



**Ccent. 61/2019**  
**ETF / Portugs**

**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]

21/04/2020

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

**Processo Ccent. 61/2019 – ETF / Portugs**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 12 de dezembro de 2019, 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 ETF – Empresa de Tráfego do Funchal, Lda. (“ETF”), sobre a Portugs – Consultoria, Lda. (“Portugs”), sociedade que detém a totalidade do capital social da Svitzer Portugal – Reboques Marítimos, S.A..
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, encontrando-se 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**

3. A ETF é uma empresa que integra o Grupo Sousa, um grupo presente nas atividades marítimo-portuário de logística, energia e turismo, com sede na Região Autónoma da Madeira.
4. Para o desenvolvimento da sua atividade na área marítimo-portuária de logística, o Grupo Sousa detém empresas armadoras, empresas de operação portuária e de camionagem, agentes de navegação, transitários e armazéns.
5. O Grupo Sousa está igualmente presente no setor da energia (gás natural e energia eólica) e do turismo (hotelaria, restauração e agências de viagem).
6. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o Grupo Sousa realizou, em 2018, cerca de € [>100] milhões em Portugal, de € [>100] milhões no EEE e € [>100] milhões a nível mundial.

**2.2. Empresa Adquirida**

7. Como acima referido, a Portugs é uma sociedade veículo que detém 100% do capital social da Svitzer Portugal, empresa que se dedica à prestação de serviços de reboque e de emergência nos portos de Lisboa, Sines e Setúbal.
8. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a Portugs realizou em Portugal, em 2018, um volume de negócios de cerca de € [>5] milhões.

### **3. NATUREZA DA OPERAÇÃO**

9. A operação notificada consiste na aquisição de controlo exclusivo pela ETF sobre a Portugs, sociedade que, por sua vez, detém a Svitzer Portugal<sup>1</sup>.
10. A transação será implementada através do exercício, pelo Grupo Sousa, de uma opção para reforço da sua participação social na Portugs, já prevista no Acordo Parassocial desta última.
11. Conforme resulta da decisão da AdC de 27/08/2019 no processo Ccent. 22/2019 – Pioneiros do Rio / Svitzer Portugal, a Portugs é, atualmente, uma sociedade detida pela Pioneiros do Rio e pelo Grupo Sousa – as quais detêm participações de 60% e 40% no capital social da Portugs, respetivamente –, mas controlada em exclusivo pela Pioneiros do Rio.
12. O Acordo Parassocial que regula as relações entre as duas entidades acionistas da Portugs prevê uma opção unilateral em benefício do Grupo Sousa que lhe permite reforçar a sua participação social até 60%, opção que é válida por um período de dois anos.
13. Mediante o exercício da referida opção, o Grupo Sousa irá, agora, reforçar a sua participação para 60% no capital social da Portugs, a qual é efetivada através de um aumento de capital social da Portugs.
14. Atendendo a que a Svitzer Portugal exerce a atividade de prestação de serviços de reboque e de emergência e a ETF se encontra presente na atividade a jusante – transporte marítimo de mercadorias –, a presente operação tem natureza vertical.

### **4. MERCADOS RELEVANTES**

#### **4.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante**

15. Como referido anteriormente, a Svitzer Portugal encontra-se presente na prestação de serviços de reboque e emergência a navios (de contentores, de mercadorias a granel e de cruzeiro) nos portos de Lisboa, Sines e Setúbal.
16. Tendo em conta a atividade da Adquirida e seguindo a prática decisória da AdC<sup>2</sup> e da Comissão Europeia (CE)<sup>3</sup>, considera-se, como relevante para a presente análise, o *mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações*.
17. No que respeita ao âmbito geográfico do mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações, a AdC tem considerado que a mesma se circunscreve ao porto em que estes serviços são prestados, atendendo a que a prestação destes serviços numa outra

---

<sup>1</sup> A Portugs é uma sociedade veículo criada pela Pioneiro do Rio e pelo Grupo Sousa, não exercendo qualquer outra atividade para além da exercida pela sua participada Svitzer Portugal.

<sup>2</sup> *Vide*, a título de exemplo, as decisões da AdC nos processos Ccent. 26/2005 – Svitzer Lisboa / Lisbon Tugs e Ccent. 22/2019 – Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal.

<sup>3</sup> Muito embora a Comissão tenha deixado em aberto a exata delimitação do mercado relevante, considerou na sua análise o mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações. *Vide*, a título de exemplo, os processos M.8120 – Hapag-Lloyd / United Arab Shipping Company, M.7268 – CSAV / HGV / Kühne Maritime / Hapag-LloydAG e M.3829 – Maersk / PONL.

localização não se apresenta como alternativa em face da necessidade de atracar uma embarcação num determinado porto.

