



Ccent. 57/2015
Yilport / ME Logística*Tertir

Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência

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

04/02/2016

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

Processo Ccent. 57/2015 – Yilport / ME Logística*Tertir

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 14 de dezembro 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 (“Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição de controlo exclusivo, pela Yilport Holding, A.S. (“Yilport” ou “Notificante”), através da sua subsidiária Cosmopotencial, S.A. (“Cosmopotencial”), sobre a Mota-Engil Logística, SGPS, S.A. e a Tertir, Terminais de Portugal, S.A. (individual e respetivamente, “ME Logística” e “Tertir S.A.” e globalmente “Adquiridas”).
2. Conforme referido na notificação, à data da conclusão da operação e em resultado de uma reorganização societária prévia à transação, a presente operação de concentração não abrangerá as empresas do Grupo Mota-Engil Tersado – Terminais Portuários do Sado, S.A. (“Tersado”)¹, STM Term Mozambique – Sociedade de Terminais de Moçambique, Lda (“STM”), LogZ – Atlantic Hub S.A. (“LogZ”), Tertir Peru, S.A. (“Tertir Peru”) e Tirtife – Terminais de Aveiro, S.A. (“Tirtife”).
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 a condições enunciadas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

4. A Yilport é uma empresa (*holding*) de direito turco que agrupa as atividades de exploração portuária da Yildirim Holding, A.S. (“Yildirim”), sociedade-mãe do Grupo Yildirim, o qual se encontra ativo nas seguintes áreas principais de negócio: carvão e metal, produção e venda de fertilizantes, mineração e ferro-ligas, exploração portuária, transporte marítimo e construção naval.
5. Através das suas participadas, a Yilport explora quatro terminais portuários na Turquia, um em Malta, dois na Suécia e um na Noruega. Até à data, a Yilport não exerce qualquer exploração portuária em Portugal.
6. No setor do transporte marítimo, o Grupo Yildirim opera através de diversas subsidiárias no transporte de solventes aromáticos, derivados de petróleo, produtos químicos e paraxileno. As rotas operadas pelo grupo incluem três portos portugueses: o Terminal Petroleiro do Porto de Leixões (concessionado à Petrogal), o Terminal de Granéis Líquidos de Aveiro (cujas instalações são exploradas pelos principais *players* nacionais

¹ A participação de [Confidencial] detida pela TTP, SGPS no capital social da Tersado integra o perímetro da transação projetada, sem que tal afete a estrutura de controlo da Tersado.

- da indústria química, da indústria de produtos petrolíferos e de biodiesel)² e o Terminal de Granéis Líquidos de Sines (concessionado à CLT, empresa do grupo Galp Energia).
7. Adicionalmente, o grupo Yildirim integra, na sua estrutura de controlo, o Grupo CMA CGM (“CMA CGM”), mediante a subscrição de uma emissão de obrigações convertíveis em ações representativas de 24% do capital social desta empresa que, de acordo com a Notificante, lhe confere o controlo sobre a empresa.
 8. A CMA CGM, empresa de direito francês, está ativa, diretamente ou por intermédio de subsidiárias, em várias atividades, de entre as quais se destacam as de transporte marítimo de contentores, gestão e operação de terminais portuários (nenhum desses terminais localizados em Portugal), organização e integração logística, transporte multimodal e gestão de frotas e tripulações.
 9. Especificamente no que diz respeito ao transporte marítimo, a CMA CGM atua diretamente ou através das suas subsidiárias McAndrews Company, Ltd (“McAndrews”) e Oldenburg-Portugiesich-Dampfschiffs-Rhederei GmbH (“OPDR”), que efetuam diversos serviços de transporte marítimo de contentores com escala em portos portugueses que podem, por sua vez, estar incluídos em serviços de transporte porta-a-porta com origem e/ou destino em Portugal.
 10. A CMA CGM e as suas subsidiárias, referidas no parágrafo anterior, atuam ainda na atividade de transporte multimodal porta-a-porta a nível intraeuropeu, fornecendo aos seus clientes soluções integradas de transporte³.
 11. Refira-se que, relativamente à participação do Grupo Yildirim na CMA CGM, terá sido já comunicado aos restantes acionistas desta a intenção do Grupo Yildirim em aliená-la, intenção essa que já se encontra, aliás, no domínio público, tendo sido divulgada na imprensa especializada. No entanto, à data da presente Notificação, [Confidencial – Segredo de negócio].
 12. Os volumes de negócio do Grupo Yildirim, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2012 a 2014, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios da Yildirim, para os anos de 2012-14

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

Fonte: Notificante.

2.2. Empresas Adquiridas

13. As adquiridas e respetivas subsidiárias integram o segmento de atividades logísticas da Mota-Engil, SGPS, S.A. (“Grupo Mota-Engil”), uma sociedade *holding* de direito

² Informação disponível em: <http://ww2.portodeaveiro.pt/sartigo/index.php?x=5803>.

³ Nestes tipos de serviços integrados, a parte não-marítima dos percursos é assegurada através da contratação de empresas terceiras.

português. Nestas atividades incluem-se as de operação de terminais portuários, rodoferroviários, logística integrada e transporte ferroviário de mercadorias.

14. Tal como referido anteriormente no § 2, previamente à operação de concentração, as adquiridas serão alvo de um processo de reorganização societária, pelo que a presente avaliação incide sobre a estrutura das adquiridas tendo por referência o cenário pós-reorganização.
15. Assim, a ME Logística é uma sociedade holding de direito português, e a Tertir, S.A. uma sociedade anónima, também de direito português, ambas ativas, através de diversas subsidiárias, na exploração, em regime de concessão, dos terminais portuários de contentores de Alcântara⁴ e de Santa Apolónia⁵, no porto de Lisboa, na movimentação de contentores no porto da Figueira da Foz⁶, na exploração, também em regime de concessão, do terminal multiusos 2 no porto de Setúbal⁷, do terminal de contentores do porto de Leixões⁸ e do terminal sul (multiusos) do porto de Aveiro (carga geral fracionada)⁹.
16. Sob outros regimes (que não o da concessão), exercem ainda atividades de movimentação portuária no terminal norte (multiusos: carga geral fracionada e granéis sólidos), no terminal de granéis sólidos agroalimentares e no terminal de granéis sólidos não-alimentares, todos eles no porto de Aveiro¹⁰ e ainda atividades de estiva e desestiva e tráfego de granéis agroalimentares no terminal da Sovena (Trafaria) e nos terminais da Silopor (Beato), ambos no porto de Lisboa¹¹.
17. No âmbito das atividades de movimentação portuária, mas fora do território nacional, as adquiridas exploram o terminal de contentores do porto exterior de Ferrol (Coruña, Espanha)¹², o terminal de contentores do porto de Huelva¹³ e ainda o porto de Paita, no Perú¹⁴.
18. Às atividades identificadas, acrescem ainda as relacionadas com a cedência de mão-de-obra portuária (através de uma empresa de trabalho portuário) no porto de Setúbal¹⁵, atividades de agência de navegação¹⁶ e de operação logística/agente transitário e de

⁴ Através da empresa Liscont – Operadores de Contentores, S.A. (“Liscont”).

