



Ccent. 22/2019
Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal

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]

27/08/2019

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

Processo Ccent. 22/2019 – Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 15 de maio de 2019, com produção de efeitos em 25 de junho de 2019, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“Autoridade” ou “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, por parte de uma sociedade veículo controlada pela Pioneiro do Rio, Serviços Marítimos, Lda. (“Pioneiro do Rio” ou “Adquirente”), do controlo exclusivo da Svitzer Portugal – Reboques Marítimos, S.A. (“Svitzer Portugal” ou “Adquirida”).
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea a) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A Pioneiro do Rio é uma empresa controlada conjuntamente por duas pessoas singulares, o Sr. Rui Cruz e a Sr.ª Ana Margarida Severino, cada uma com 50% do respetivo capital social. Presta serviços de acostagem e amarração a navios nos portos de Lisboa e de Sines¹, bem como serviços de emergência.
4. A Pioneiro do Rio detém, desde janeiro de 2019, 50% do capital social da Pioneiro do Rio Sines – Serviços Marítimos, Lda. (“Pioneiro do Rio Sines”), sendo o restante capital detido pela MegTug, S.A., uma subsidiária do Grupo MSC - Mediterranean Shipping Company. A Pioneiro do Rio Sines é controlada conjuntamente pelos seus dois acionistas, estando ativa na prestação de serviços de amarração no porto de Sines.

¹ Refere a Notificante que, de um ponto de vista estritamente técnico, a acostagem e a amarração correspondem a manobras diferentes. A amarração é uma manobra de atracação que consiste no manuseamento dos cabos recebidos do navio para o cais (colocados em regra num cabeço). A desamarração corresponde à operação inversa. Já a acostagem é a manobra de posicionamento do navio no cais. Quando se contrata o serviço de amarração (negócio base), a acostagem está sempre incluída. Esta manobra não é faturada, fazendo parte do serviço de amarração. Com efeito, todos os operadores de acostagem/amarração ativos em Lisboa, por exemplo, asseguram as duas manobras de forma conjunta. Em regra, não existe procura para apenas uma das manobras sem inclusão da outra. Este tipo de manobra é efetuado apenas e exclusivamente no cais, não exigindo a utilização de qualquer embarcação. Nos casos em que seja necessário ir buscar os cabos aos navios ou embarcações (que correspondem a uma minoria), esse apoio complementar é prestado por empresas que prestam o serviço de lanchas.

5. A Adquirente também detém 50% do capital social da Portrac – Serviços Portuários, Lda. (“Portrac”), sendo o capital social restante detido pela Rebosado – Reboques do Sado, Lda. (“Rebosado”).
6. A Portrac é controlada conjuntamente pelos seus dois acionistas, estando ativa na prestação de serviços de lanchas no porto de Lisboa.
7. A Pioneiro do Rio detém igualmente uma participação de 33.5% na empresa Ocean Sea – Serviços Marítimos, Lda. (“Ocean Sea”), sendo os outros acionistas a Sr. Maria de Belém Gobeo Pina, com uma participação de 33.3% e a Transrio – Empresa de Transportes do Sado, Lda., com 33.5% do capital social.
8. A Ocean Sea é controlada conjuntamente pelos seus acionistas, em virtude, nomeadamente, de a nomeação e destituição dos seus gerentes exigir uma maioria de votos correspondentes a 4/5 do respetivo capital social. A Ocean Sea presta serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo no porto de Sines.
9. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a Pioneiro do Rio realizou, em 2018, cerca de €[<5] milhões em Portugal².

2.2. Empresa Adquirida

10. A Svitzer Portugal presta serviços de reboque e de emergência nos portos de Lisboa, de Sines e de Setúbal. É atualmente detida a 100% pela Svitzer Euromed, que, por sua vez, é detida a 100% pela Svitzer AS, parte integrante do A.P. Moller-Maersk Group.
11. Em 1 de setembro de 2017, a Adquirida celebrou um contrato de afretamento a tempo (*time charter agreement*) de sete rebocadores que operam no porto de Setúbal com a Rebosado. A Svitzer Portugal presta também serviços de reboque no estaleiro da Lisnave, em Setúbal, desde abril de 2018.
12. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a Svitzer Portugal realizou, em 2018, cerca de €[<10] milhões em Portugal³.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

13. A concentração projetada consiste na aquisição da totalidade do capital social da Svitzer Portugal por um sociedade veículo que terá por sócios a Pioneiro de Rio, com 60% do respetivo capital social, e a ETF – Empresa de Tráfego do Funchal, Lda., empresa do Grupo Sousa, com 40% do respetivo capital social.
14. À luz dos documentos societários referentes à sociedade veículo — tendo em conta, nomeadamente, que a Assembleia Geral delibera **[Confidencial – cláusulas**

² Excluindo o volume de negócios realizado em Portugal, a Pioneiro do Rio não registou volume de negócios no Espaço Económico Europeu (“EEE”), nem a nível mundial.

