordenação**.
271. Ademais, o desaparecimento da PCI como um operador independente contribui para promover a **sustentabilidade externa da coordenação**, uma vez que uma possível deterioração coordenada das condições de oferta por parte do Grupo Sousa e do Grupo ETE deixaria de se traduzir numa perda de clientes destes operadores, atendendo, designadamente, a que passaria a inexistir no mercado qualquer alternativa aos serviços daqueles dois operadores.
272. Este aspeto ganha relevância na medida em que, no cenário atual e conforme se referiu *supra* nos §§ 177 e 178, a PCI dispõe de condições particularmente favoráveis à respetiva operação e que lhe têm permitido manter uma quota de mercado na RAM na ordem dos **[10-20]%**, uma vez que é um armador que não suporta os custos de um navio e tem acesso a preços de *slot* **[CONFIDENCIAL - contratos]**.
273. Assim, no cenário atual, um eventual aumento coordenado de preços por parte do Grupo Sousa e do Grupo ETE tenderia a resultar num desvio de clientes destes armadores para a PCI, a qual estaria em condições de lhes garantir condições de preços determinadas, essencialmente, pelos custos de aquisição de *slots*.
274. Nesses termos, a presença da PCI no mercado como operador independente, que tem acesso a *slots* nos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE em condições

¹⁰⁰ Atualmente, o Grupo ETE disponibiliza *slots* à PCI na linha Morabeza e, simultaneamente, a PCI disponibiliza *slots* ao Grupo ETE na linha Guiver.

particularmente favoráveis, poderia ser suscetível de colocar em causa a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE.

275. E, *a contrario*, o desaparecimento da PCI como um operador independente, que resulta da operação de concentração, é passível de contribuir para promover a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre os restantes armadores que atuam no mercado em apreço.
276. Acresce ainda que, conforme se referiu *supra* nos §§ 177 e 178, a possibilidade da PCI vir a reafectar um navio próprio à rota Continente-RAM, bem como o facto de, eventualmente, a carga da PCI constituir um foco de disputa pelos armadores com navio na rota, contribui para que possa, no cenário atual, ser colocada em causa a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE.
277. Assim, o desaparecimento da PCI como um operador independente, que resulta da operação de concentração, ao afetar as possibilidades de entrada de um novo operador na rota com um navio próprio (*in casu*, a PCI) ou de disputa da respetiva carga pelos outros dois armadores, é passível de contribuir para promover a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre os restantes armadores que atuam no mercado em apreço.
278. Nesses termos, a operação de concentração em apreço é suscetível de criar ou reforçar as condições para a **sustentabilidade externa da coordenação** de comportamentos, em particular entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE.
279. E, conseqüentemente, conclui-se que a operação de concentração é passível de ter um impacto significativo ao nível do estabelecimento dos termos da coordenação, bem como da sustentabilidade interna e, também, da sustentabilidade externa da coordenação.
280. O reforço destas condições torna mais provável a emergência de um equilíbrio cooperativo na rota, em que há interdependência na decisão da capacidade a afetar à rota, no sentido de reduzir o excesso de capacidade e aumentar os preços praticados, em benefícios dos armadores que a operam. Em resultado, reduzem-se os momentos de disrupção na sequência de decisões unilaterais de expansão da capacidade afeta à rota assim como a frequência e duração de episódios de “guerra de preços” entre os operadores na rota.

5.2.3.2.4. Conclusão sobre os efeitos coordenados

281. Face ao exposto, conclui-se, não só, haver várias características de mercado que, no seu conjunto, são suscetíveis de o tornar vulnerável à coordenação de comportamentos (cf. ponto 242); como também estarem reunidas as condições necessárias que permitem a coordenação de comportamentos, designadamente em termos do estabelecimento dos termos da coordenação (cf. ponto 248 e seguintes), da sustentabilidade interna (cf. ponto 255 e seguintes) e da sustentabilidade externa da coordenação (cf. ponto 262 e seguintes); e, por último, a operação contribui para reforçar as condições para a coordenação de comportamentos (cf. ponto 266 e seguintes).
282. Deste modo, conclui-se que a operação de concentração é suscetível de redundar em efeitos coordenados e, nessa medida, é passível de resultar em entraves significativos à concorrência no mercado.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 49 haja sido considerado como confidencial.

283. Não obstante, conclui-se *infra* que os compromissos apresentados pela Notificante são considerados suficientes e adequados a obviar as preocupações jusconcorrenciais aqui identificadas, atendendo, em particular, a que os mesmos contribuirão para promover as condições de contestabilidade do mercado e, nessa medida, para atenuar as condições de sustentabilidade externa que seriam necessárias à existência de efeitos coordenados.

5.3. Efeitos verticais

284. De acordo com as Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não horizontais, uma operação vertical apenas poderá, eventualmente, constituir 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 relacionados.
285. Desta forma, apenas serão analisados os mercados relevantes e os mercados relacionados que apresentem quotas de mercado superiores a 30%.

5.3.1. Encerramento do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM

286. Atendendo aos mercados relacionados identificados *supra*, analisam-se aqui os eventuais efeitos de encerramento do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM resultantes, nomeadamente, da integração com as atividades da Notificante (i) no mercado dos agentes de navegação no Porto do Caniçal (RAM); (ii) no mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada nos Portos da Madeira; e (iii) no mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada nos Portos da Madeira.
287. As quotas da Notificante nestes mercados foram (i) de **[40-50]**% no mercado dos agentes de navegação no Porto do Caniçal (RAM); (ii) de **[90-100]**% no mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada nos Portos da Madeira; e (iii) de **[90-100]**% no mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada nos Portos da Madeira.
288. No entanto, importa ter em conta que o Grupo Sousa já se encontra integrado verticalmente na fase prévia à concentração ora em análise, uma vez que desenvolve um conjunto de atividades que constituem um elo de ligação na cadeia logística de transporte de mercadorias, atividade *core* deste grupo económico.
289. Assim, os principais efeitos desta integração vertical serão prévios à operação de concentração, não decorrendo da mesma e, nessa medida, a concentração não é suscetível de resultar no encerramento do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM.