⁵ Através da empresa Sotagus – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A. (“Sotagus”).

⁶ Também através da Liscont.

⁷ Terminal que pode proceder à movimentação de carga geral fracionada, ro-ro (pesados) e contentores. Cfr. http://www.portodesetubal.pt/terminais_portuarios.htm. Atividade exercida através da empresa Sadoport – Terminal Marítimo do Sado, S.A. (“Sadoport”).

⁸ Através da empresa TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A. (“TCL”).

⁹ Através da empresa Socarpor – Sociedade de Cargas Portuárias (Aveiro), S.A. (“Socarpor Aveiro”).

¹⁰ Também através da Socarpor Aveiro.

¹¹ Através da empresa Multiterminal – Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A. (“Multiterminal”).

¹² À data da Notificação, as operações neste terminal ainda não tinham começado. Atividade a exercer através da empresa Ferrol Container Terminal, S.A. (“Ferrol”).

¹³ Através da empresa Concasa Huelva, S.L. (“Concasa”).

¹⁴ Através da empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita, S.A. (“Paita”).

¹⁵ Através da empresa Operestiva – Empresa de Trabalho Portuário de Setúbal, Lda. (“Operestiva”).

¹⁶ Através da empresa Sealine – Afretamentos e Navegação, Lda. (“Sealine”).

exploração de terminais rodoviários, ferroviários e áreas logísticas, estas última através da empresa Transitos de Extremadura, Sociedad Limitada (“Transitex Espanha”), uma empresa de direito espanhol que, por sua vez, através de diversas subsidiárias, se encontra presente em Portugal, Moçambique, México, Brasil, Colômbia, Chile, África do Sul, Perú, Itália e China.

19. Os volumes de negócios das empresas adquiridas, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2012 a 2014, foram os seguintes:

Tabela 2 – Volume de negócios da ME Logística e Tertir, para os anos de 2012-14

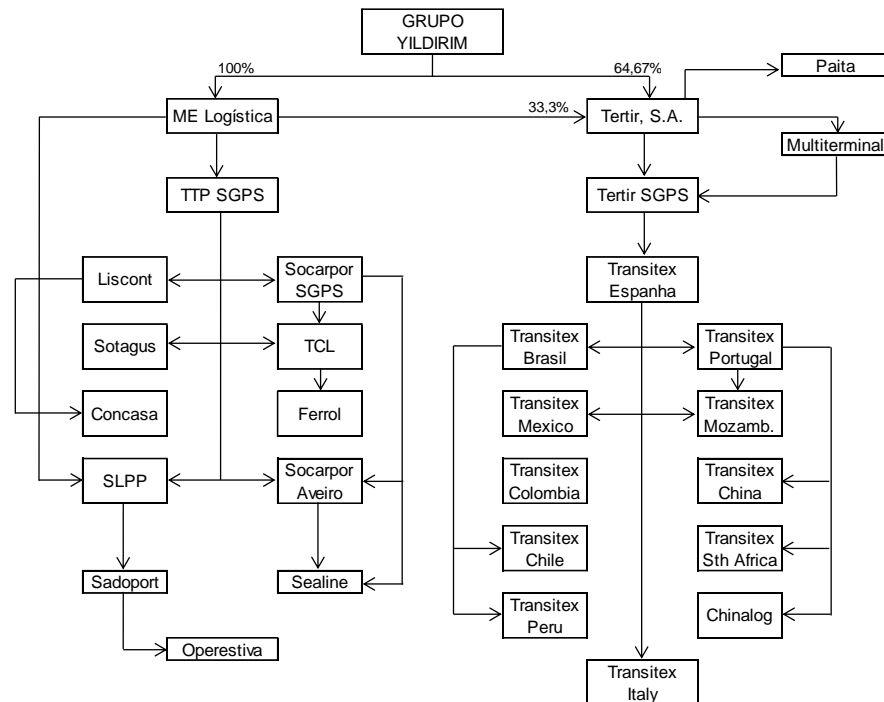
<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[>5]	[>5]	[>5]
EEE	[>100]	[>100]	[>100]
Mundial	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

20. Conforme referido anteriormente, a operação consiste na aquisição de controlo exclusivo, por parte do grupo Yildirm, sobre a ME Logística e a Tertir S.A., mediante a aquisição de 100% dos respetivos capitais sociais.
21. A aquisição é realizada após uma reorganização societária interna das empresas do grupo Mota-Engil, pelo que a estrutura societária pós-operação é a que se apresenta de seguida, de forma simplificada.

Figura 1 – Diagrama simplificado da estrutura societária das adquiridas, no cenário pós-concentração



Fonte: Notificante. Adaptado por AdC.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto Relevante

4.1.1. Movimentação portuária de cargas

22. As operações de movimentação portuária de cargas compreendem os serviços prestados pelos operadores portuários envolvendo, nomeadamente, as descargas e cargas de e para navios, o estacionamento e/ou armazenagem nas áreas portuárias e a conferência das cargas.
23. Os diferentes tipos de carga implicam o recurso a meios técnicos específicos e infraestruturas distintas para a sua movimentação, o que leva, por um lado, a distinguir os vários tipos de serviços de movimentação de cargas em função das suas diferentes características (nomeadamente, peso, volume, densidade, armazenamento e condicionamento) e, por outro lado, a uma crescente especialização dos terminais em função dos tipos de carga a movimentar.
24. A AdC, na sua prática decisória, já analisou a atividade de movimentação portuária de cargas, tendo concluído pela existência de mercados autónomos em função dos diferentes tipos de carga a movimentar, nomeadamente (i) carga fracionada e (ii) carga contentorizada¹⁷. Tem sido esse, igualmente, o sentido da prática decisória da

¹⁷ Cfr. decisões de não oposição da AdC relativas aos processos Ccent. 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Liscont*, de 3/8/2005; Ccent. 10/2006 – *MEAS/ Sadoport*, de 9/5/2006; Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27/12/2006; Ccent 31/2007 – *Mota Engil/ Multiterminal*, de 25/6/2007; Ccent. 1/2010 – *Morais Rocha/TMB*, de 18/3/2010; e Ccent 42/2014 – *ETE*ETF/TML*, de 24/03/2015.

Comissão Europeia¹⁸, a qual tem referido que – para efeitos de definição de mercados relevantes – a prestação de serviços portuários de movimentação de carga pode ser dividida em diferentes segmentos, consoante o tipo de carga.