18. Também a CE, na sua prática decisória, considerou uma delimitação geográfica limitada a cada, não obstante deixar a exata delimitação do mercado geográfico em aberto.<sup>4</sup>
19. Atento todo o *supra* exposto, bem como os portos onde a Svitzer Portugal exerce a sua atividade, consideram-se os seguintes mercados relevantes:
  - (i) *mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Lisboa;*
  - (ii) *mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Setúbal; e*
  - (iii) *mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Sines.*

#### 4.2. Mercados Relacionados

20. O Grupo Sousa tem, como atividade principal, o transporte marítimo regular de mercadorias, encontrando-se igualmente presente em outros níveis da cadeia de valor associada ao transporte marítimo de mercadorias e passageiros, nomeadamente, como agente de navegação e operador portuário.
21. Encontrando-se o transporte marítimo regular de mercadorias a jusante da atividade de reboque a embarcações, desenvolvida pela Adquirida Svitzer Portugal, define-se, como mercado relacionado, o mercado do transporte marítimo de mercadorias, em particular nas rotas que envolvem os portos onde a Svitzer Portugal desenvolve a sua atividade.
22. A este propósito, saliente-se que o Grupo Sousa não atua em rotas que envolvam, na sua origem ou destino, os portos de Setúbal e de Sines. Ou seja, dos três portos *supra* identificados, o Grupo Sousa apenas atua em rotas envolvendo o porto de Lisboa, designadamente as rotas que ligam este porto às Regiões Autónomas da Madeira (RAM) e dos Açores (RAA), bem como a determinados portos da África Ocidental.
23. Em decisões anteriores, a AdC já analisou o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias de e para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores (i.e., cabotagem insular)<sup>5</sup>, tendo concluído pela autonomização das rotas em função dos pontos de origem/destino.
24. 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 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.<sup>6</sup>
25. Como referido anteriormente, o Grupo Sousa encontra-se igualmente presente em outras atividades da cadeia de valor associada ao transporte marítimo de mercadorias, nomeadamente como agente de navegação, na prestação de serviços portuários e

---

<sup>4</sup> *Idem.*

<sup>5</sup> *Vide*, a título de exemplo, as decisões da AdC nos processos Ccent. 42/2014 – ETE\*ETF / TML e Ccent. 38/2010 – Via Marítima / Box Lines.

<sup>6</sup> Este entendimento baseou-se no facto dos operadores procederem às cargas/descargas nos vários portos indicados na mesma viagem e com a mesma rota. Cf. decisão da AdC no processo Ccent. 42/2014 – ETE\*ETF / TML.

movimentação de carga. Não obstante e pelas razões que se expõem a seguir, as mesmas não são consideradas para efeitos de avaliação da presente operação de concentração.

26. De acordo com a Notificante, a PMAR Navegação – agente de navegação do Grupo Sousa no porto de Lisboa<sup>7</sup> –, apenas presta estes serviços intra-grupo, razão pela qual, no contexto da presente operação, se dispensa a análise deste mercado.
27. Adicionalmente, no âmbito do sector marítimo-portuário, a Notificante diferencia entre, por um lado, a prestação de serviços “ao navio” – nos quais estão incluídos, nomeadamente, os serviços de reboque ou os serviços de acostagem, capitánias, gestão de tripulações, amarrações e lanchas – e, por outro lado, os serviços prestados “à carga” transportada pelos navios, tais como os serviços de movimentação portuária de carga, o desembarço de mercadorias, os serviços logísticos ou o transporte rodoviário.
28. Neste sentido, entende-se que as restantes atividades nas quais o Grupo Sousa se encontra presente (i.e., os serviços prestados “à carga”) não se situam imediatamente a montante ou a jusante da prestação de serviços de reboque a embarcações, pelo que as mesmas não serão consideradas como mercados relacionados.
29. Atento todo o exposto consideram-se como mercados relacionados, para efeitos da presente operação, os mercados de transporte marítimo regular de mercadorias entre o porto de Lisboa e (i) os portos de África Ocidental, (ii) a RAM e (iii) a RAA.

#### **4.3. Conclusão**

30. A AdC conclui que os mercados relevantes, para efeitos de apreciação jusconcorrencial da presente operação de concentração, correspondem ao:
  - (i) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Lisboa;*
  - (ii) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Setúbal; e*
  - (iii) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Sines.*
31. Tendo em conta a atividade da Notificante como armadora, a AdC considera como relacionados os mercados do transporte marítimo regular de mercadorias entre o porto de Lisboa e (i) os portos de África Ocidental; (ii) a RAM; e (iii) a RAA.

---

<sup>7</sup> A prestação deste tipo de serviços poderia, eventualmente, ser considerada como um mercado relacionado relativamente ao mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações, uma vez que os agentes de navegação prestam um serviço integrado aos armadores, substituindo-se aos mesmos na contratação de vários serviços relacionados com a estada do navio no porto, nomeadamente, os serviços de reboque.