5.3.2. Encerramento dos mercados relacionados com o mercado do transporte marítimo de mercadorias na rota Continente-RAM

290. São mercados relacionados com a rota Continente-RAM todos os mercados de movimentação de carga portuária, de transitários, de agentes de navegação e de outras prestações de serviços referidos *supra* nos pontos 29 a 34.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 50 haja sido considerado como confidencial.

291. Atendendo ao estatuto da PCI de armador sem navio na rota em causa, verifica-se, para os estritos efeitos de análise na presente secção, que a situação pós concentração não será substancialmente diferente da situação anterior, uma vez que se mantém o mesmo número de armadores com navio que operam esta rota.
292. Como tal, considera-se que a capacidade e o incentivo do Grupo Sousa para encerrar os mercados relacionados com o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM não será alterada em resultado da operação de concentração.
293. Assim, os principais efeitos desta integração vertical serão prévios à operação de concentração, não decorrendo da mesma e, nessa medida, a concentração não é suscetível de resultar no encerramento dos mercados relacionados aqui em apreço.

5.4. Conclusões

294. Na sequência da análise *supra* explanada, atendendo a que a Notificante não está presente na rota de África Ocidental e, nomeadamente, tem uma presença residual na rota Continente-RAA, concluiu-se que da operação não resultarão problemas de natureza horizontal para a concorrência no mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental e os portos da rota da África Ocidental e no mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre o Continente e a RAA.
295. Já no que respeita ao mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre o Continente e a RAM, concluiu-se que a PCI, tendo acesso a acordos de *slot charter* com os outros dois armadores em boas condições de custo e tendo uma política de preços autónoma, representa uma força concorrencial relevante naquela rota.
296. Neste âmbito, apurou-se que a PCI detém uma posição concorrencial relevante no mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre o Continente e a RAM, representando, de forma estável, mesmo após a retirada do navio próprio, cerca de **[10-20]**% da carga transportada nesta rota.
297. Assim, a operação levaria à eliminação de um operador num mercado que já apresenta índices de concentração muito elevados e em que estão presentes apenas 3 armadores.
298. Mais se considera que a PCI representa uma força concorrencial significativa, seja com base numa eventual disputa da carga da PCI pelos Grupos Sousa e pelo Grupo ETE, seja pela *ameaça* de reposição de navios na rota Continente-RAM.
299. Nestes termos, não se exclui que a operação de concentração em causa seja passível de redundar em preocupações jusconcorrencais significativas, resultantes de efeitos unilaterais no mercado relevante em apreço.
300. Tendo sido analisada a possibilidade de resultarem efeitos coordenados da operação, conclui-se que se verificam várias características de mercado passíveis de, no seu conjunto, serem suscetíveis de o tornar vulnerável à coordenação de comportamentos.
301. Conclui-se ainda que se encontram reunidas as condições necessárias para uma coordenação de comportamentos, designadamente em termos do estabelecimento dos termos da mesma, da sua sustentabilidade interna e da sua sustentabilidade externa.
302. Resulta também da análise que a operação de concentração contribui para reforçar as condições para a coordenação de comportamentos.
303. Deste modo, conclui-se que a operação de concentração é suscetível de redundar em efeitos coordenados e, nessa medida, é passível de resultar em entraves significativos à concorrência efetiva no mercado.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 51 haja sido considerado como confidencial.

304. Não obstante, será concluído *infra* que os compromissos apresentados pela Notificante são considerados suficientes e adequados a obviar as preocupações jusconcorrenciais identificadas, atendendo, em particular, a que os mesmos contribuirão para promover as condições de contestabilidade do mercado.

6. CLÁUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS

305. Nos termos da Cláusula 10^a do Contrato está prevista uma **[CONFIDENCIAL – Contrato]**, nos seguintes termos: **[CONFIDENCIAL – Contrato]**.
306. Nos termos do n.º 5 do artigo 41.º da Lei da Concorrência, a decisão que autoriza uma operação de concentração abrange igualmente as restrições diretamente relacionadas com a realização da mesma e a ela necessárias.
307. A referida obrigação de não concorrência deve, assim, ser apreciada nos termos do n.º 5 do artigo 41.º da Lei da Concorrência.
308. Ora, segundo a Notificante, esta obrigação está em linha com o previsto na Comunicação da Comissão Europeia relativa às Restrições Diretamente Relacionadas e Necessárias às Concentrações¹⁰¹, na medida em que, refere, **[CONFIDENCIAL – Contrato]**.
309. Refere ainda a Notificante que a previsão de **[CONFIDENCIAL – duração temporal da cláusula]** é totalmente necessária nesta operação, sendo-o também em regra no transporte marítimo regular de mercadorias, **[CONFIDENCIAL – Contrato]**; como tal, acrescenta a Notificante, o **[CONFIDENCIAL – Contrato]**.
310. Releva ainda, segundo a Notificante, neste âmbito, **[CONFIDENCIAL – Contrato]**.
311. Mais refere que o prazo **[CONFIDENCIAL – Contrato]**.
312. Atendendo ao âmbito subjetivo, material e temporal, concorda-se com a justificação apresentada pela Notificante de que a **[CONFIDENCIAL – Contrato]** é necessária à viabilidade da operação, preservando o valor do negócio a transmitir.
313. Nestes termos, considera-se que a **[CONFIDENCIAL – Contrato]** acima referida é necessária à realização da operação e se encontra diretamente relacionada com a mesma.