25. A presente operação de concentração envolve, do lado da adquirida, atividades relacionadas com operações portuárias de (i) cargas de contentores, de (ii) carga geral fracionada, de (iii) granéis sólidos e de (iv) granéis alimentares.
26. Assim, a AdC considera não existirem, neste caso concreto, razões que possam levar a uma reavaliação das análises conduzidas no âmbito dos processos *supra* referidos, pelo que considera que os mercados de produto/serviço relevantes para efeitos da presente operação de concentração correspondem aos seguintes: (i) *mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada*; (ii) *mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fracionada*; (iii) *mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos*; e (iv) *mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis alimentares*.¹⁹

4.1.2. Prestação de serviços de trabalho portuário

27. O exercício da atividade de prestação de serviços de trabalho portuário encontra-se sujeito a regulamentação específica, como salienta a Notificante.²⁰
28. Em termos legais, a atividade da empresa de trabalho portuário consiste “exclusivamente na cedência de trabalhadores qualificados para o exercício das diferentes tarefas portuárias de movimentação de cargas”²¹. O acesso à atividade carece de licenciamento, cuja atribuição depende da verificação de diversos requisitos de ordem técnica, económica e financeira²².
29. A Notificante entende que o enquadramento legal específico indicia fortemente que a prestação de serviços de trabalho portuário constitui um mercado do produto relevante autónomo.
30. A AdC aceita como relevante, para efeitos da presente operação de concentração, o *mercado da prestação de serviços de trabalho portuário*, conforme proposto pela Notificante, uma vez que entende que as conclusões da avaliação jusconcorrencial não seriam distintas em função da exata delimitação deste mercado.

¹⁸ Cfr, a título de exemplo, as decisões da Comissão nos casos COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ e COMP/M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

¹⁹ Poder-se-ia considerar a possibilidade de a movimentação de carga geral fracionada e de granéis sólidos poderem fazer parte do mesmo mercado relevante, uma vez que, em certa medida, os terminais multiusos permitem a movimentação destes dois tipos de mercadorias. No entanto, porque a avaliação jusconcorrencial não se alteraria em função destas definições, entende a AdC assumir o cenário mais restritivo.

²⁰ Nomeadamente pelo Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, alterado e republicado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro. Por seu turno, o Decreto Regulamentar n.º 2/94 de 28 de janeiro define as condições de acesso à atividade.

²¹ Alínea c) do artigo 2.º, do Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, alterado e republicado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro.

²² N.º 2 do artigo 8.º e artigo 9.º, ambos do DL n.º 280/93, de 13 de agosto, alterado e republicado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro.

4.1.3. Prestação de serviços de agente de navegação

31. No que diz respeito aos serviços de agente de navegação, a AdC também já teve, no passado, oportunidade de se pronunciar sobre o mercado relevante de produto/serviço como, aliás, salienta a própria Notificante.²³
32. A atividade dos agentes de navegação consiste na prestação de serviços a dois tipos de clientes: (i) 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 (ii) 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.
33. O acesso a esta atividade – bem como seu exercício – são objeto de regulação própria e as empresas tem de estar devidamente inscritas na Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”).
34. A AdC considera não existirem razões que levem a uma revisão das análises anteriormente efetuadas sobre este mercado, pelo que, para efeitos da presente operação de concentração, considera que o mercado relevante do produto/serviço é o *mercado da prestação de serviços de agente de navegação*.

4.1.4. Prestação de serviços de agente transitário/operador logístico e prestação de serviços de transporte porta-a-porta

35. Em decisão recente, envolvendo a CMA CGM²⁴, a Comissão Europeia analisou a atividade de transporte porta-a-porta, tendo considerado, após uma investigação de mercado, que existe um mercado de transporte de mercadorias porta-a-porta que envolve todos os modos de transporte, e no qual todos os prestadores de serviços de transporte de mercadorias, independentemente do modo de transporte que utilizem, concorrem uns com os outros.
36. A Comissão já havia aceitado, embora em sede de avaliação de práticas restritivas da concorrência, que existe, de facto, um mercado de carga unitizada (i.e., contentorizada) em que os serviços marítimos concorrem com outros modos de transporte nos serviços porta-a-porta.^{25,26}
37. Tal raciocínio é particularmente válido no caso da carga contentorizada, uma vez que os contentores podem facilmente ser transferidos entre os diversos modos de transporte.
38. Assim, a Comissão verificou que, nos tráfegos intra-europeus, os operadores rodoviários são encarados pelos clientes como potenciais substitutos dos operadores marítimos e ferroviários que, para concorrerem de forma mais eficaz, cada vez mais

²³ Cfr., por exemplo, decisões nos processos Ccent 38/2010 – *Via Marítima / Boxlines*, de 16/09/2010 ou Ccent. 42/2014 – *ETE*ETF / TML*, de 24/03/2015.

²⁴ Cfr. decisão da Comissão no processo n.º COMP/M.7523 – *CMA CGM / OPDR*, de 29/06/2015.

²⁵ Cfr. decisão no processo Case IV/36.253 . *P&O Stena Line*, de 26/01/1999.

²⁶ Tal não invalida que exista um mercado de transporte marítimo regular de contentores, como melhor *infra* se explicará.

oferecem serviços porta-a-porta, frequentemente subcontratando operadores rodoviários para efetuar a “última milha”²⁷.

39. Por outro lado, os operadores rodoviários podem contratar os operadores marítimos ou mesmo ferroviários, para efetuar partes do percurso, quer por razões geográficas, quer por razões de custo/distância e escala.
40. A Comissão considerou, por isso, que do ponto de vista da procura, não releva tanto em que tipo de meio de transporte o serviço porta-a-porta é oferecido, mas sim a capacidade de responder às necessidades dos clientes em termos de preço, frequência, capacidade e prazos.
41. Nesse sentido, os operadores de transporte que oferecem transporte porta-a-porta concorrem, em última análise, no fornecimento de serviços de transporte multimodal, pelo que a Comissão concluiu existir um mercado de produto/serviço que consiste no mercado dos serviços de transporte porta-a-porta, englobando todos os meios de transporte.
42. Já no que diz respeito às atividades de agente transitário, a Notificante adianta que “a atividade de agente transitário 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”. Esta definição é consentânea com a prática decisória europeia²⁸ e nacional²⁹.
43. No *supra* citado processo COMP/M.7523 – CMA CGM / OPDR, a Comissão considerou, no entanto, inconclusiva a investigação de mercado no que diz respeito a uma efetiva diferença entre a prestação de serviços de transporte porta-a-porta e a prestação de serviços de agente transitário.
44. De facto, resultou da investigação que os serviços oferecidos pelos transportadores que organizam transporte porta-a-porta são comparáveis aos fornecidos pelos agentes transitários e operadores logísticos, uma vez que todos eles organizam toda a cadeia de expedição das mercadorias desde o ponto de origem até ao ponto de destino final.
45. Conclui assim que a propriedade de meios de transporte não é um critério diferenciador relevante entre transportadores porta-a-porta e agentes transitários/operadores logísticos, existindo mesmo diversos exemplos de agentes transitários que detêm ou estão integrados em grupos que incluem empresas transportadoras.³⁰
46. Em conclusão, a Comissão considerou, nesse caso, que a distinção entre estes mercados é pouco nítida, na medida em que tanto os agentes transitários como os operadores logísticos podem executar – e executam – parte ou a totalidade dos serviços

²⁷ Da expressão inglesa “*last mile*”, que se refere à última parte do percurso (ou a sua parte inicial) entre o terminal ferroviário ou marítimo e o destino final da mercadoria (ou entre a origem da mercadoria e o primeiro terminal ferroviário ou marítimo).