## 5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

### 5.1. Enquadramento do exercício da atividade de serviço de reboque

32. O exercício da atividade de serviço de reboque de embarcações integra-se no conjunto de serviços portuários regulamentado pelo Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de Fevereiro, sendo, nesta perspetiva, considerado como um serviço “de interesse público”.<sup>8</sup>
33. A atuação dos operadores ativos na prestação dos serviços de reboque encontra-se sujeito ao regulamento de exploração adotado por cada porto, o qual estabelece as condições e normas para a prestação daqueles serviços e o dever de colaboração com a respetiva autoridade portuária e demais entidades competentes.
34. O referido Decreto-Lei estabelece três regimes distintos de prestação de serviços de reboque a navios e embarcações: (i) prestação direta pela autoridade portuária; (ii) prestação mediante licenciamento; ou (iii) prestação através de atribuição de concessão a empresas privadas, competindo à autoridade portuária a escolha do regime que mais se adequa às necessidades de cada porto.<sup>9</sup>
35. No caso concreto dos portos de Lisboa, Sines e Setúbal, subsiste um regime de licenciamento a empresas privadas. Nesta modalidade, não existem limitações quanto ao número de empresas que pretendam exercer esta atividade, sendo que as licenças têm a duração de um ano, renováveis por iguais períodos de tempo.
36. Refira-se, a este respeito, que as autoridades portuárias aprovam as tabelas de preços (preços máximos) propostos pelos operadores, sendo este um dos requisitos do processo de licenciamento.<sup>10</sup>
37. No que respeita à procura destes serviços, a mesma é constituída, essencialmente, pelos armadores/operadores de navios ou agentes de navegação.
38. 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), os armadores definem, por vezes, contratos globais com prestadores de serviços de reboque, isto é, contratos para os serviços de reboque com o mesmo operador global, nos vários portos em que atracam e em que o operador de reboques desenvolve a sua atividade. Tal sucede, no caso português, por exemplo, com a Svitzer Portugal<sup>11</sup> e com a Rebonave.<sup>12</sup>
39. Para os serviços não regulares, a contratação dos serviços de reboque, amarração e lanchas tende a ser feita caso a caso, cabendo essa responsabilidade ao armador ou ao agente de navegação.<sup>13</sup>

---

<sup>8</sup> Cf. Artigo 5.º, do referido Decreto-Lei.

<sup>9</sup> Cf. Artigo 4.º, do referido Decreto-Lei.

<sup>10</sup> Os tarifários das empresas que se pretendam licenciar deverão respeitar, nomeadamente, o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais – Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000.

<sup>11</sup> De acordo com os dados apresentados pela Svitzer Portugal, [CONFIDENCIAL- Segredo de Negócios].

<sup>12</sup> Cf. decisão da AdC no processo Ccent. 22/2019 – Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal.

<sup>13</sup> Idem.

## 5.2. Estrutura de oferta dos mercados relevantes e dos mercados relacionados

40. Apresentam-se, na tabela seguinte, as estruturas de oferta nos mercados da prestação de serviços de reboque nos diversos portos em que a Adquirida se encontra presente, i.e. nos portos de Lisboa, Setúbal<sup>14</sup> e Sines<sup>15</sup>, de acordo com os elementos submetidos pela Notificante.

**Tabela 1 – Quotas de mercado na prestação de serviços de reboque nos diversos portos nacionais, em volume, entre 2016 e 2018<sup>16</sup>**

	2016	2017	2018
<b>Porto de Lisboa</b>			
<b>Svitzer Portugal</b>	<b>[90-100]%</b>	<b>[90-100]%</b>	<b>[80-90]%</b>
Port Towage Lisboa (Rebonave antes de 2017)	[5-10]%	[5-10]%	[10-20]%
<b>Porto de Setúbal</b>			
<b>Svitzer Portugal</b>	-	<b>[10-20]%<sup>17</sup></b>	<b>[60-70]%<sup>18</sup></b>
Rebonave	[50-60]%	[40-50]%	[20-30]%
Atlantic Tugs	[20-30]%	[10-20]%	[5-10]%
Rebosado	[20-30]%	[10-20]%	-
<b>Porto de Sines<sup>19</sup></b>			
<b>Svitzer Portugal</b>	<b>[90-100]%</b>	<b>[90-100]%</b>	<b>[90-100]%</b>
Reboport	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%

Fonte: Notificante.

<sup>14</sup> Incluindo serviços de e para o estaleiro da Lisnave. Note-se que, no período anterior a janeiro 2018, encontrava-se em vigor um contrato de exclusividade entre a Lisnave e a Rebonave, tendo o mesmo sido extinto no seguimento de deliberação da AMT de 4.01.2018.

<sup>15</sup> No porto de Sines, a prestação de serviços de reboque a navios que transportem mercadorias perigosas é feita, em regime de exclusividade, pela empresa 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.

<sup>16</sup> 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. Em março de 2019 foi lançado um novo concurso pela APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A., o qual foi adjudicado à Reboport.

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> A Notificante inclui, na quota da Svitzer Portugal, a quota da Rebosado, atendendo a que 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.

<sup>19</sup> 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, uma alternativa à Svitzer.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.** 7

41. Tal como resulta da análise da tabela anterior, verifica-se que a Svitzer Portugal é a principal empresa fornecedora de serviços de reboque em todos os portos em que está presente, enfrentado a concorrência de outros operadores, tais como a Port Towage Lisboa (no porto de Lisboa), a Rebonave, a Atlantic Tugs (no porto de Setúbal), e a Reboport (no porto de Sines).
42. Em resultado da presente operação, as estruturas de oferta dos mercados relevantes não serão alteradas, uma vez que a Notificante não se encontra presente na prestação de serviços de reboque, para além da participação social (de não controlo) que já detém na sociedade-veículo que controla da Svitzer Portugal.
43. Assim, a operação de concentração não é suscetível de resultar em preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal, devendo a presente análise focar-se, essencialmente, na natureza vertical da concentração.
44. No que respeita ao transporte marítimo de mercadorias, o Grupo Sousa não atua em rotas com origem ou destino nos portos de Setúbal e de Sines, encontrando-se, porém, presente em rotas com origem ou destino no porto de Lisboa.
45. Neste contexto, apresentam-se, a seguir, as estimativas da Notificante relativamente à estrutura de oferta dos mercados do transporte marítimo regular de mercadorias nas rotas entre o porto de Lisboa e (i) os portos de África Ocidental; (ii) a RAM; e (iii) a RAA, por referência aos anos de 2016 a 2018.