7. PARECER DO REGULADOR

314. Estando em causa um setor regulado, a AdC solicitou, ao abrigo do artigo 55.º da Lei da Concorrência, parecer do IMT, que informou a 25.6.2015 que nada tinha a obstar à realização da operação de concentração.

¹⁰¹ Vide Comunicação da Comissão relativa às restrições diretamente relacionadas e necessárias às concentrações, publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*, C 56, de 5.3.2005, §20, também invocada pela Notificante.

8. COMPROMISSOS

8.1. Descrição dos Compromissos propostos pela Notificante

315. Tal como concluído *supra* no ponto 178, na sequência da análise efetuada, a AdC não exclui que a operação de concentração em causa seja passível de redundar em preocupações jusconcorrencais significativas, resultantes de efeitos unilaterais no mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM.
316. A AdC concluiu ainda que, para além desse mercado ter várias características que, no seu conjunto, são suscetíveis de o tornar vulnerável à coordenação de comportamentos (cf. ponto 242) e de estarem reunidas as condições necessárias que permitem a coordenação de comportamentos (em termos do estabelecimento dos termos da coordenação, da sustentabilidade interna e da sustentabilidade externa da coordenação), a operação contribui para reforçar as condições para a coordenação de comportamentos (cf. ponto 266 e seguintes). Em consequência, considera a AdC que a operação de concentração é suscetível de redundar em efeitos coordenados e, nessa medida, é passível de resultar em entraves significativos à concorrência efetiva na rota Continente – RAM.
317. Refira-se, em particular, ter-se concluído que o efeito da operação de concentração para o reforço das condições para a coordenação de comportamentos resulta do desaparecimento da PCI como operador independente, que, em suma, se considera:
- (i) ser suscetível de facilitar o **estabelecimento dos termos da coordenação**, designadamente em termos de quotas de mercado ou de cargas transportadas por cada armador, na medida em que permite que se conheçam, com maior exatidão, as quotas de mercado de cada um dos armadores independentes;
 - (ii) contribuir para promover a **sustentabilidade interna da coordenação** em resultado do seu impacto no reforço dos contactos multimercado e das ligações — e interdependências — estruturais e comerciais entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE (pelo facto de a operação da PCI na África Ocidental passar a ser detida pelo Grupo Sousa,) e, nessa medida, também das possibilidades de retaliação de eventuais desvios aos termos da coordenação;
 - (iii) contribuir para promover a **sustentabilidade externa da coordenação**, uma vez que resulta na eliminação da PCI como um operador independente, afetando, assim, as possibilidades de entrada e de aumento da capacidade na rota (pela PCI) e da disputa da respetiva carga pelos outros dois armadores.
318. De modo a assegurar a manutenção de uma concorrência efetiva no mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM, a Notificante apresentou um documento de compromissos, com base no qual se obriga, perante a AdC, a:
- (i) Disponibilizar um contrato de *slots* com vigência durante dois anos a um novo entrante na rota Continente – RAM, i.e., um armador que (a) venha no futuro a operar na rota Continente – RAM ou (b) seja selecionado pelos órgãos de governo, Administração Portuária (APRAM) ou da administração pública da RAM para efetuar as ligações marítimas nessa rota, com um navio ferry para o transporte misto de passageiros e mercadorias no quadro da consulta ao mercado atualmente em curso (1º Compromisso);
 - (ii) A título subsidiário, em caso de não verificação da condição de entrada de um novo operador nos termos previstos no 1º Compromisso no prazo de 9 meses após a presente decisão, disponibilizar um contrato de *slots* e/ou de *cross-*

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

booking de *slots* a qualquer armador que entre na rota Continente – RAM, até ao termo do prazo de 5 anos após a Decisão da AdC (2º Compromisso);

- (iii) Abster-se de apresentação de proposta para a operação tipo *ferry* na rota Continente – RAM, no quadro da consulta ao mercado atualmente em curso para o transporte misto de passageiros e mercadorias entre o Continente e a RAM em operação *ferry*.

- 319. Note-se que os contratos de *slots* e de *cross-booking de slots*, referidos no ponto anterior, deverão ser disponibilizados em condições idênticas às que, atualmente, estão previstas no contrato de *slots* entre o Grupo Sousa e a PCI, sem prejuízo das partes poderem negociar contratos que lhes sejam mais favoráveis.
- 320. A AdC considera que os Compromissos propostos pelas Notificantes eliminam as preocupações jusconcorrenciais *supra* identificadas, tal como se explicita de seguida.
- 321. Em particular, conclui-se que os compromissos contribuirão para promover as condições de contestabilidade do mercado e, nessa medida, para atenuar as condições de sustentabilidade externa que seriam necessárias á existência de efeitos coordenados, bem como para obviar aos riscos de efeitos unilaterais que foram identificados *supra*.

8.2. Avaliação dos Compromissos

- 322. Tal como referido *supra*, o desaparecimento da PCI como um operador independente contribui para promover a sustentabilidade externa da coordenação, uma vez que uma possível deterioração coordenada das condições de oferta por parte do Grupo Sousa e do Grupo ETE deixaria de se traduzir numa perda de clientes destes operadores, atendendo, designadamente, a que passaria a inexistir no mercado qualquer alternativa aos serviços daqueles dois operadores.
- 323. Este aspeto ganha relevância na medida em que, no cenário atual e conforme se referiu *supra* nos pontos 177 e 178, a PCI dispõe de condições particularmente favoráveis à respetiva operação e que lhe têm permitido manter uma quota de mercado na RAM na ordem dos **[10-20]%**, uma vez que é um armador que não suporta os custos de um navio e tem acesso a preços de *slot* **[CONFIDENCIAL - contratos]**.
- 324. Nesses termos, a presença da PCI no mercado como operador independente, que tem acesso a *slots* nos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE em condições particularmente favoráveis, poderia ser suscetível de colocar em causa a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre o Grupo Sousa e o Grupo ETE. E, *a contrario*, o desaparecimento da PCI como um operador independente, que resulta da operação de concentração, é passível de contribuir para promover a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre os restantes armadores que atuam no mercado em apreço.
- 325. Acresce ainda que o desaparecimento da PCI como um operador independente, que resulta da operação de concentração, ao afetar as possibilidades de entrada de um novo operador na rota com um navio próprio (*in casu*, a PCI) ou de disputa da respetiva carga pelos outros dois armadores, é passível de contribuir para promover a sustentabilidade externa da coordenação de comportamentos entre os restantes armadores que atuam no mercado em apreço.
- 326. Ora, está em curso, neste momento, uma consulta ao mercado para operar uma ligação entre o Continente e a RAM, em navio *ferry*, numa solução de transporte misto de passageiros e mercadorias, estando prevista para breve a conclusão desse processo e, consequentemente, a possível entrada de um novo operador na rota Continente-RAM.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 54 **haja sido considerado como confidencial.**