³ Excluindo o volume de negócios realizado em Portugal, a Svitzer Portugal não registou volume de negócios no EEE, nem a nível mundial.

contratuais] —, conclui-se que a Pioneiro do Rio terá o controlo exclusivo desta sociedade e, por consequência, da Adquirida.

15. A operação projetada tem natureza conglomeral, visto não haver sobreposição entre as atividades da Adquirente e as da Adquirida⁴, existindo antes uma relação de complementaridade entre os serviços prestados pela Adquirente, ou por empresas que esta controla, e os serviços prestados pela Adquirida.
16. A Pioneiro do Rio (diretamente ou através de empresa que controla) presta atualmente serviços de amarração, de lanchas e de transporte de materiais e tripulantes, complementares dos serviços de reboque, à Adquirida.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercados do Produto Relevantes

17. Tendo por referência a prática anterior da AdC⁵, a Notificante propõe, como mercado relevante do produto, o *mercado da prestação dos serviços de reboque a embarcações*.
18. No decurso da instrução do presente procedimento, a AdC não encontrou quaisquer elementos que ponham em causa a prática decisória citada, pelo que concorda com o proposto pela Notificante.
19. Adicionalmente, a Notificante propõe, como relacionados, um conjunto de mercados de produto ligados às atividades da Adquirente em diversos portos nacionais. Estes serviços são prestados à Adquirida (havendo, neste caso, uma relação vertical entre as Partes) e/ou diretamente aos clientes finais (armadores e/ou agentes de navegação).
20. Em concreto, a Notificante propõe os seguintes mercados relacionados:
 - (i) O mercado da prestação de serviços de amarração, que engloba serviços de amarração em sentido estrito (*“manobra de atracação que consiste no manuseamento dos cabos recebidos do navio para o cais”*)⁶ e, ainda, serviços de acostagem (*“manobra de posicionamento do navio no cais”*)⁷;
 - (ii) O mercado da prestação de serviço de lanchas, que consiste no transporte de pessoas e materiais para terra, bem como na passagem de cabos das embarcações para amarração, quando necessário; e
 - (iii) O mercado da prestação de serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo, que engloba a prestação de serviços a navios que não se encontram no porto.

⁴ Não obstante a Adquirente e a Adquirida prestarem ambas serviços de emergência nos portos de Lisboa e Sines. Estes serviços são pontuais e marginais nas atividades das Partes.

⁵ Cfr. decisões nos processos Ccent. 26/2005 – Svitzer / Lisbon Tugs e PRC 2006/06 – Lutamar e Outros.

⁶ Cfr. Notificação, pág. 27. A desamarração corresponde à operação inversa.

⁷ *Idem*. Segundo a Notificante, “[q]uando se contrata o serviço de amarração (negócio base), a acostagem está sempre incluída [...]. Esta manobra não é faturada, faz parte do serviço de amarração.” Adicionalmente, refere a Notificante, “[...] todos os operadores de acostagem/amarração ativos em Lisboa asseguram sempre ambas as manobras de forma conjunta. Nenhum faz apenas acostagens ou apenas amarrações e, como regra, não existe procura apenas para uma das manobras sem que esteja incluída a outra”. Ver nota de rodapé n.º 1.

21. Para efeitos de simplificação de exposição, a AdC entende, para efeitos do presente procedimento⁸, que é possível agrupar estas atividades sob uma designação genérica de “serviços de amarração e lanchas”, uma vez que as conclusões da avaliação jusconcorrencial não se alteram.⁹
22. Adicionalmente, a AdC entende que este mercado deve ser considerado como mercado relevante. À luz do Regulamento n.º 60/2013 – “Formulários de Notificação de Operações de Concentração de Empresas”¹⁰, a AdC considera que “[a] *delimitação de mercados relevantes, regra geral, e por razões de ordem prática, tem por base os bens e serviços fornecidos pela(s) empresa(s) adquirida(s), podendo, contudo, incluir qualquer mercado suscetível de ser afetado pela operação*”¹¹, e que, “[e]m determinados casos, poderá ser necessária a definição de mercados por referência aos produtos ou serviços da adquirente (v.g., quando a eliminação de concorrência potencial possa ser um elemento importante da concentração)”¹².
23. Por todo o exposto, a AdC considera como mercados de produto relevantes: (i) o mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações; e (ii) o mercado da prestação de serviços de amarração e lanchas.