²⁸ Cfr. decisão da Comissão no processo n.º M.6671 – LBO France / Aviapartner, de 30/09/2012.

²⁹ Cfr. decisão no processo Ccent. 52/2006 – *Mota Engil / R.L.*, de 27/12/2006.

³⁰ Nas respostas à investigação de mercado então realizada, foi mesmo referido que vários agentes transitários/operadores logísticos têm vindo a adquirir transportadores e vice-versa, ao que acresce o facto de as subcontratações mútuas na organização das cadeias logísticas serem frequentes na indústria.

de transporte e os transportadores cada vez mais oferecem serviços integrados de organização para além do serviço de transporte propriamente dito.

47. No processo referido, a Comissão entendeu, no entanto, não ser necessário tomar uma posição definitiva sobre esta matéria, na medida em que da mesma não resultariam conclusões distintas quanto aos efeitos jusconcorrenciais da operação em análise.
48. Dado o exposto, para efeitos da presente avaliação, e considerando, também, que a avaliação jusconcorrencial não se altera em função da definição de mercado relevante ora adotada, a AdC considera como relevante o *mercado do transporte porta-a-porta de mercadorias*, uma denominação que engloba a organização de todas as atividades de transporte desde a sua origem até ao seu destino, envolvendo, potencialmente, diversos modos de transporte, detidos, ou não, parcial ou totalmente, pelas empresas prestadoras³¹, sem prejuízo de poder vir a rever a sua posição no futuro.

4.1.5. Exploração de terminais rodoviários, ferroviários, rodoferroviários e plataformas logísticas

49. A exploração de terminais rodoviários, ferroviários, multimodais e plataformas logísticas já foi analisada pela AdC³², tendo a ora Notificante referido essa prática decisória para apresentar o seu entendimento de que a exploração de terminais constitui um mercado relevante de produto/serviço autónomo.
50. Nesse precedente, a AdC considerou, de facto, que o mercado da exploração de terminais rodoferroviários é suscetível de constituir um mercado relevante autónomo, na medida em que a procura deste tipo de serviços é constituída por empresas de transporte ou transitários, bem como por empresas com uma presença importante na atividade de importação/exportação de mercadorias, que contratam uma única empresa para lhes prestar todo um conjunto de serviços de apoio ao transporte às suas mercadorias.
51. Do ponto de vista da oferta, esta é constituída, quer por empresas do ramo do transporte e da logística, quer ainda por operadores que se limitam a desempenhar as chamadas atividades de *dépot*.
52. No entanto, mesmo que o mercado fosse delimitado de forma mais restrita, isto é, segmentando em função, por exemplo, do tipo de atividade ou do tipo de terminal em causa, a avaliação jusconcorrencial não seria distinta, dado que apenas a adquirida desenvolve este tipo de atividades.
53. No mesmo sentido, e pelas mesmas razões, a AdC não se opõe a que sejam incluídos neste mercado relevante, como propõe a Notificante, a exploração de áreas/plataformas logísticas, bem como terminais mono-modais (rodoviários ou ferroviários).³³

³¹ Isto é, incluindo os serviços de agente transitário.

³² Cfr. decisão no processo Ccent. 52/2006 – *Mota Engil / R.L.*, de 27/12/2006.

³³ A prática decisória citada aborda apenas o mercado da exploração das plataformas rodoferroviárias. Numa análise perfunctória, é de aceitar a argumentação apresentada pela Notificante de que as características do lado da procura e da oferta são também aplicáveis neste caso. No entanto, não é necessário aprofundar a análise dado que em nenhum caso existe sobreposição entre as atividades das partes.

54. Pelo exposto, a AdC considera como relevante, para efeitos da avaliação da presente operação de concentração, o *mercado da exploração de terminais rodoviários, ferroviários, rodoferrovários e plataformas logísticas*.

4.1.6. Serviços de transporte marítimo de contentores (mercado relacionado)

55. A Notificante considerou o transporte marítimo de contentores como um mercado relacionado, uma vez que a Yilport, por via da sua participada CMA CGM, se encontra presente na prestação de serviços de transporte marítimo de contentores em rotas que incluem os portos nacionais.
56. No que aos serviços de transporte marítimo de contentores diz respeito, quer a Comissão³⁴, quer a AdC³⁵ já tiveram a oportunidade de se pronunciar, por diversas vezes, sobre este mercado.
57. Resulta dessa prática decisória que os serviços de transporte marítimo regular de carga contentorizada envolvem a prestação de serviços regulares e programados de transporte de carga contentorizada. Trata-se de serviços distintos do transporte não-regular de mercadorias e distinto do transporte de carga não-contentorizada.
58. Adicionalmente, poder-se-ia considerar uma distinção entre tipos de carga contentorizada, nomeadamente entre contentores refrigerados (os designados “reefers”) e contentores não refrigerados. No entanto, a presente avaliação não seria distinta caso assim fosse, pelo que a AdC não considera necessário aprofundar essa questão.
59. A AdC considera que não existem elementos que indiciem a necessidade de rever o precedente decisório citado, pelo que considera como relacionado o *mercado da prestação de serviços de transporte marítimo regular de contentores*.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

4.2.1. Mercados da prestação de serviço de movimentação portuária de cargas

60. Tal como adianta a Notificante, a AdC tem, por regra, considerado que o âmbito geográfico destes mercados circunscreve-se ao porto a que pertence o terminal em causa e respetivo *hinterland*.
61. No entanto, tal como também tem sido referido pela AdC em sede de operações de concentração, cada vez mais a infraestrutura portuária é apenas mais um elemento que integra cadeias logísticas mais vastas, podendo alargar assim a área de influência de cada instalação portuária para além do que tem sido considerado o seu *hinterland* natural.³⁶

³⁴ Cfr., por exemplo, decisão da Comissão no processo n.º COMP/M.7268 – CSAV / HGV / Kühne Maritime / Hapag-Lloyd AG, de 11/09/2014.

³⁵ Cfr. decisão de não oposição no processo Ccent. n.º 30/2007 – *Bencom / NSL*, de 23/10/2007.