327. Assim, a verificar-se tal entrada no mercado, a AdC considera que a mesma contribuirá para atenuar as condições de sustentabilidade externa que seriam necessárias à existência de efeitos coordenados e, nessa medida, para obviar as preocupações jusconcorrenciais identificadas *supra*.
328. Acrescente-se, ainda, que, a verificar-se tal entrada no mercado, a mesma contribuirá, igualmente, para atenuar as condições para o estabelecimento dos termos da coordenação.
329. E, por último, a verificar-se tal entrada no mercado, a mesma permite obviar os riscos de efeitos unilaterais que foram identificados *supra*.
330. Ora, este cenário de possível entrada de um novo operador na rota Continente-RAM, em particular por via do procedimento de consulta ao mercado para operação de uma ligação *ferry* nesta rota, numa solução mista de transporte de passageiros e de carga levanta dois tipos de riscos.
331. Por um lado, ainda que se considere provável que o procedimento em causa venha a resultar numa entrada efetiva no mercado de um novo operador, num curto espaço de tempo, existe o risco de que tal entrada não venha a ocorrer ou, pelo menos, que tal não aconteça em tempo útil. Veja-se, por exemplo, os eventuais cenários em que o procedimento de seleção de um novo operador é anulado ou, não o sendo, fica vazio; veja-se também o eventual cenário em que o procedimento de seleção de um operador *ferry* para a rota Continente-RAM atribui a operação a um dos atuais armadores com navio que já operam nesta rota, o Grupo Sousa ou o Grupo ETE.
332. Nessa medida, os compromissos propostos pela Notificante foram densificados no sentido de se poder obviar a tais riscos, por via da previsão de um compromisso subsidiário de promoção das condições de contestabilidade do mercado (2º Compromisso), no caso de não ocorrer, no prazo de 9 meses, a entrada no mercado de um novo operador (*in casu*, em resultado, em particular, do procedimento para a seleção de operador de *ferry*); foram igualmente densificados no sentido do Grupo Sousa **[CONFIDENCIAL – 3º Compromisso]**.
333. Por outro lado, ainda no que concerne aos riscos referidos no ponto 330, mesmo que a entrada efetiva no mercado de um novo operador venha a ocorrer, num curto espaço de tempo e, em particular, por via do procedimento para a seleção de um operador *ferry*, importa garantir que este novo entrante esteja em condições de desempenhar, desde o início, uma efetiva concorrência sobre os armadores do Grupo Sousa e do Grupo ETE, tal como ocorria atualmente em relação à PCI, e, nessa medida, obviar às preocupações jusconcorrenciais identificadas *supra*.
334. Ora, conforme notado *supra*, a PCI dispõe de acesso a *slots* nos navios do Grupo Sousa e do Grupo ETE em condições de preços particularmente favoráveis, tendo a AdC entendido que se deveria garantir, ao operador que possa vir a entrar no mercado por via do *ferry*, condições de acesso a *slots* nos navios do Grupo Sousa pelo menos idênticas às que beneficiavam a PCI. Daí ter a Notificante proposto a sua disponibilidade para oferecer, a qualquer novo entrante que entre na rota Continente-RAM, nos 9 meses após a Decisão da AdC e, em particular, ao operador que possa entrar na rota por via da operação *ferry*, de um contrato de *slots* com condições idênticas às que atualmente vigoram para a PCI, sem prejuízo das partes poderem negociar contratos que lhes sejam mais favoráveis (1º Compromisso).
335. Acrescente-se que a oferta de *slots* em condições idênticas às que atualmente vigoram para a PCI, sem prejuízo das partes poderem negociar contratos que lhes sejam mais favoráveis, aplica-se igualmente ao compromisso subsidiário referido *supra*, o que,

também neste caso, permite reforçar efetivamente as condições de contestabilidade do mercado.

336. Em síntese, considera-se que a possível, e até provável, entrada no mercado de um novo armador, por via do procedimento para a seleção de uma operação *ferry*, numa solução mista de passageiros e carga, permitirá obviar às preocupações jusconcorrenciais identificadas *supra*.
337. A disponibilização, ao operador *ferry*, de condições de acesso a *slots* nos navios do Grupo Sousa idênticas às que beneficiam, atualmente, a PCI, permite garantir que este novo entrante esteja em condições de desempenhar, desde o início, uma efetiva concorrência sobre os armadores do Grupo Sousa e do Grupo ETE, tal como ocorria atualmente em relação à PCI, e, nessa medida, obviar às preocupações jusconcorrenciais identificadas *supra*.
338. Assim, a verificar-se tal entrada no mercado, em tempo útil, a AdC considera que o 1º Compromisso proposto pela Notificante seria adequado, necessário e suficiente à resolução das preocupações jusconcorrenciais identificadas *supra*, que resultam da operação de concentração.
339. Considera-se, contudo, que, atentos os riscos identificados *supra*, em particular no ponto 331, sempre seria necessário prever medidas, traduzidas em condições e obrigações, que permitissem mitigar tais riscos. A AdC concluiu, conforme análise *supra*, que a existência de um compromisso subsidiário (2º Compromisso), bem como de um compromisso **[CONFIDENCIAL – 3º Compromisso]**, permite obviar aos riscos identificados *supra*.
340. Em conclusão, considera-se que os compromissos oferecidos pela Notificante se afiguram suficientes, adequados e proporcionais à resolução das preocupações concorrenciais identificadas.

9. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

341. Nos termos dos n.ºs 1 a 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, atento o sentido da Decisão, promoveu-se a audiência prévia da Notificante que, a 23 de dezembro de 2015, comunicou à AdC que não apresentaria quaisquer comentários ao projeto de decisão.

10. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

342. 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, adota uma decisão de não oposição, nos termos da alínea a) do n.º 1 e n.º 3 do artigo 53.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:

DOCUMENTO DE COMPROMISSOS ASSUMIDOS PERANTE A AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

1. Nos termos do n.º 1 do artigo 51.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de Maio (“Lei da

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 56
haja sido considerado como confidencial.

Concorrência” ou “LdC”), a Notificante, Via Marítima, Lda., pessoa colectiva número 509 428 800 com domicílio em Avenida do Mar e das Comunidades Madeirenses, nº 21, 3º Andar, 9000-054 Funchal - Madeira – Portugal, assume perante a Autoridade da Concorrência (“AdC”) o cumprimento integral dos Compromissos que se seguem, que têm por objectivo eliminar as preocupações jus-concorrenciais identificadas no âmbito da análise da operação de concentração identificada em epígrafe.

2. Os Compromissos ora assumidos e de seguida descritos permitem que a AdC adopte uma decisão de não oposição no processo Ccent. n.º 24/2015 – Via Marítima/Portline, nos termos da alínea b) do n.º 1 e do número 2 do artigo 50.º e da alínea a) do n.º 1 e do n.º 3 do artigo 53.º da Lei da Concorrência, acompanhada da imposição das condições e obrigações (“Decisão”), no uso da competência que lhe é conferida pela alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º dos respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de Agosto.
3. Os Compromissos constantes do presente Documento de Compromissos entram em vigor na Data da Notificação da Decisão e fazem parte integrante da mesma.
4. Os prazos estabelecidos em dias no presente Documento de Compromissos suspendem-se aos Sábados, Domingos e feriados nacionais, excepto quando seja expressamente indicado o contrário ou estejam definidos em meses.
5. O presente Documento de Compromissos deve ser interpretado nos termos da Decisão e da Lei da Concorrência.

Secção A. DEFINIÇÕES

AdC	Autoridade da Concorrência (“AdC”).
APRAM	Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira / Autoridade Portuária.
Compromissos	O conjunto de Compromissos, particularmente identificados na Secção B abaixo, assumidos pela Notificante perante a AdC no âmbito da Operação de Concentração.
Contrato de Cedência de Slots	Contrato entre armadores, por meio do qual o proprietário ou afretador do navio (“owner”) aceita transportar carga contentorizada a outro armador (“charterer”), numa determinada rota e por um determinado preço e período.
Contrato de Cross-Booking de Slots	Contrato de prestação de serviços de transporte marítimo prestado por um armador, que emite o conhecimento de embarque (“bill of lading” ou “BL”), a solicitação de um outro armador, que não opera navios na rota em causa, recorrendo assim à subcontratação do primeiro armador para transporte contentorizado.
Condições Contratuais Idênticas às do Anexo 1	Condições previstas no Contrato de Cedência de Slots ou no Contrato de Cross-Booking de Slots, consoante o que for concretamente indicado no presente documento, cujos termos económico-financeiros, nomeadamente no que respeita a preços e quantidades, são idênticos aos constantes do contrato celebrado com a PCI, que constam do Anexo 1 (incluindo a tabela BAF - “Bunker Adjustment Factor”), não podendo o preço constante da minuta ser aumentado além da inflação.
Data da Decisão	Data da assinatura da Decisão pelo Conselho da AdC.
Data da Notificação da Decisão	Data em que a Notificante foi notificada da Decisão.
Decisão	Decisão de não oposição emitida pela AdC no âmbito do processo Ccent. n.º 24/2015 – Via Marítima/Portline, nos termos da alínea b) do n.º 1 e do número 2 do artigo 50.º da LdC e do artigo 53.º, n.º 1, alínea a) e n.º 3, da mesma Lei, acompanhada da imposição de condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento de Compromissos assumidos pela Notificante com vista a assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 58 haja sido considerado como confidencial.

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 3.º da LdC, nomeada pela Notificante e aprovada pela AdC, que tem o dever de monitorizar o cumprimento dos Compromissos pela Notificante.
Notificante	Via Marítima, Lda. (“Via Marítima”) e todas as empresas que, embora juridicamente distintas, constituem uma unidade económica ou mantêm entre si laços de interdependência nos termos previstos no n.º 2 do artigo 3.º da LdC, também referidas como Grupo Sousa.
Novo Entrante na Rota Continente - RAM	Todo e qualquer armador que - venha no futuro a operar na Rota Continente – RAM; ou - seja seleccionado pelos órgãos de governo, Administração Portuária (APRAM) ou da administração pública da RAM para efetuar as ligações marítimas nessa Rota, com um navio ferry para o transporte misto de passageiros e mercadorias no quadro da consulta ao mercado actualmente em curso; e que não seja actualmente um armador com licença para a <i>Cabotagem Insular</i> nesta Rota[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa].
Operação de Concentração	Negócio jurídico notificado à AdC a 06-02-2015, objecto do processo n.º 24/2015 Via Marítima / Portline (PCI), que visa a aquisição do Controlo Exclusivo sobre a PCI pela Via Marítima.
Partes	Via Marítima (Notificante) e PCI e empresas que respectivamente integrem a mesma unidade económica nos termos do n.º 2 do artigo 3.º da Lei da Concorrência.
RAM	Região Autónoma da Madeira.
Rota Continente - RAM	Transporte marítimo regular de carga contentorizada, efectuado entre os portos de Portugal continental e os portos da ilha da Madeira na Região Autónoma da Madeira, e vice-versa.