4.2. Mercados Geográficos Relevantes

24. Com base na prática decisória já citada, a Notificante propõe que o âmbito geográfico do mercado da prestação de serviços de reboque seja limitado à infraestrutura portuária em que a atividade é exercida, não obstante as situações — meramente pontuais — em que possa ter existido a deslocação de rebocadores entre portos.
25. Assim, considerando que a Adquirida presta serviços de reboque nos portos de Lisboa, Setúbal e Sines¹³, são identificados os mercados geográficos correspondentes a cada uma das infraestruturas portuárias em causa.
26. No que se refere ao mercado da amarração e lanchas, a Adquirente presta (i) serviços de amarração nos portos de Lisboa e Sines; (ii) serviços de lanchas no porto de Lisboa (através da empresa Portrac); e (iii) serviços de transporte de materiais a bordo de navios ao largo no porto de Sines (através da empresa Ocean Sea).

⁸ E sem prejuízo de, no futuro, poder vir a adotar uma definição distinta de mercado relevante.

⁹ Importa ainda referir que este agrupamento de atividades sob a mesma designação não afeta as conclusões da avaliação jusconcorrencial e não está desligado da realidade, na medida em que, como refere, por exemplo, o agente de navegação Wilhelmsen Ships Service Portugal, S.A. (“Wilhelmsen”), “[e]m geral, o serviço de amarração está associado ao serviço de lancha. Quem contrata o serviço de amarração contrata também, à mesma entidade, o serviço de lancha”, *cf.* ata da reunião com a Wilhelmsen, de 23 de julho, ponto 8.

¹⁰ De 25 de janeiro de 2013, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 32, de 14 de fevereiro de 2013.

¹¹ Regulamento n.º 60/2013, definição de “Mercado do Produto Relevante”, *in* *Definições e instruções para efeitos dos presentes Formulários*.

¹² *Idem*.

¹³ A Adquirida não presta serviços de reboque no porto de Portimão desde março do corrente ano. Importa ainda referir que, no porto de Sines, a prestação de serviços de reboque a navios que transportem mercadorias perigosas é feita, em regime de exclusividade, por uma outra empresa, a Reboport - Sociedade Portuguesa de Reboques Marítimos, S.A. (“Reboport”), pelo que, neste caso, a procura potencial se limita aos navios que transportem mercadorias não-perigosas.

27. Estes serviços têm um carácter eminentemente local. De facto, do ponto de vista da procura, a prestação destes serviços a partir de um porto que não aquele em que o navio vai atracar não se apresenta como uma alternativa plausível, à semelhança do que ocorre nos serviços de reboque, não obstante existir, segundo a Notificante, “[...] *um certo grau de elasticidade do lado da oferta*”¹⁴.
28. Assim, também no que diz respeito aos serviços de amarração e lanchas, a AdC considera que, para efeitos da presente operação de concentração, e sem prejuízo de poder decidir de forma distinta no futuro, o âmbito geográfico relevante é limitado a cada porto em que a Adquirente está presente.

4.3. Conclusão

29. Com base no exposto *supra*, os mercados relevantes identificados são:
- (i) O mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Lisboa;
 - (ii) O mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Setúbal;
 - (iii) O mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Sines;
 - (iv) O mercado da prestação de serviços de amarração e lanchas no porto de Lisboa e;
 - (v) O mercado da prestação de serviços de amarração e lanchas no porto de Sines

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Estrutura e funcionamento dos mercados

30. Tal como referido anteriormente, a Svitzer Portugal presta serviços de reboque nos portos de Lisboa, Setúbal¹⁵ e Sines¹⁶.
31. Por seu turno, a Pioneiro do Rio presta serviços de amarração e lanchas nos portos de Lisboa e Sines.
32. No que se refere à estrutura da oferta e quotas nos mercados da prestação de serviços de reboque, a tabela seguinte mostra que a Svitzer Portugal é a principal empresa fornecedora em todos os portos em que está presente.