**Tabela 2 – Estrutura de oferta do transporte marítimo regular de mercadorias, nas rotas em que o Grupo Sousa está ativo a partir do porto de Lisboa**

	2016	2017	2018
<b>Transporte marítimo regular de mercadorias entre o porto de Lisboa e portos de África Ocidental</b>	(quota de mercado em TEUs <sup>20</sup> )		
<b>Notificante (PCI)</b>	<b>[30-40]%</b>	<b>[30-40]%</b>	<b>[40-50]%</b>
Transinsular	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Maersk	[30-40]%	[10-20]%	[10-15]%
Boluda	-	[10-15]%	[10-15]%
<b>Transporte marítimo regular de mercadorias entre o porto de Lisboa e a RAM</b>			
<b>Notificante (GS Lines)</b>	<b>[70-80]%</b>	<b>[70-80]%</b>	<b>[70-80]%</b>
Transinsular (Grupo ETE)	[20-30]%	[20-25]%	[20-25]%
Vieira da Silva (Grupo ETE)	-	[5-10]%	[5-10]%
<b>Transporte marítimo regular de mercadorias entre o porto de Lisboa e a RAA</b>			
<b>Notificante (GS Lines)</b>	<b>[20-30]%</b>	<b>[20-30]%</b>	<b>[20-30]%</b>
Transinsular (Grupo ETE)	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Grupo Mutualista	[25-35]%	[25-35]%	[25-35]%

Fonte: Notificante.

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

46. A Notificante é o principal operador no mercado do transporte marítimo de mercadorias nas rotas entre o porto de Lisboa e África Ocidental e entre o porto de Lisboa e a RAM, com quotas de mercado de [40-50]% e [70-80]%, respetivamente, no ano de 2018.
47. Já na rota entre o porto de Lisboa e a RAA, verifica-se que o maior operador é a Transinsular (Grupo ETE), seguido do Grupo Mutualista e, por fim, do Grupo Sousa, com quotas de mercado de [40-50]%, [25-35]% e [20-30]%, respetivamente, no ano de 2018.

### 5.3. Efeitos da operação de concentração

48. De acordo com as Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não horizontais<sup>21</sup>, uma operação com efeitos verticais apenas constitui uma ameaça à concorrência efetiva se a entidade resultante da operação de concentração detiver um poder de mercado significativo em pelo menos um dos mercados verticalmente relacionados.
49. Ora e tal como explanado na secção anterior, a quota da Svitzer Portugal na prestação de serviços de reboque no porto de Lisboa, bem como as quotas do Grupo Sousa no transporte marítimo de mercadorias nas rotas entre o porto de Lisboa e África Ocidental e ente o porto de Lisboa e a RAM assumem valores substancialmente superiores a 30%<sup>22</sup>.
50. Neste sentido, é necessário aferir se da presente operação de concentração resulta alguma forma de encerramento de mercado, quer no mercado a montante, por via de uma eventual restrição de acesso a uma base de clientes suficiente – *customer foreclosure* – quer, também, no mercado a jusante, por via de uma eventual restrição de acesso a fatores de produção – *input foreclosure*.
51. Na operação em apreço, a análise destes efeitos corresponderia à verificação das seguintes situações:
  - (i) O acesso a clientes por parte da Port Towage Lisboa (único concorrente da Svitzer Portugal no porto de Lisboa) poder ser restringido ou eliminado na sequência da operação de concentração (*customer foreclosure*);
  - (ii) O acesso aos serviços de reboque, por parte dos armadores concorrentes do Grupo Sousa, poderem ser restringidos ou eliminados na sequência da operação concentração (*input foreclosure*).
52. Na análise de potenciais efeitos de *customer foreclosure* importará verificar em que medida a posição da Notificante, enquanto cliente dos serviços de reboque da Port Towage Lisboa, lhe permite restringir a concorrência no mercado relevante.
53. Segundo a Notificante, a Svitzer Portugal é, atualmente, o único prestador de serviços de reboque ao qual o Grupo Sousa recorre, notando ainda que “a Svitzer Portugal tem

---

<sup>21</sup> Cfr. “Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas” (Jornal Oficial da União Europeia, série C, n.º 265, de 18 de outubro de 2008, §§ 23-25).

<sup>22</sup> De acordo com as referidas Orientações da Comissão, é pouco provável que uma concentração não horizontal suscite preocupações em termos de concorrência, quer seja de natureza coordenada, quer não coordenada, se a quota de mercado da nova entidade após a concentração, em cada um dos mercados em causa, for inferior a 30% — Cfr. ponto 25 das Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais, acima citadas na nota de rodapé anterior.