Secção B. COMPROMISSOS**Secção B.1 CONDIÇÕES**

6. De modo a assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva no mercado, a Notificante assume, perante a AdC, os seguintes Compromissos:

1.º COMPROMISSO:**DISPONIBILIZAÇÃO DE CONTRATO DE SLOTS PARA NOVO ENTRANTE NA ROTA CONTINENTE - RAM**

7. A Notificante compromete-se a oferecer a sua disponibilidade para celebrar um Contrato de Cedência de *Slots* que vigore por um período de 2 anos com um Novo Entrante na Rota Continente – RAM que:
- a. realize o transporte de mercadorias nesta Rota, em navio próprio ou afretado; ou
 - b. seja seleccionado pelos órgãos de governo, APRAM ou da administração pública da RAM para efetuar as ligações marítimas nesta Rota, com um navio ferry para o transporte misto de passageiros e mercadorias no quadro da consulta ao mercado actualmente em curso.
8. Para efeitos da alínea a) do ponto anterior, a Notificante compromete-se a comunicar por carta (com cópia para AdC) a sua disponibilidade para celebrar o Contrato de Cedência de *Slots* no prazo de 10 dias contados da data de início das operações do Novo Entrante na Rota Continente - RAM.
9. Para efeitos da alínea b) do ponto 7, a Notificante comunica ao Novo Entrante na Rota Continente - RAM, por carta (com cópia para AdC) no prazo de 10 dias contado do anúncio do armador seleccionado pelos órgãos de governo, APRAM ou da administração pública da RAM, a sua disponibilidade para celebrar o Contrato de Cedência de *Slots*.
10. Os contratos de cedência de *slots* referidos nos pontos 8 e 9 são celebrados em Condições Contratuais Idênticas às do Anexo 1, sem prejuízo de as partes poderem negociar um Contrato de Cedência de *Slots* que lhes seja mais favorável.
11. A minuta constante do Anexo 1 ao presente documento será enviada em anexo à carta referida nos pontos 8 e 9.
12. O Contrato de Cedência de *Slots* referido no ponto 7 será disponibilizado para assinatura até ao termo do prazo de 3 meses a contar da data do envio da comunicação previsto nos pontos 8 e 9 acima, conforme aplicável, devendo este prazo ser explicitamente referido na comunicação em causa.
13. Constitui incumprimento do 1.º Compromisso a não celebração do Contrato de Cedência de *Slots*, salvo no caso de o Novo Entrante na Rota Continente – RAM não ter interesse no contrato disponibilizado ou não aceitar as Condições Contratuais Idênticas às do Anexo 1 ao presente documento.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 60 haja sido considerado como confidencial.

2.º COMPROMISSO (SUBSIDIÁRIO):**DISPONIBILIZAÇÃO DE CONTRATO DE SLOTS E/OU DE CROSS-BOOKING DE SLOTS
A TODO E QUALQUER ARMADOR QUE ENTRE NA ROTA CONTINENTE - RAM**

14. Caso, no prazo de 9 meses após a Decisão, não se verifique a entrada de um Novo Entrante na Rota Continente – RAM nos termos previstos nas alíneas a) ou b) do ponto 7, a Notificante disponibilizará a todo e qualquer armador que entre na Rota Continente - RAM que não disponha de navio na Rota, até ao termo do prazo de 5 anos após a Decisão, um Contrato de Cedência de *Slots* em Condições Contratuais Idênticas às do Anexo 1.
15. Caso à data do início da vigência do Contrato de Cedência de *Slots* tenham decorrido mais do que 3 anos sobre a Data da Decisão, o contrato vigora por 2 anos.
16. A Notificante compromete-se a dar nota informativa da sua disponibilidade para celebrar um Contrato de Cedência de *Slots* com qualquer armador Novo Entrante na Rota Continente - RAM na página electrónica do Grupo Sousa ao longo dos 5 anos acima referenciados, em local visível e facilmente localizável.
17. Não obstante a prioridade natural da carga própria da Notificante, no caso de existência de pedidos de carga superior à capacidade disponível do navio para uma determinada viagem, será sempre transportada a carga do Novo Entrante na Rota Continente - RAM que tenha carácter urgente, tais como perecíveis e refrigerados.
18. **[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]**.
19. Constitui incumprimento do 2.º Compromisso a não celebração dos contratos referidos nos pontos 14 e 18, salvo no caso de o Novo Entrante na Rota Continente – RAM não ter interesse no contrato disponibilizado ou não aceitar as Condições Contratuais Idênticas às do Anexo 1 ao presente documento.
20. Constitui ainda incumprimento do 2.º Compromisso a não realização de transporte de mercadoria contentorizada objeto dos contratos celebrados nos termos referidos nos pontos 14 e 18, salvo no caso de demonstrada indisponibilidade de capacidade nos navios da Notificante.