¹⁴ Notificação, pág. 28. A Notificante considera que essa elasticidade existe “[...] *na medida em que a prestação destes serviços num ou noutro porto apenas implicará, como regra, o transporte do pessoal técnico de um porto para outro, podendo a gestão e coordenação de operações ser centralizada* [...]”.

¹⁵ Incluindo serviços de e para o estaleiro da Lisnave.

¹⁶ Vide nota de rodapé n.º 13.

Tabela 1 - Quotas de mercado na prestação de serviços de reboque nos diversos portos nacionais, em volume, entre 2016 e 2018.¹⁷

	2016	2017	2018
Porto de Lisboa			
Svitzer Portugal	[90-100]%	[90-100]%	[80-90]%
Port Towage Lisboa (Rebonave antes de 2017)	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%
Porto de Setúbal			
Svitzer Portugal	-	[10-20]% ¹⁸	[60-70]% ¹⁹
Rebonave	[50-60]%	[40-50]%	[20-30]%
Atlantic Tugs	[20-30]%	[10-20]%	[0-10]%
Rebosado	[20-30]%	[10-20]%	-
Porto de Sines²⁰			
Svitzer Portugal	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%
Reboport	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%

Fonte: Notificante.

33. No que se refere aos serviços de amarração, as quotas de mercado estimadas para a Pioneiro do Rio em Lisboa e Sines são as que constam da tabela seguinte:

Tabela 2 - Quotas de mercado da Notificante na prestação de serviços de amarração e lanchas nos diversos portos nacionais, em volume, entre 2016 e 2018

	2016	2017	2018
Porto de Lisboa	[20-30]%	[30-40]%	[30-40]%
Porto de Sines ²¹	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%

Fonte: Notificante

34. Para efeitos de exposição, não serão feitas, doravante, distinções entre os diversos portos que, como melhor *supra* se explicou, constituem mercados geográficos distintos entre si.

¹⁷ É excluído o porto de Portimão, onde a Svitzer Portugal já não tem atividade desde março de 2019. Até então, era a única prestadora de serviços de reboque nesse porto.

¹⁸ A Svitzer Portugal passou a contar com dois rebocadores em Setúbal a partir de janeiro de 2017. O acordo com a Rebosado — *vide* nota de rodapé seguinte — apenas foi efetivado em 1 de setembro de 2017.

¹⁹ Na quota da Svitzer Portugal a Notificante inclui a quota da Rebosado. As duas empresas celebraram, em 1 de setembro de 2017, um contrato de afretamento a tempo (*time charter agreement*) relativo a sete rebocadores, que passaram a ser explorados pela Svitzer Portugal.

²⁰ Quotas estimadas tendo em consideração apenas a prestação de serviços de reboque a navios que não transportam mercadorias perigosas. Como referido anteriormente, os serviços de reboque marítimo prestados a navios que transportam mercadorias perigosas no porto de Sines são prestados, em exclusivo, por via de concessão, pela empresa Reboport. Por outro lado, esta empresa pode prestar livremente serviços de reboque e amarração também a navios que não transportem mercadorias perigosas constituindo, nessa medida, alternativa à Svitzer.

²¹ A exclusividade da Reboport também se estende aos serviços de amarração.

35. No decurso da instrução do procedimento, verificou-se que os clientes (armadores e/ou agentes de navegação) podem contratar os diversos serviços autónoma ou conjuntamente. Neste último caso, os prestadores de serviços de reboque podem prestar, eles próprios, os serviços de amarração e lanchas, ou subcontratar esses serviços a terceiros.²²
36. Importa referir que, mesmo nos casos em que a mesma empresa presta todos os serviços, não existe qualquer obrigatoriedade de contratação conjunta dos serviços de reboque e amarração e lanchas.²³
37. No caso das linhas regulares de navios (i.e., navios que escalam regularmente os portos com percurso e horário pré-definidos, tipicamente serviços ligados ao transporte de contentores), é frequente os armadores terem acordos internacionais com prestadores de serviços de reboque. Tal sucede, no caso português, por exemplo, com a Svitzer Portugal e com a Rebonave.²⁴
38. Tipicamente, estes acordos envolvem sobretudo os serviços de reboque, uma vez que os mesmos assumem maior peso na estrutura dos custos de uma escala em porto.²⁵
39. Para os serviços não regulares (*tramp shipping*), a contratação dos serviços de reboque e amarração e lanchas tende a ser feita caso a caso, cabendo essa responsabilidade ao armador ou ao agente de navegação.²⁶
40. Historicamente, com exceção das situações em que os armadores têm um acordo internacional com um prestador de serviços de reboque, tem-se verificado que a maioria dos clientes tem recorrido aos diversos prestadores de serviços de reboque e amarração e lanchas presentes em cada um dos portos nacionais, considerando que é fácil recorrer a qualquer um deles.^{27,28}