³⁶ Cfr., por exemplo, decisão no processo n.º 52/2006 – *Mota-Engil / R.L.*, de 27/12/2006.

62. Este raciocínio é particularmente relevante no caso da carga contentorizada que, pelas suas características, está particularmente adaptada ao transporte intermodal, possibilitando uma fácil e rápida integração dos diversos modos de transporte.
63. Para efeitos da presente operação de concentração, a AdC considera não ser necessário aprofundar esta questão, uma vez que a avaliação jusconcorrencial não se altera em função do âmbito geográfico destes mercados. Assim, seguindo a prática anterior, e numa perspetiva conservadora, considera-se que o âmbito geográfico destes mercados corresponde ao porto em que cada terminal está inserido.

4.2.2. Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário

64. No caso do mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, a Notificante, embora tenha definido cada porto como o âmbito geográfico relevante do mercado “por razões meramente procedimentais”, considera, no entanto, que o mesmo deve ser definido de forma mais lata, atendendo à dimensão do território nacional e à existência de boas infraestruturas de transporte que permitiriam, no seu entender, a deslocação dos trabalhadores a todos os pontos do país.
65. Ora, as empresas de trabalho portuário têm, de facto, um âmbito de atuação porto a porto, cabendo a cada administração portuária licenciar as empresas de trabalho portuário que podem atuar na infraestrutura sob sua gestão.
66. De facto, verifica-se existirem uma ou mais empresas de trabalho portuário em cada porto, cujo âmbito de atuação se encontra restringida a esse mesmo porto.
67. A AdC concorda com a Notificante que a avaliação jusconcorrencial não se altera em função do âmbito geográfico deste mercado, pelo que considera que, em função do referido *supra*, o mesmo deve ser circunscrito ao porto em que opera (*in casu*, o porto de Setúbal).

4.2.3. Mercado da prestação de serviços de agente de navegação

68. No passado³⁷, a AdC considerou como relevante para definição do âmbito geográfico deste mercado o facto de a legislação que o regulamenta estabelecer uma obrigação legal de manter um estabelecimento estável junto de cada porto³⁸ e a necessidade obter a licença para operar num determinado porto, junto da respetiva Autoridade Portuária.
69. No entanto, já nessa altura a AdC considerou que tal requisito não impedia os agentes de navegação de oferecerem os seus serviços a nível nacional (i.e., em vários portos nacionais), tal como, por exemplo, o Grupo Pinto Basto ou a própria Sealine, empresa da adquirida, que presta serviços em mais do que um porto.
70. Acresce ainda que, pelo Decreto-Lei n.º 264/2012, de 20 de dezembro, entrou em vigor um novo regime jurídico de acesso à atividade de agente de navegação do qual deixou de constar a obrigatoriedade de estabelecimento junto de cada porto, o que reforça os indícios de que se está, de facto, em presença de um mercado geográfico mais abrangente.

³⁷ Cfr. decisão no processo n.º 52/2006 – *Mota-Engil / RL*, de 27/12/2006.

³⁸ Cfr. alínea b) do n.º1 artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 76/89, de 3 de Março.

71. Pese embora o impacto jusconcorrencial da presente operação de concentração não se alterar em função da delimitação geográfica deste mercado relevante, a AdC considera que a mesma corresponde, portanto, ao território nacional.

4.2.4. Mercado dos serviços de transporte porta-a-porta de mercadorias

72. Tal como refere a Notificante, a Comissão Europeia nunca definiu a dimensão geográfica do mercado do transporte porta-a-porta tendo admitido, para efeitos da sua análise, um cenário restritivo em que o âmbito geográfico pode ser definido país a país ou com base nas rotas comerciais (entre países), com uma eventual segmentação por sentido do fluxo.³⁹
73. Já no que diz respeito aos serviços de agente transitário, a Comissão, na mesma decisão, considerou que o seu âmbito geográfico será nacional ou mais lato não tendo, também neste caso, tomado uma decisão definitiva.
74. Da mesma forma, também a AdC, na sua prática decisória, não tomou uma decisão definitiva quanto ao âmbito geográfico em que estas atividades concorrem⁴⁰.
75. Os dados constantes do processo mostram que, de facto, quer a Notificante (através da CMA CGM e várias das suas subsidiárias)⁴¹, quer a adquirida, exercem atividades de organização de transporte (porta-a-porta) entre diversos países, não raras vezes, com origem e/ou destino em países fora do próprio EEE⁴².
76. É pois pouco provável que o âmbito geográfico deste mercado seja inferior ao nacional e, sendo mais lato, que o mesmo deva ser segmentado em função dos pares de países ligados, de zonas geográficas mais vastas e, ainda, que cada fluxo deva ser segmentado em função da direção. Neste sentido, e porque a avaliação jusconcorrencial da presente operação de concentração não se altera, a AdC considera que o âmbito geográfico deste mercado pode ser deixado em aberto.

4.2.5. Mercado do transporte marítimo regular de contentores

77. Quer a AdC⁴³, quer a Comissão Europeia⁴⁴ já tiveram, no passado, oportunidade de se pronunciar quanto ao âmbito geográfico dos mercados de transporte marítimo regular de contentores.
78. Com base nesses precedentes e considerando que os serviços de transporte marítimo regular de contentores que normalmente fazem escala em portos portugueses fazem

³⁹ Cfr. decisão da Comissão no processo n.º COMP/M.7523 – CMA CGM / OPDR, de 29/06/2015.

⁴⁰ Cfr. decisão no processo Ccent n.º 42/2014 - ETE*ETF / TML, de 24/03/2015. Nessa decisão foi definido um mercado de agente transitário do porto de Lisboa, mas apenas enquanto possibilidade mais restritiva para efeitos de avaliação jusconcorrencial.

⁴¹ Cfr. decisão da Comissão no processo n.º COMP/M.7523 – CMA CGM / OPDR.

⁴² Consultar, por exemplo, <http://www.transitex.com/> (subsidiária da Tertir, S.A.) e <https://www.cma-cgm.com/the-group/activities/logistics>.

⁴³ Cfr. decisão no processo Ccent n.º 42/2014 - ETE*ETF / TML, de 24/03/2015.

⁴⁴ Cfr. decisão da Comissão no processo n.º COMP/M.7523 – CMA CGM / OPDR.

parte de linhas regulares multi-escala, fará sentido, como propõe a Notificante, definir o âmbito geográfico com base em corredores geográficos.

79. Acresce que existe ainda a possibilidade de o mercado ser segmentado em função da direção do fluxo de mercadorias, segmentação essa já preconizada, no passado, pela Comissão (pese embora numa decisão referente ao transporte marítimo de contentores de longa distância⁴⁵).⁴⁶
80. No caso concreto, a Notificante apresentou dados correspondentes a uma definição geográfica com base em grandes corredores geográficos, segmentados em função da direção do fluxo, a saber: Mediterrâneo-Mediterrâneo; Mediterrâneo – Norte da Europa e Norte da Europa – Mediterrâneo.
81. No entanto, dado que a avaliação jusconcorrencial não se altera em função da delimitação geográfica deste mercado, a AdC considera que a mesma pode ser deixada em aberto.