*vindo a ser o prestador de serviços preferencial do Grupo Sousa, pelo menos desde 2013 (...)*<sup>23</sup>. Adicionalmente, o Grupo Sousa representou cerca de [0-10]% do total das vendas da Svitzer Portugal, no que respeita a sua atividade no porto de Lisboa, no ano de 2018.

54. Note-se que a prestação de serviços de reboque no porto de Lisboa não se esgota na assistência aos barcos que operam as rotas em que o Grupo Sousa se encontra ativo, concluindo-se pela imaterialidade do Grupo Sousa no total da procura de serviços de reboque no porto de Lisboa, conforme resulta do parágrafo anterior.
55. Assim, não obstante as quotas de mercado elevadas do Grupo Sousa no transporte marítimo de mercadorias nas rotas identificadas, verifica-se que o mesmo tem uma representatividade diminuta enquanto cliente dos serviços de reboque, no porto de Lisboa, concluindo-se, desta forma, que existe uma base de clientes suficientemente ampla suscetível de recorrer aos serviços da Port Towage Lisboa.
56. Neste sentido, considera-se improvável que da presente operação de concentração resultem preocupações jusconcorrenciais no que respeita a um potencial encerramento do mercado, na dimensão referida nos pontos anteriores (i.e., de *customer foreclosure*).
57. O encerramento do mercado por via de um *input foreclosure* passa por uma eventual recusa ou restrição de fornecimento de serviços de reboque, *in casu* pela Svitzer Portugal, aos armadores concorrentes do Grupo Sousa nos mercados a jusante – *in casu* mercados do transporte marítimo de mercadorias nas rotas entre o porto de Lisboa e (i) África Ocidental; (ii) a RAM e a (iii) a RAA –, incluindo o eventual aumento dos preços cobrados.
58. De acordo com as referidas Orientações da Comissão Europeia, o *input foreclosure* apenas é passível de suscitar eventuais problemas jusconcorrenciais se o *input* em causa for um fator importante na produção do produto final. Essa importância pode ser medida, nomeadamente, em função da sua essencialidade para a produção a jusante, independentemente do respetivo peso na estrutura de custos do produto final.
59. Ora, os serviços de reboque são, necessariamente, essenciais para a atividade do transporte de mercadorias e para o regular funcionamento dos portos.<sup>24</sup>
60. Não obstante, pelas razões que melhor se descrevem de seguida, considera-se que a Notificante não terá **capacidade** para encerrar os mercados do transporte marítimos de mercadorias nas rotas em que o Grupo Sousa se encontra presente.
61. Em primeiro lugar, refira-se que existe uma alternativa à Svitzer Portugal no porto de Lisboa, com capacidade para assegurar a prestação de serviços de reboque aos armadores concorrentes do Grupo Sousa.
62. De facto, na investigação de mercado levada recentemente a cabo pela AdC, no âmbito do processo Ccent. 22/2019 – Pioneiros do Rio / Svitzer Portugal, a totalidade dos

---

<sup>23</sup> Cfr. resposta ao pedido de elementos de 20.01.2020, com referência E- AdC/2020/494.

<sup>24</sup> A importância destes serviços justifica a existência de um diploma que regula esta atividade. De facto, e tal como plasmado no Decreto-lei n.º 75/2001, “A *atividade de reboque é de importância inquestionável para o regular funcionamento dos portos, devendo, por isso, definir-se um enquadramento legal que contribua para que não falem rebocadores, onde e quando eles são necessários*”.

clientes questionados referiu a existência de alternativas à Svitzer Portugal na prestação dos serviços de reboque.<sup>25</sup>

63. Adicionalmente, verifica-se que a prestação destes serviços é caracterizada pela ausência de relações de exclusividade, permitindo que quer a oferta, quer a procura, se adaptem a parceiros comerciais alternativos.<sup>26</sup>
64. A título de exemplo, refira-se [CONFIDENCIAL – Segredo de Negócio Estratégia Comercial].
65. Adicionalmente, verifica-se que, já no cenário pré-concentração, grande parte dos concorrentes do Grupo Sousa nas rotas em que o mesmo se encontra presente não são clientes da Svitzer Portugal. De facto, de acordo com a Notificante, apenas a Maersk Line e o Grupo Mutualista são clientes da Adquirida.<sup>27</sup>
66. Conclui-se, assim, que a Transinsular, a Vieira & Silveira (ambas Grupo ETE) e a Boluda, quando necessitam de recorrer a serviços de reboque, fazem-no já junto da Port Towage Lisboa.
67. No que respeita aos clientes da Svitzer Portugal que concorrem com o Grupo Sousa nas rotas identificadas, refira-se a presença da Maersk Line que pertence ao Grupo APM-Maersk, um dos maiores armadores a nível mundial<sup>28</sup>. Este operador é, não só um cliente relevante para a Svitzer Portugal, como tenderá a ser um operador com poder negocial suficiente para responder a uma eventual estratégia de *input foreclosure*.
68. Importa ainda referir que a prestação de serviços de reboque representa uma percentagem muito pouco significativa, em termos dos custos variáveis médios do armador, no transporte marítimo de mercadorias.
69. De facto, tendo por base os preços médios praticados pela Svitzer Portugal, bem como os custos variáveis médios do Grupo Sousa, verifica-se que o peso dos serviços de reboque nos custos variáveis médios do transporte marítimo de mercadorias é inferior a [0-5]% em qualquer uma das rotas em que o Grupo Sousa se encontra presente.
70. Ainda que, num cenário hipotético, a entidade resultante da presente operação de concentração aumentasse o preço dos serviços de reboque ao nível dos preços de tabela aprovados pela Autoridade Portuária (que, tal como referido anteriormente são preços máximos) - *input foreclosure parcial*- o peso dos serviços de reboque nos custos variáveis médios do transporte marítimo de mercadorias seria em qualquer uma das rotas consideradas, inferior a [0-5]%.
71. Em conclusão, considera-se que uma eventual estratégia de *input foreclosure*, por via do aumento de preços, tenderia a ter um impacto irrelevante na atividade a jusante, uma