3.º COMPROMISSO:**[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]**

21. A Notificante compromete-se **[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]**
22. O presente compromisso **[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]**
23. Constitui incumprimento do 3.º Compromisso **[CONFIDENCIAL – estratégia da empresa]**

Secção B.2 OBRIGAÇÕES**Obrigações relativas aos Compromissos****(i) Acompanhamento e fiscalização**

24. A Notificante compromete-se a manter a AdC regularmente informada sobre o cumprimento dos Compromissos, respondendo aos pedidos de esclarecimento e de informação que esta lhe dirija e reportando automaticamente todas as informações relevantes para o acompanhamento e fiscalização dos Compromissos, nomeadamente todos os contactos efetuados com vista à celebração do Contrato de Cedência de *Slots* ou do Contrato de *Cross-Booking* de *Slots*, todas as reclamações ou queixas recebidas, no prazo de 8 dias da respetiva receção ou conhecimento.
25. A Notificante submeterá à AdC, para validação prévia, o Contrato de Cedência de *Slots* ou o(s) Contrato(s) de *Cross-Booking* de *Slots* que celebre com os Novos Entrantes na Rota Continente - RAM.

(ii) Mandatário de Monitorização

26. A Notificante obriga-se a indicar e nomear um Mandatário de Monitorização, nos termos previstos nos pontos 32 a 41 *infra*.
27. O Mandatário de Monitorização deve ser independente das Partes, possuir as necessárias qualificações e experiência para exercer o mandato e não ter qualquer conflito de interesses.
28. O Mandatário de Monitorização é remunerado pela Notificante e atua no interesse da AdC, com vista ao cumprimento dos Compromissos. A Notificante obriga-se a estabelecer uma modalidade de retribuição com o Mandatário que não o possa inibir ou desincentivar do cumprimento escrupuloso do Mandato, bem como da boa e rápida execução dos Compromissos.
29. A Notificante obriga-se a prestar toda a assistência necessária ao Mandatário de Monitorização no cumprimento das respetivas funções, remetendo-lhe toda a informação considerada relevante, todas as recusas de carga e respectivas justificações e todas as reclamações ou queixas recebidas, no prazo de 8 dias da respetiva receção ou conhecimento.
30. O Mandatário de Monitorização tem a obrigação de manter a AdC regularmente informada sobre o cumprimento dos Compromissos, respondendo aos pedidos de esclarecimento e de informação que esta lhe dirija e reportando automaticamente todas as informações relevantes para o acompanhamento e fiscalização dos Compromissos, nomeadamente todos os contactos efetuados com vista à celebração do Contrato de Cedência de *Slots* ou do Contrato de *Cross-Booking* de *Slots*, todas as reclamações ou queixas recebidas, no prazo de 8 dias da respetiva receção ou conhecimento.
31. O Mandatário de Monitorização informa por escrito, com uma periodicidade trimestral, a AdC sobre a execução do Mandato, relatando o grau de cumprimento, no trimestre findo, dos Compromissos.

(iii) Selecção do Mandatário

32. A Notificante deve indicar um Mandatário de Monitorização para exercer as funções previstas no Contrato de Mandato de Monitorização, previamente aprovado pela AdC.
33. A Notificante entrega à AdC uma lista de, pelo menos, três entidades idóneas, individuais ou coletivas, que pretenda nomear para as funções de Mandatário de Monitorização, no prazo de 10 dias a contar das datas de início das operações do Novo Entrante na Rota Continente – RAM ou do anúncio do armador seleccionado pelos órgãos de governo, APRAM ou da administração pública da RAM, referidas respetivamente nos pontos 8 e 9.
34. Para além da identificação das entidades propostas, a lista deve ser acompanhada, relativamente a cada uma das entidades propostas de todos os elementos necessários à verificação dos requisitos previstos no ponto 27.
35. Depois de receber a lista elaborada pela Notificante, a AdC aprova todas as entidades propostas que considere reunirem os requisitos referidos no ponto 27, podendo recusar, fundamentadamente, qualquer das entidades propostas pela Notificante ou a totalidade das mesmas.
36. Caso a AdC aprove pelo menos duas das entidades propostas, a Notificante inicia de imediato negociações com a(s) entidade(s) aprovada(s) pela AdC com vista a obter um acordo sobre o Mandato.
37. Caso a AdC não aprove nenhuma das entidades propostas da primeira lista apresentada, a Notificante deve propor, nos 5 dias úteis seguintes à decisão de rejeição da AdC, o nome e elementos previstos nos pontos 33 e 34 de três novas entidades.
38. Caso a AdC aprove apenas uma das entidades propostas da primeira lista apresentada, a Notificante inicia de imediato as negociações com a entidade aprovada pela AdC com vista a obter um acordo sobre o Mandato ou propõe, nos 5 dias úteis seguintes a esta decisão da AdC, o nome e elementos previstos nos pontos 33 e 34 de duas novas entidades.
39. Caso a apreciação da primeira e segunda listas apresentadas não resulte na aprovação pela AdC de pelo menos duas entidades, a Notificante inicia de imediato as negociações com a entidade aprovada pela AdC com vista a obter um acordo sobre o Mandato, e informa a AdC, ou solicita a esta Autoridade que indique o nome de pelo menos duas entidades, com as quais a Notificante deve negociar para exercer as funções de Mandatário de Monitorização.
40. A Notificante negocea livremente com as entidades aprovadas 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.
41. 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 Notificante apresentar nova lista nos termos 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.
42. O Mandato de Monitorização deve entrar em vigor 1 (um) mês após o início da vigência do Contrato de Cedência de Slots ou o(s) Contrato(s) de *Cross-Booking* de Slots.

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

O Documento de Compromissos é acompanhado por dois documentos, em anexo à presente Decisão, e que fazem parte integrante da mesma.