4.3. Conclusão

82. Dado o exposto *supra*, para efeitos da presente operação de concentração são considerados os seguintes mercados relevantes ou relacionados:
- i) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no porto de Leixões;
 - ii) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no porto da Figueira da Foz;
 - iii) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no porto de Lisboa;
 - iv) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada no porto de Setúbal;
 - v) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fracionada no porto de Aveiro;
 - vi) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fracionada no porto da Figueira da Foz;
 - vii) Mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fracionada no porto de Setúbal;
 - viii) Mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos no porto de Aveiro;
 - ix) Mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis agroalimentares no porto de Aveiro;

⁴⁵ Cfr. decisão da Comissão no processo n.º M.7268 – CSAV / Hapag Lloyd.

⁴⁶ Essa segmentação pode ser particularmente relevante no caso em que se assiste a uma grande assimetria entre as direções dos fluxos e, ainda, considerando que as rotas multi-escala podem não ser totalmente simétricas, no sentido em que os portos escalados numa direção podem não corresponder às escalas no sentido inverso.

- x) Mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis agroalimentares no porto de Lisboa;
- xi) Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário no porto de Setúbal;
- xii) Mercado da prestação de serviços de agente de navegação, no território nacional;
- xiii) Mercado da exploração de terminais rodoviários, ferroviários, rodoferroviários e plataformas logísticas;
- xiv) Mercado dos serviços de transporte porta-a-porta de mercadorias, cujo âmbito geográfico é deixado em aberto; e
- xv) Mercado (relacionado) do transporte marítimo de contentores, cujo âmbito geográfico é deixado em aberto.

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

83. Considerando as atividades da adquirente e das adquiridas, a presente operação de concentração dará azo a uma sobreposição no mercado dos serviços de transporte porta-a-porta. Suscitam-se, igualmente e como melhor se verá *infra*, relações de índole vertical entre certas atividades das adquiridas e da adquirente.

5.1. Efeitos horizontais

84. Em resultado da presente operação, apenas existirá uma sobreposição entre as atividades da adquirente e das adquiridas no mercado dos serviços de transporte porta-a-porta.
85. Como referido anteriormente, esta atividade pode ser desempenhada por operadores de transporte que subcontratam parte dos percursos (e.g. a CMA CGM que, enquanto transportador marítimo, contrata a terceiros a realização dos percursos não-marítimos), ou por agentes transitários, mediante a contratação da totalidade ou de parte dos meios para a realização integral dos percursos.
86. No caso da presente operação de concentração, foi possível apurar que qualquer acréscimo de quota de mercado que advenha da aquisição da Transitex (empresa integrante do universo das adquiridas que exerce atividades de agente transitário) não suscita preocupações de índole concorrencial, uma vez que se constata que, em termos nacionais, existem inúmeras empresas licenciadas como agente transitário.
87. De facto, em território nacional, existirão [>300] empresas que exercem atividade de agentes transitários⁴⁷, das quais [200-250] são associadas da Associação Portuguesa de Agentes Transitários (APAT). Em 2014, o volume de faturação das associadas da APAT atingiu os [>1] mil milhões de euros, dos quais a Transitex S.A. representou apenas [0-5]%.
88. Igualmente, ainda que se considerasse a totalidade do volume de negócios da CMA CGM em Portugal, este representaria apenas [0-5]% do total de faturação das

⁴⁷ CAE 52291/52292.

associadas da APAT, o que equivaleria, no máximo, a um delta de 4,62 pontos, independentemente do grau de concentração do mercado⁴⁸.

89. Considerando a informação relativa aos pares de países servidos pela CMA CGM na sua atividade de serviços de transporte porta-a-porta, verifica-se que esta empresa concentra a sua atividade no continente europeu.

Tabela 3 – Quotas de mercado da CMA CGM no transporte multimodal porta-a-porta 2011-13, por TEUs transportados

Exportação de	Importação para	2011	2012	2013
Letónia	Portugal	[80-90]%	[30-40]%	[90-100]%
Portugal	Irlanda	[70-80]%	[60-70]%	[60-70]%
Portugal	Estónia	[60-70]%	[10-20]%	[60-70]%
Portugal	Letónia	[80-90]%	[70-80]%	[60-70]%
Portugal	Reino Unido	[20-30]%	[30-40]%	[30-40]%
Portugal	Rússia	[30-40]%	[20-30]%	[30-40]%
Portugal	Noruega	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%
Portugal	Polónia	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Portugal	Suécia	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Estónia	Portugal	-	-	[10-20]%
Holanda	Portugal	-	-	[10-20]%
Outros		-	-	< [10-20]%

Fonte: Notificante.

90. Pese embora a Notificante ter fornecido estimativas de quotas de mercado significativas para alguns pares de países, conforme consta da tabela anterior, as mesmas deverão ser devidamente enquadradas numa análise, quer dos dados utilizados pela Notificante, quer do mercado a que dizem respeito.
91. Na realidade, a Comissão já teve oportunidade de se debruçar aprofundadamente sobre estes mesmos dados no (já citado) processo n.º COMP/M.7523 – CMA CGM / OPDR. Nessa análise, considerou, por um lado, que as quotas apresentadas estavam, em alguns casos significativamente sobrestimadas por falta de dados referentes a outros operadores de transporte marítimo que a Notificante não havia incluído.
92. Refira-se, e.g. os países bálticos, que são servidos através de *transshipment* no Norte da Europa. Neste caso, o mesmo par de origem destino pode ser servido por qualquer outro operador de transporte marítimo que sirva pelo menos um dos pontos e um *hub* europeu onde possa fazer o *transshipment* para outra rota que sirva o outro ponto (operada por si ou por qualquer outro operador).
93. Por outro lado, os dados da Notificante limitaram-se ao conhecimento que detinha dos serviços de outros operadores marítimos, sem tomar em linha de conta a possibilidade

⁴⁸ Por Delta entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração. Por seu turno, o 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. Segundo as linhas de orientação para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas, um valor de delta inferior a 150, mesmo em mercados com níveis de concentração elevados (i.e., IHH>2.000) é pouco provável que suscite, à partida, preocupações jusconcorrenciais.

de os mesmos pares de países poderem ser servidos por outro tipo de rotas e por outros modos de transporte.