5.2. Efeitos da operação de concentração

41. Do ponto de vista da avaliação jusconcorrencial, verifica-se que as atividades das Partes não se sobrepõem, estando, porém, relacionadas de forma não horizontal. Por um lado, trata-se de serviços complementares do ponto de vista da procura, na medida em que o navio necessita de ambos os serviços para escalar o porto e, portanto, um serviço (reboque) é complementar do outro (amarração e lanchas). Por outro, como melhor

²² Cfr., por exemplo, atas das reuniões com a Rebonave – Reboques e Assistência Naval, S.A. (“Rebonave”) (17/07/2019), a Wilhelmsen (12/07/2019) ou a Orey Comércio e Navegação, S.A. (“Orey”) (17/07/2019).

²³ Cfr. atas das reuniões com a Atlantic Tugs, Lda. (“Atlantic Tugs”) (18/07/2019), pontos 2 e 31, e Rebonave, ponto 66.

²⁴ Cfr., por exemplo, atas das reuniões com a Navex – Empresa Portuguesa de Navegação, S.A. (“Navex”), (16/07/2019), ponto 7, a Atlantic Tugs, pontos 4 e 6, ou com a Wilhelmsen, ponto 15.

²⁵ Cfr. atas das reuniões com a Navex, ponto 18, e a Rebonave, ponto 68.

²⁶ Existem situações em que o armador escolhe o “pacote de serviços” (incluindo reboques e amarração e lanchas) que lhe é apresentado pelo agente de navegação. No entanto, esse “pacote” não envolve necessariamente apenas uma empresa.

²⁷ Com exceção das situações em que, por motivos legais, existe um prestador exclusivo, como no porto de Sines para navios que transportam mercadorias perigosas, ou em que é a própria administração portuária a fornecer, em exclusivo, esses serviços.

²⁸ Cfr., por exemplo, atas das reuniões com a Wilhelmsen, pontos 9 e 24, a Navex, pontos 9 e 13, e a Orey, ponto 7.

supra se explicou, quando os serviços são prestados conjuntamente, a empresa de amarração e lanchas pode ser subcontratada pela empresa de reboques tornando-se, assim, sua fornecedora, estabelecendo-se uma relação vertical.

42. No entanto, existe uma proximidade conceptual entre as relações verticais e as relações entre produtores de bens complementares, na medida em que bens verticalmente relacionados podem ser considerados como complementos um do outro.
43. A principal distinção entre os dois tipos de operação é a seguinte: na relação vertical, é a empresa a jusante que combina os *inputs*; na relação complementar, a combinação de *inputs* resulta das escolhas do consumidor.
44. Atendendo ao acima exposto, importa avaliar em que medida a presente operação de concentração confere à entidade dela resultante a capacidade e/ou o incentivo para excluir²⁹ os seus concorrentes em cada um dos serviços (reboques e amarração e lanchas), induzindo os clientes a adquirir, junto de si, ambos os serviços.
45. Importa avaliar se a entidade resultante da operação de concentração projetada terá a possibilidade de encerrar o acesso dos seus concorrentes atuais ou potenciais a uma base de clientes suficiente, reduzindo a sua capacidade ou incentivo para concorrer. Daqui resultaria uma diminuição das pressões concorrenciais exercidas sobre a entidade resultante da operação de concentração e, conseqüentemente, uma deterioração dos níveis de concorrência nos mercados que conferiria à nova entidade a capacidade de aumentar preços.
46. Assim, num primeiro passo, é necessário aferir em que medida a entidade resultante da operação de concentração terá a capacidade de implementar este tipo de estratégia e, num segundo passo, aferir em que medida essa entidade terá o incentivo económico para o fazer.
47. Para efeitos de avaliação da capacidade de implementar a referida estratégia, importa analisar se existem suficientes alternativas económicas aos utilizadores dos serviços de reboques e amarração e lanchas.
48. Ora, das reuniões havidas com os diversos *stakeholders*, em concreto com alguns dos principais clientes de ambos os tipos de serviço, resultou que dificilmente a entidade resultante da operação de concentração projetada terá a capacidade de condicionar — de forma a afetar significativamente a concorrência — os seus clientes nos termos expostos.
49. Apesar das elevadas quotas de mercado, como melhor se mostrou *supra*, os inquiridos foram unânimes em considerar que a empresa resultante da concentração entre a Pioneiro do Rio e a Svitzer Portugal não terá a capacidade de implementar estratégias que de alguma forma condicionem as escolhas dos seus clientes.
50. A este propósito, o agente de navegação Wilhelmsen afirma que “[h]á alternativas à Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal na prestação dos serviços de reboque, de amarração e de lanchas”³⁰, especificando ainda que “[n]os serviços de reboque, há a Rebonave em Lisboa e Setúbal (tanto na Lisnave como no porto comercial), e a Atlantic Tugs em Setúbal (apenas no porto comercial)” e que “[n]os serviços de amarração/lancha temos a Amarnave – Serviços Marítimos. Lda., a ESPRIM – Centro de Acostagem e