Lisboa, 23 de dezembro 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	5
4.1. Mercado do Produto Relevante	5
4.2. Mercados Relacionados	8
4.3. Conclusão	11
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL	11
5.1. Enquadramento.....	11
5.2. Efeitos horizontais	13
5.2.1. Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental e os portos da África Ocidental	13
5.2.2. Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAA....	13
5.2.3. Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM ...	14
5.2.3.1. Efeitos unilaterais.....	14
5.2.3.2. Efeitos coordenados	34
5.2.3.2.1. Características do mercado em causa e potenciais efeitos coordenados	36
5.2.3.2.2. Condições para a coordenação	44
5.2.3.2.3. Impacto da operação de concentração	47
5.2.3.2.4. Conclusão sobre os efeitos coordenados	49
5.3. Efeitos verticais.....	50
5.3.1. Encerramento do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias na rota Continente-RAM	50
5.3.2. Encerramento dos mercados relacionados com o mercado do transporte marítimo de mercadorias na rota Continente-RAM	50
5.4. Conclusões	51
6. CLÁUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS	52
7. PARECER DO REGULADOR	52
8. COMPROMISSOS.....	53
8.1. Descrição dos Compromissos propostos pela Notificante	53
8.2. Avaliação dos Compromissos	54
9. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	56
10. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	56

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios da Notificante, para os anos de 2012 a 2014	3
Tabela 2 – Volume de negócios da PCI, para os anos de 2012 a 2014	4
Tabela 3 – Carga transportada por armador na rota Continente-RAA.....	14
Tabela 4 – Carga transportada por armador na rota Continente-RAM	15
Tabela 5 – Taxa média de ocupação dos navios dos vários armadores na rota	30
Tabela 6 – Carga da PCI transportada nos navios dos Grupos Sousa e ETE (%)	31

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução da capacidade e da procura na rota Continente – RAM	18
Gráfico 2 – Índice de Produção Industrial da OCDE e Índices para o PIB Mundial, Mercadoria Transportada e Carregamentos Marítimos de 1975 a 2014 (ano base 1990=100)	19
Gráfico 3 – Comércio Marítimo Internacional	19
Gráfico 4 – Quotas de mercado, 2007-2015	23
Gráfico 5 – Capacidade Excedentária (%) nas principais rotas de transporte marítimo a nível mundial	27
Gráfico 6 – Taxa média de ocupação dos navios dos vários armadores na rota Continente- RAM (<i>roundtrip</i>)	28
Gráfico 7 – Evolução da capacidade Excedentária, Capacidade Total e Quantidade Transportada, 2007-2015	29

Índice de Figuras

Figura 1 – Papel concorrencial da PCI.....	17
Figura 2 – Atividades dos Armadores presentes na RAM	21

ANEXO I

Minuta de Contrato de Cedência de *Slots* com tabela BAF, que faz parte integrante do Documento de Compromissos.

[CONFIDENCIAL – contrato]

ANEXO II**MINUTA****Contrato de Mandato de Monitorização**

Entre:

1. .º Via Marítima Lda, (doravante “*Via Marítima*” ou “Mandante”), com sede em em Avenida do Mar e das Comunidades Madeirenses, n.º 21, 3º Andar, 9000-054 Funchal - Madeira - Portugal, com o n.º de pessoa colectiva 509428800, neste acto 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 termos da alínea b) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 50.º e da alínea a) do n.º 1 e do n.º 3 do artigo 53.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de Maio (“Lei da Concorrência” ou “LdC”), uma decisão de não oposição acompanhada da imposição de condições e obrigações à operação objecto do Processo Ccent. n.º 24/2015 – Via Marítima/Portline (doravante “Decisão”) no dia ***[dia em que foi assinada a decisão]***, notificada à Via Marítima no dia ***[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 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;

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

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

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 68 haja sido considerado como confidencial.

Definições:

AdC: Autoridade da Concorrência.

Documento de Compromissos (ou “Compromissos”): Conjunto de condições e obrigações que a Via Marítima se obriga a cumprir no âmbito do processo Ccent. n.º 24/2015 – Via Marítima/Portline, constantes do Documento de Compromissos que se junta em anexo e que faz parte integrante do presente Contrato.

Mandatário de Monitorização: A pessoa responsável pelas tarefas atribuídas no Contrato de Mandato e que são as identificadas na Cláusula 1.^a.

Cláusula 1.^a**(Objecto, Escopo e Natureza do Mandato)**

1. Nos termos e condições do presente Contrato, o Mandante confere 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.
3. O Mandatário exerce as suas funções de acordo com o Plano de Monitorização aprovado pela Autoridade da Concorrência e pelas disposições contratuais que se seguem.

Cláusula 2.^a**(Poderes, Deveres e Direitos do Mandatário de Monitorização)**

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

- i. 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;
- ii. Informar a AdC regularmente sobre o cumprimento dos Compromissos;
- iii. Responder aos pedidos de esclarecimento e de informação que a AdC lhe dirija;
- iv. Reportar, no prazo de 8 dias da respectiva recepção ou conhecimento, todas as informações relevantes para o acompanhamento e fiscalização dos Compromissos, nomeadamente:
 - a) Todos os contactos efectuados com vista à celebração do Contrato de Cedência de Slots ou do Contrato de Cross-Booking;
 - b) Todas as queixas e reclamações recebidas.
- v. Elaborar e entregar, com periodicidade trimestral, à AdC, com cópia da versão não confidencial para o Mandante, um relatório escrito sobre a execução do Mandato, relatando o grau de cumprimento, no trimestre findo, 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.
- vii. O Mandatário deve exercer o Mandato de forma diligente e de boa-fé.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 69

viii. O Mandatário tem direito:

- a) a receber a retribuição prevista na Cláusula 5.^a; e
- b) 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 do cumprimento escrupuloso do mandato, bem como da boa e rápida execução dos compromissos.]

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.
- 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 as instruções que repare necessárias ao cumprimento do Mandato e dos Compromissos.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 70 haja sido considerado como confidencial.

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.
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 no dia seguinte à data 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

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato 71 haja sido considerado como confidencial.

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.
4. 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.
5. 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 o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa.

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.

[Local], [data]

Assinaturas

[Mandante]

[Mandatário de Monitorização]