94. A Comissão considerou, por isso, que as aparentemente elevadas quotas de mercado não se revelavam representativas da realidade do mercado, pelo que não suscitavam preocupações de índole concorrencial especificamente no mercado de transporte porta-a-porta.
95. Ora, por um lado, atendendo à desvalorização que a Comissão Europeia imprimiu aos valores de quotas de mercado apresentadas pela Notificante e, por outro lado, à reduzida dimensão da adquirida (Transitex) e da própria adquirente face ao total de faturação das empresas transitárias em Portugal (cfr. respetivamente, pontos 87 e 88), a AdC considera que a presente operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência no mercado dos serviços de transporte porta-a-porta de mercadorias (incluindo os agentes transitários), independentemente do seu concreto âmbito geográfico.
96. Em todas as restantes atividades em causa, a presente operação consiste apenas na transferência das quotas de mercado entre entidade vendedora e entidade compradora, havendo que analisar, no entanto, outro tipo de efeitos de índole vertical, como melhor se verá *infra*.

5.2. Efeitos verticais

5.2.1. Transporte marítimo e transporte porta-a-porta

97. A cadeia de valor do transporte de mercadorias envolve diversos operadores os quais podem, em simultâneo, serem concorrentes e clientes uns dos outros.
98. Tal sucede, e.g. nas atividades de transporte porta-a-porta e de agentes transitários. Em tal cenário, os agentes concorrem com os operadores de transporte nas situações onde estes últimos fornecem serviços porta-a-porta. Por outro lado, os agentes podem ser clientes dos operadores de transporte, na medida em que lhes contratam segmentos de transporte de mercadorias numa cadeia porta-a-porta inteiramente organizada e gerida por si.
99. Ao envolver uma empresa transportadora (CMA CGM) e um agente transitário (Transitex), há que analisar até que ponto poderão resultar, da operação de concentração, eventuais efeitos verticais que afetem significativamente a concorrência.
100. *In casu*, ter-se-á que analisar em que medida, por um lado, a operação de concentração é suscetível de limitar o acesso dos demais agentes transitários concorrentes da Transitex, aos serviços de um operador marítimo relevante (i.e., a CMA CGM) e, por outro lado, em que medida os demais operadores marítimos deixam de ter como cliente um operador transitário que lhes adquire serviços (i.e., a Transitex).
101. Ora, como se viu anteriormente, não existem indícios de que a Transitex seja um operador com dimensão relevante suficiente para se considerar a hipótese de um encerramento de mercado por qualquer uma das vias explicitadas no parágrafo anterior.
102. De facto, existem mais de 300 agentes transitários a operar em Portugal e, em termos de faturação global, a Transitex representa apenas [0-5]% do total. Para a conclusão referida no ponto anterior contribui, ainda, o facto das rotas servidas pela CMA CGM serem também servidas por outros operadores.

103. Acresce ainda o facto de os acordos de consórcio entre os operadores de transporte marítimo regular de contentores resultarem na disponibilização, por parte de um determinado operador, de espaço para o transporte de contentores de outro operador. Assim, ainda que a CMA CGM recusasse a prestação de serviços a um determinado agente transitário (ou de qualquer outra forma discriminasse negativamente um agente transitário que não a Transítex), seria sempre possível a esse agente transitário contratar um outro operador de transporte marítimo o qual, no limite, utilizaria o seu espaço nos navios da CMA CGM ao abrigo dos acordos de consórcio.
104. Dado o exposto, a AdC entende que da presente operação de concentração não resultariam fenómenos de encerramento de mercado envolvendo os mercados do transporte marítimo e os mercados do transporte porta-a-porta, independentemente do âmbito geográfico que pudesse vir a ser adotada para cada um desses mercados relevantes.

5.2.2. Transporte Marítimo e prestação de serviços de movimentação portuária de contentores

105. Em termos de relação vertical, as partes envolvidas na operação exercem atividades de transporte marítimo de contentores (CMA CGM) e de movimentação portuária de contentores⁴⁹.
106. Neste caso, a questão que se poderia colocar, do ponto de vista do relacionamento vertical, seria a possibilidade de, enquanto operador de terminais portuários, o Grupo Yildirim poder, de alguma forma, favorecer a CMA CGM em detrimento dos demais operadores de transporte marítimo, alavancando a sua posição nos mercados de movimentação portuária (a maior parte dos quais em regime de exploração exclusiva) para assim desviar carga para o seu operador de transporte marítimo.
107. Este tipo de estratégia de encerramento de mercado seria consubstanciado numa discriminação de preços ao nível da estiva e desestiva de contentores e/ou numa deterioração deste serviço de forma a levar a um aumento dos tempos de *turnaround*⁵⁰ dos navios concorrentes da CMA CGM (o que implicaria, para além de uma diminuição da qualidade do serviço, um aumento dos custos globais).
108. A questão torna-se tanto mais relevante se se considerar que, nos terminais de contentores, as quotas de mercado adquiridas pelo Grupo Yildirim em cada um dos portos nacionais são as que constam da tabela seguinte:

Tabela 4 – Quotas nos mercados de movimentação portuária de carga contentorizada 2012-14, por TEUs movimentados

Mercado	2012	2013	2014
Porto de Leixões	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%
Porto da F. Foz	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%
Porto de Lisboa	[80-90]%	[80-90]%	[70-80]%

⁴⁹ Embora o Grupo Yildirim esteja também presente no transporte marítimo de solventes aromáticos, derivados de petróleo e produtos químicos, os portos escalados em Portugal não envolvem os terminais explorados pela adquirida.

⁵⁰ Tempo total que um navio está imobilizado em porto para carga/descarga de mercadoria.

Porto de Setúbal	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%
------------------	-----------	-----------	-----------

Fonte: Notificante.

109. Em termos de quotas no mercado de transporte marítimo, as tabelas seguintes mostram, em primeiro lugar, as estimativas de quota de mercado da Adquirente tendo em consideração a definição do âmbito geográfico apresentada pela Notificante, com base nos fluxos por grandes zonas geográficas (segregados por direção) e, de seguida, o peso da CMA CGM no total de contentores movimentados nos diversos portos nacionais.

Tabela 5 – Quotas no mercado do transporte marítimo de contentores, por grande região geográfica, por direção – 2014, em TEUs

Empresa	Med. – Med.*	Med. – N.Europa*	N.Europa – Med.*
Grupo CMA CGM	[10-20]%	[10-20]%	[5-10]%
NCLs	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%
Maersk Line	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
MSC	[5-10]%	[0-5]%	[0-5]%
Evergreen	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Hamburg Sud	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

Fonte: Notificante.

* Med.: Mediterrâneo; N. Europa: Norte da Europa.

Tabela 6 – Peso da CMA CGM (em % do total) na movimentação de contentores em portos portugueses. 2012-14

Porto	2012	2013	2014
Leixões	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Lisboa	[10-20]%	[10-20]%	[5-10]%
Setúbal		[5-10]%	[30-40]%
Sines	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

Fonte: Notificante.