---

<sup>25</sup> Cf. Pontos 51, 53, 54, 56 e 58 da referida Decisão.

<sup>26</sup> Segundo a Notificante, mesmo os contratos globais atualmente em vigor não são de exclusividade - Cfr. resposta ao pedido de elementos de 20.01.2020, com referência E- AdC/2020/494.

<sup>27</sup> De acordo com a Notificante, a Maersk Line tem um contrato global com a Svitzer Portugal nas rotas com escala no Porto de Lisboa, com um peso no total de vendas da Svitzer no porto de Lisboa de cerca de [5-10]%, em 2018. Adicionalmente, refira-se que, de acordo com a Notificante, este operador [CONFIDENCIAL- Segredo de Negócio]. No que respeita ao cliente Grupo Mutualista, a negociação é feita navio a navio, de acordo com as escalas dos seus navios no porto de Lisboa, com um peso no total de vendas da Svitzer no porto de Lisboa de cerca de [0-5]% em 2018.

<sup>28</sup> De acordo com <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>.

vez que o preço de reboque não representa uma parcela significativa na estrutura de custos dos armadores.

72. Importa ainda referir que nem todos os navios que operam o porto de Lisboa, pelas suas características e capacidade de manobra que possuem, necessitam de serviços de reboque.
73. De facto, tendo por base os dados relativos aos clientes da Svitzer Portugal, apenas [CONFIDENCIAL – Segredo de Negócio] dos navios que operam as rotas entre o porto de Lisboa e África Ocidental, a RAM e a RAA, respetivamente, foram assistidos pela Svitzer Portugal em 2018.
74. Por último, refira-se que a Svitzer Portugal, como operadora de reboque no porto de Lisboa, não pode recusar-se a prestar os serviços de reboque que lhes sejam requeridos, salvo por razões de segurança de pessoas, de equipamentos ou da própria operação de reboque.<sup>29</sup>
75. Ou seja, qualquer eventual estratégia de *input foreclosure* que envolvesse a recusa de serviço poderia, desta forma, conduzir a penalizações e à possibilidade de não renovação da licença, o que, *per se*, constitui um desincentivo à prossecução deste tipo de estratégia.
76. Tendo em conta todo o *supra* exposto, considera-se improvável que da presente operação de concentração resultem preocupações jusconcorrenciais no que respeita a um potencial encerramento dos *mercados do transporte marítimo regular de mercadorias entre o porto de Lisboa e (i) os portos de África Ocidental; (ii) a RAM; e (iii) a RAA*, designadamente por via do acesso aos serviços de reboque.
77. Assim, conclui-se que a operação de concentração não é suscetível de resultar em preocupações jusconcorrenciais de natureza vertical.

## 6. PARECER DO REGULADOR

78. Atendendo a que as atividades desempenhadas pelas empresas participantes na operação de concentração estão sujeitas à supervisão e intervenção regulatória da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), a AdC solicitou a esta entidade um Parecer nos termos do n.º 1, do artigo 55.º da Lei da Concorrência.
79. A AMT remeteu o seu Parecer no dia 6.01.2020, tendo resultado da sua análise que nada tem a opor à presente operação de concentração.

## 7. AUDIÊNCIA PRÉVIA

80. Nos termos do n.º 1 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, visto que a empresa Rebonave – Reboques e Assistência Naval, S.A. (Rebonave) se constituiu como terceira interessada, tendo-se pronunciado em sentido desfavorável à operação de concentração notificada, promoveu-se a Audiência Prévia da Notificante, bem como da Rebonave.

---

<sup>29</sup> Cf. Artigo 12.º, do referido Decreto-Lei.

### **7.1. Observações da Notificante**

81. A Notificante apresentou as suas Observações, em sede de Audiência Prévia, no dia 24 de março de 2020. Nas referidas Observações subscreeve genericamente o sentido do Projeto de Decisão da Autoridade de 10 de março de 2019.