²⁹ O conceito de “exclusão” não significa, necessariamente, que os concorrentes saiam do mercado. Pode tratar-se de uma situação em que esses mesmos concorrentes vejam a sua capacidade concorrencial negativamente afetada a ponto de permitir à entidade resultante da operação de concentração proceder a aumentos de preços (e/ou deterioração da qualidade).

³⁰ Ata da reunião com a Wilhelmsen, ponto 30.

*Amarrações e Serviços Marítimos, Lda., e a Ampol – Cooperativa dos Amarradores do Porto de Lisboa.*³¹

51. Em termos gerais, a Wilhelmsen considera que “[a] operação de concentração Pioneiro do Rio/Svitzer Portugal nada altera em relação à situação concorrencial atual”.³²
52. No mesmo sentido, a Orey afirma que, “[...] trabalham, tanto em Lisboa como em Setúbal, com qualquer operador de reboque” e ainda que, “[...] habitualmente não contratam o serviço de amarração e de reboque em conjunto ao mesmo operador, distribuem os dois tipos de serviços por diferentes operadores”.³³
53. Adicionalmente, a Orey, “[a]pós a compra da Svitzer Portugal pela Pioneiro do Rio, não acredita que seja possível à nova entidade “obrigar”, quer os armadores, quer a Orey, a contratar em conjunto os serviços de reboque e de amarração à nova entidade. Existem alternativas nos portos a esta nova entidade”.³⁴
54. Em suma, a Orey considera que “[...] em resultado da aquisição da Svitzer Portugal pela Pioneiro do Rio não vai ocorrer qualquer alteração na prestação dos serviços de amarração e reboque”.³⁵
55. A Navex considera igualmente “[...] existem operadores alternativos à Pioneiro do Rio/Svitzer” e que “[...] os clientes mantêm sempre a liberdade de fazer essa contratação conjunta ou em separado, coexistindo, nos diversos portos, empresas alternativas. A Navex geralmente contrata separadamente entre os diversos operadores presentes. Não existem custos ou dificuldades na mudança entre os prestadores de serviços.”³⁶
56. Desta forma, “[...] a Navex considera que não será criada ou reforçada qualquer capacidade de condicionar a prestação de um tipo de serviço a outros e que, caso tal ocorresse, facilmente a Navex recorrerá a prestadores alternativos”.³⁷
57. Resulta do exposto que os clientes dos serviços oferecidos pela entidade resultante da operação de concentração projetada consideram que a mesma não terá a capacidade de implementar estratégias que afetem a sua liberdade de escolha enquanto clientes. Apesar das elevadas quotas de mercado, existem alternativas suficientes, que inviabilizariam este tipo de estratégias.
58. Além disso, resultou das reuniões que os clientes têm a capacidade de ativamente contrariar qualquer possibilidade de condicionamento da sua liberdade de escolha. De facto, a Wilhelmsen, por exemplo, refere que, mesmo no cenário pré-concentração, tem como política contratar serviços a vários operadores, sem prejuízo de trabalhar, em cada porto, com operadores preferenciais.³⁸
59. Resulta, assim, dos elementos recolhidos que a entidade resultante da operação de concentração projetada não terá a capacidade de implementar estratégias de condicionamento da liberdade de escolha dos seus clientes, em razão da existência de

³¹ *Idem.* Pontos 31 e 32.