110. Da análise efetuada concluiu-se que a implementação de uma eventual estratégia de encerramento de mercado que permitisse à entidade resultante da operação de concentração alavancar as suas elevadas quotas nos diversos mercados de movimentação portuária de carga contentorizada, nos portos nacionais, para beneficiar as suas atividades de transporte marítimo de contentores não parece plausível.
111. Em primeiro lugar, a atividade de movimentação portuária resulta de uma concessão de serviço público que está sujeita a regulação das autoridades portuárias, que, para além de um objetivo genérico de boa gestão da infraestrutura portuária, têm um interesse financeiro diretamente relacionado com a movimentação das cargas e dos navios nos portos e terminais.
112. Esse interesse traduz-se, por um lado, no recebimento das rendas por parte das autoridades portuárias, que normalmente são compostas por uma parte fixa e uma parte

variável (em função das receitas do concessionário) e, por outro, no recebimento de diversas taxas por prestação de serviços diversos aos navios (serviços de pilotagem ou fornecimento de energia e/ou água).

113. Dificilmente poderiam, pois, as autoridades portuárias tolerar uma deterioração significativa não-justificada do nível dos serviços prestados pelos concessionários, incluindo eventuais discriminações no acesso, na ordem em que os navios são servidos ou até ao nível dos próprios tarifários praticados, podendo mesmo colocar em causa a viabilidade técnica do seu porto enquanto escala.
114. A título de exemplo, refira-se o regulamento de exploração do Terminal de Contentores de Leixões (TCL)⁵¹ que não só determina que é a Autoridade Portuária que determina o local da atracação dos navios (em articulação com o TCL)⁵², como também a própria ordem de atracação⁵³, o que demonstra uma influência da autoridade portuária na atividade de movimentação dos navios na zona portuária e dos terminais concessionados.
115. Em relação especificamente ao preço cobrado na movimentação dos contentores, importa salientar que todos os portos concessionados têm tarifários máximos, cuja informação é acessível publicamente. Sendo certo que existe total liberdade de praticar preços mais baixos do que os definidos no tarifário, também não poderão praticar preços acima da tabela, limitando assim a sua capacidade de, por via do preço, implementar estratégias de encerramento de mercado.
116. Por último, importa ainda referir que o interesse económico da adquirente na CMA CGM limita-se a cerca de 24% do respetivo capital social, o que teria implicações significativas na avaliação do balanço económico na análise de uma eventual implementação de estratégia de encerramento de mercado, na medida em que cada euro de lucro perdido na atividade de movimentação de carga teria, em equilíbrio, de ser compensado por 4,17 euros de lucros ganhos na atividade de transporte marítimo de contentores.

5.3. Conclusão

117. Como melhor se demonstrou *supra*, a sobreposição de atividades entre as partes não é significativa e não são, por outro lado, expectáveis efeitos de índole vertical, nomeadamente ao nível de encerramento de mercados, como resultado da presente operação de concentração.
118. Importa ainda lembrar que a análise dos efeitos horizontais e verticais assentou no pressuposto de que o controlo sobre o grupo CMA CGM se mantém por parte do Grupo Yildirim, visto que é apenas em função desse controlo que os mesmos foram analisados. De facto, não fosse a CMA CGM, a presente operação consistiria numa mera transferências de quotas de mercado, uma vez que nas restantes atividades onde está presente o Grupo Yildirim não existe sobreposição nem relacionamentos verticais a analisar.

⁵¹ Disponível em: http://www.apdl.pt/pt_PT/web/apdl/regulamento-tcl.

⁵² N.º 3 do artigo 7.º.

⁵³ N.º 5 do mesmo artigo.

119. Assim, dado o exposto, a AdC considera que a presente operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência nos mercados relevantes ou relacionados identificados.

6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL

120. Em cumprimento do disposto no artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou parecer sobre a operação de concentração em apreço à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).
121. O parecer da AMT é favorável à não oposição da AdC à operação de concentração em apreço, atendendo ao facto:
- i) Da operação de concentração não acarretar qualquer efeito negativo ou pernicioso nas relações de equilíbrio existentes entre agentes económicos e *stakeholders* envolvidos;
 - ii) Da perspectiva de, a prazo, poderem vir a registar-se ganhos para os utilizadores e contribuintes, decorrentes de naturais investimentos produtivos compagináveis com a estratégia de expansão mundial do grupo Yildirim; e
 - iii) Da perspectiva de, a prazo, serem obtidos razoáveis ganhos de eficiência para a economia.

7. AUDIÊNCIA PRÉVIA

122. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a audiência prévia da notificante, dada a ausência de terceiros interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

123. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados relevantes ou relacionados identificados.

Lisboa, 4 de fevereiro de 2016

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. Empresas Adquiridas	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	5
4. MERCADOS RELEVANTES.....	6
4.1. Mercado do Produto Relevante.....	6
4.1.1. Movimentação portuária de cargas.....	6
4.1.2. Prestação de serviços de trabalho portuário.....	7
4.1.3. Prestação de serviços de agente de navegação.....	8
4.1.4. Prestação de serviços de agente transitário/operador logístico e prestação de serviços de transporte porta-a-porta	8
4.1.5. Exploração de terminais rodoviários, ferroviários, rodoferroviários e plataformas logísticas.....	10
4.1.6. Serviços de transporte marítimo de contentores (mercado relacionado).....	11
4.2. Mercado Geográfico Relevante.....	11
4.2.1. Mercados da prestação de serviços de movimentação portuária de cargas	11
4.2.2. Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário.....	12
4.2.3. Mercado da prestação de serviços de agente de navegação	12
4.2.4. Mercado dos serviços de transporte porta-a-porta de mercadorias	13
4.2.5. Mercado do transporte marítimo regular de contentores.....	13
4.3. Conclusão	14
5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL	15
5.1. Efeitos horizontais.....	15
5.2. Efeitos verticais.....	17
5.2.1. Transporte marítimo e transporte porta-a-porta	17
5.2.2. Transporte Marítimo e prestação de serviços de movimentação portuária de contentores.....	18
5.3. Conclusão	20
6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL	21
7. AUDIÊNCIA PRÉVIA	21
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	22

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios da Yildirm, para os anos de 2012-14	3
Tabela 2 – Volume de negócios da ME Logística e Tertir, para os anos de 2012-14	5
Tabela 3 – Quotas de mercado da CMA CGM no transporte multimodal porta-a-porta 2011-13, por TEUs transportados	16
Tabela 4 – Quotas nos mercados de movimentação portuária de carga contentorizada 2012-14, por TEUs movimentados.....	18
Tabela 5 – Quotas no mercado do transporte marítimo de contentores, por grande região geográfica, por direção – 2014, em TEUs.....	19
Tabela 6 – Peso da CMA CGM (em % do total) na movimentação de contentores em portos portugueses. 2012-14.....	19

Índice de Figuras

Figura 1 – Diagrama simplificado da estrutura societária das adquiridas, no cenário pós-concentração	5
--	---