### **7.2. Observações da Terceira Interessada**

82. A Rebonave apresentou as suas Observações, em sede de Audiência Prévia, no dia 17 de abril de 2020, tendo iniciado a sua exposição com a referência a vários comportamentos da Svitzer Portugal no mercado, que classifica como alegadas infrações à Lei da Concorrência, em especial em matérias respeitantes a práticas restritivas da concorrência. Informa também que, neste sentido, já apresentou denúncias à AdC relativas à referida atuação desta empresa.
83. Relativamente ao presente procedimento de controlo de concentração de empresas, a Rebonave apresenta os seguintes comentários:
84. Começa por referir que o Projeto de Decisão da AdC não identifica qual a empresa Portugs que é adquirida, atendendo a que existem mais empresas com esse mesmo nome “Portugs” na firma comercial (v.g. PORTUGS II<sup>30</sup> - Reboques Marítimos, S.A. Gare Marítima da Rocha).
85. A este respeito, e como explicado nos parágrafo 7 *supra*, a única sociedade comercial objeto da presente aquisição é a Portugs – Consultoria, Lda., sociedade criada para efeitos desta transação e que detém a totalidade do capital social da Svitzer Portugal. É também por esta razão que no volume de negócios da Adquirida se encontra refletido o volume de negócios da empresa por si detida, a Svitzer Portugal, questão que também é colocada pela Rebonave.
86. De seguida, e em comentário ao parágrafo 14 *supra*, refere que a AdC, embora classifique a presente operação de concentração como tendo natureza vertical, parece ignorar esta vertente, a qual, segundo a Terceira Interessada, é especificamente abordada em certos estudos do sector<sup>31</sup>, que referem que a integração vertical nestes mercados pode resultar *no desaparecimento das pequenas empresas familiares e da concorrência, sem qualquer benefício para os utilizadores e/ou dos próprios portos*. As mesmas considerações valem para a análise dos efeitos da operação de concentração, em especial as contidas no parágrafo 48.
87. A este respeito, diga-se que a presente Decisão analisa o impacto que a operação de concentração tem no mercado, atendendo, precisamente, à sua dimensão vertical, o que faz de forma extensa e detalhada nos parágrafos 48 a 77 *supra*, para onde agora se remete.
88. Relativamente à definição dos mercados relevantes, a Rebonave entende que a definição dos mercados feita pela AdC não coincide exatamente com a definição feita pelo Regulador ATM, a quem esta Autoridade solicitou Parecer sobre esta operação nos termos no artigo 55.º da Lei da Concorrência.

---

<sup>30</sup> Vide. Ponto 129.

<sup>31</sup> Cfr. p. 5 Observações da Rebonave.

89. Relativamente à definição do mercado relevante, a AdC procede à delimitação do mercado relevante nos termos e para os efeitos da Lei da Concorrência, tendo estabelecido no Regulamento n.º 60/2013, de 14 de fevereiro, qual a definição de mercados relevantes que deve ser seguida para efeito de análise de operações de concentração. A AdC segue também a Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante para efeitos do direito da concorrência da União Europeia<sup>32</sup>.
90. Todavia, sempre se diga que, não obstante as diferentes competências da AdC e da ATM, o Parecer recebido pelo Regulador do Sector chega à mesma conclusão da Decisão da AdC, ou seja, que nada tem a opor à presente operação de concentração<sup>33</sup>.
91. Relativamente à atividade em causa, a Rebonave contesta as conclusões do parágrafo 38 *supra*, que refere que “*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), os armadores definem, por vezes, contratos globais com prestadores de serviços de reboque, isto é, contratos para os serviços de reboque com o mesmo operador global, nos vários portos em que atracam e em que o operador de reboques desenvolve a sua atividade. Tal sucede, no caso português, por exemplo, com a Svitzer Portugal<sup>34</sup> e com a Rebonave.<sup>35</sup>*”.
92. Contestando estas conclusões, refere que a AdC extrapola as referidas conclusões para o mercado português e que tal não é correto porque “*a REBONAVE não é um operador global, opera em Lisboa e Setúbal. Os portos nacionais são irrelevantes no mercado internacional, todos juntos incluindo Sines são um porto médio europeu.*”
93. Com efeito, considera “*o condicionamento externo do mercado relevante nacional, através de contratos internacionais de âmbito global, resulta que, uma parte substancial dos navios que atracam no porto de Lisboa e o porto de Setúbal, incluindo o Estaleiro da LISNAVE para reparação, vem já com os serviços de reboque contratados. (...) O operador local, não tem sequer a hipótese de apresentar uma proposta para o fornecimento de serviços localmente (...)*”.
94. Relativamente a este ponto, considera a AdC que as afirmações da Terceira Interessada em nada afastam a descrição da atividade tal como é feita no parágrafo §38 e considerações seguintes, que são tão-somente um enquadramento do exercício da atividade de serviço de reboque, sem qualquer tipo de “extrapolação”.
95. No que à estrutura de oferta dos mercados relevantes e dos mercados relacionados diz respeito, a Rebonave afirma que a Decisão da AdC enferma de um erro, uma vez que atribui a fonte da informação contida na Tabela 1, §40, à Notificante, quando na verdade a fonte da mesma foi a própria Rebonave.
96. Quanto a este ponto, não obstante a Rebonave possa também ter prestado esta informação à AdC, a Notificante apresentou-a primeiramente quando submeteu o

---

<sup>32</sup> Cfr. **Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante para efeitos do direito comunitário da concorrência**, JO n.º C 372 de 09/12/1997 p. 5 – 13.