³² *Ibidem.* Ponto 27.

³³ Ata da reunião com a Orey, pontos 7 e 8.

³⁴ *Idem.* Ponto 10.

³⁵ *Ibidem.* Ponto 16.

³⁶ Ata da reunião com a Navex, ponto 19

³⁷ Ata da reunião com a Navex, ponto 20.

³⁸ Ata da reunião com Wilhelmsen, pontos 10 a 14.

operadores alternativos e da capacidade dos clientes para implementarem contraestratégias, que inviabilizariam qualquer tentativa de condicionamento por parte da Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal.

60. Ora, tendo-se concluído pela falta de capacidade, não é necessário que a análise jusconcorrencial se debruce sobre os incentivos.

5.3. Conclusão da avaliação jusconcorrencial

61. A presente operação de concentração envolve a prestação de serviços complementares aos navios que escalam os diversos portos nacionais.
62. As atividades das Partes estão relacionadas de forma não horizontal, uma vez que não existe sobreposição entre elas.
63. Neste quadro, os efeitos potenciais incidiriam sobre a implementação de estratégias de condicionamento dos clientes, diminuindo a base de clientes disponíveis para os concorrentes da nova entidade em ambas as atividades. Tal poderia afetar significativamente a capacidade de esses mesmos concorrentes atuarem de forma competitiva no mercado, diminuindo as pressões concorrenciais exercidas sobre a entidade resultante da operação de concentração projetada, o que lhe conferiria a capacidade de proceder a aumentos de preços, em detrimento dos consumidores.
64. Na instrução do presente procedimento, a AdC reuniu com um conjunto de *stakeholders* (clientes e concorrentes), daí resultando que a Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal, no cenário pós-concentração, não terá a capacidade de implementar estratégias suscetíveis de afetar significativamente a concorrência em qualquer um dos mercados relevantes em causa.
65. Conclui-se, portanto, que a operação de concentração entre a Pioneiro do Rio e a Svitzer Portugal não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos diversos mercados da prestação de serviços de reboques marítimos e dos serviços de amarração e lanchas.

6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL

66. Em cumprimento do disposto no artigo 55.º da Lei da Concorrência, uma vez que as atividades da Adquirida estão sujeitas a regulação setorial, a AdC solicitou parecer sobre a operação de concentração em apreço à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”).
67. No seu parecer³⁹, a AMT considera que os dados constantes do processo “*parecem apontar, efetivamente, no sentido da inexistência de preocupações jusconcorrenciais associadas à operação*”.
68. Adicionalmente, a AMT avalia o impacto da operação de concentração “*nas dimensões dos utilizadores, contribuintes e investimento*”.
69. Ao nível dos utilizadores dos serviços de reboques a embarcações, não se perspetiva que a operação “*conduza a qualquer preocupação relacionada com a proteção dos utilizadores destes serviços*”.

³⁹ Recebido a 23 de agosto de 2019.

70. No que se refere aos contribuintes, a AMT considera que “*não se antevê que a Operação possa ter repercussão na situação dos contribuintes*”.
71. Finalmente, em termos de investimento, aquela entidade reguladora não antevê “*que a Operação possa ter um efeito negativo*”.
72. Pelo exposto, o parecer da AMT face à presente operação de concentração é de não oposição.

7. AUDIÊNCIA PRÉVIA

73. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a Audiência Prévia dos autores da notificação, dada a ausência de terceiros interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

74. Face ao exposto, o Conselho de Administração 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 identificados.

Lisboa, 27 de agosto de 2019

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

Margarida Matos Rosa
Presidente

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresa Adquirente.....	2
2.2. Empresa Adquirida.....	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	3
4. MERCADOS RELEVANTES.....	4
4.1. Mercados do Produto Relevantes	4
4.2. Mercados Geográficos Relevantes.....	5
4.3. Conclusão	6
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	6
5.1. Estrutura e funcionamento dos mercados	6
5.2. Efeitos da operação de concentração	8
5.3. Conclusão da avaliação jusconcorrencial.....	11
6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL	11
7. AUDIÊNCIA PRÉVIA	12
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	12

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Quotas de mercado na prestação de serviços de reboque nos diversos portos nacionais, em volume, entre 2016 e 2018.....	7
Tabela 2 - Quotas de mercado da Notificante na prestação de serviços de amarração e lanchas nos diversos portos nacionais, em volume, entre 2016 e 2018.....	7