<sup>33</sup> A Rebonave termina a sua exposição afirmando que o Parecer do Regulador padece de várias imprecisões e deficiências, aspeto que a AdC não comentará, nem o poderia fazer, atendendo a que esta matéria não é da sua competência.

<sup>34</sup> De acordo com os dados apresentados pela Svitzer Portugal, [CONFIDENCIAL- Segredo de Negócios].

<sup>35</sup> Cf. decisão da AdC no processo Ccent. 22/2019 – Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal.

Formulário de Notificação que deu origem ao presente procedimento, pelo que a identificação da fonte feita na referida Tabela 1 mantém-se válida e correta.

97. Ainda no ponto relativo à estrutura de oferta dos mercados relevantes e dos mercados relacionados feita nos parágrafos 40 a 47 *supra*, para onde se remete, a Rebonave considera que se retira dos mesmos uma alegada “*posição pública da AdC quanto ao regime privilegiado, para a prestação dos serviços de reboques nos portos portugueses, de alguma forma diabolizando a concessão. Se relativamente a Svitzer Portugal, nos é fácil perceber essa posição, já relativamente a AdC não entendemos, até porque nunca vimos qualquer explicação ou cálculo que demonstre o interesse desse modelo, quer para a eficiência do porto quer para a sustentabilidade das empresas prestadoras de serviço de reboque. Talvez seja por isso mesmo, por ainda não ter tido oportunidade de fazer algumas contas simples, e rapidamente chegara a conclusões diferentes das atuais*”.
98. Em primeiro lugar, sempre se diga que se desconhece qualquer posição pública da AdC que “diabolize” concessões ou outro qualquer assunto, muito menos do foro contratual e no âmbito do exercício da liberdade de iniciativa económica das empresas.
99. Quanto aos pontos contestados, os mesmos dizem respeito tão-somente à identificação dos operadores do mercado e respetivas quotas, de forma objetiva, pelo que não se compreende as conclusões retiradas pela Rebonave.
100. Ainda neste ponto da estrutura de oferta dos mercados relevantes e dos mercados relacionados, a Terceira Interessada contesta que a Rebosado seja considerada como um operador do mercado, tal como referido no parágrafo §41 *supra*.
101. Neste parágrafo, é referido que a Svitzer Portugal é a principal empresa fornecedora de serviços de reboque em todos os portos em que está presente, e que enfrenta concorrência de outros operadores, onde se inclui a Rebosado, no Porto de Setúbal.
102. A Terceira Interessada entende que a Rebosado não deve ser considerada como concorrente, alegando que, em 2018, apesar de estar licenciada, não teve rebocadores.
103. Ora, de facto, e tal como devidamente explanado na Tabela 1 e nas notas de rodapé 17 e 18, na sequência do *time charter agreement* celebrado entre a Svitzer Portugal e a Rebosado, a Svitzer Portugal passou a explorar 7 rebocadores da Rebosado, verificando que a Rebosado, em 2018, não se encontra presente na estrutura de oferta do mercado da prestação de serviços de reboque no porto de Setúbal.
104. Desta forma, a AdC concorda com a Terceira Interessada que a Rebosado em 2018 não era um operador de mercado. Consequentemente, altera-se o parágrafo 41 do Projeto de Decisão, retirando-se a menção à Rebosado.
105. Relativamente aos efeitos da operação, a Rebonave considera que a conclusão da AdC de que existe uma base de clientes suficientemente ampla suscetível de recorrer aos serviços da Port Towage Lisboa (cfr. parágrafo 55 *supra*) é meramente “*teórica e retórica*”, porque entende que não existem alternativas à Svitzer Portugal.
106. As conclusões da AdC, no que respeita a este ponto, e tal como devidamente explanado e fundamentado no Ponto 62, decorrem da investigação de mercado realizada no âmbito do recente processo Ccent. 22/2019 – Pioneiros do Rio / Svitzer Portugal, na qual, a totalidade dos clientes questionados referiu a existência de alternativas à Svitzer Portugal na prestação dos serviços de reboque.
107. Acresce que, já no cenário pré-concentração, a maioria dos concorrentes do Grupo Sousa nas rotas em que o mesmo se encontra presente não são clientes da Svitzer

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

Portugal. Consequentemente, apenas poderemos depreender que quando estes operadores necessitam de recorrer a serviços de reboque, fazem-no já junto da Port Towage Lisboa.

108. Neste sentido, as Observações da Terceira Interessada, além da sua própria visão sobre o mercado, não trazem novos elementos que contrariem a análise da AdC.
109. Ainda, na parte respeitante aos efeitos da operação de concentração, a Rebonave refere que a informação constante do parágrafo 63, que refere que “a prestação destes serviços é caracterizada pela ausência de relações de exclusividade, permitindo que quer a oferta, quer a procura, se adaptem a parceiros comerciais alternativos” é falsa. Mais uma vez, a Rebonave não apresenta fundamento ou prova para esta sua alegação.
110. Continuando na análise dos efeitos da operação, e no que respeita à conclusão constante dos parágrafos 68 a 71 relativa ao peso da prestação de serviços de reboque nos custos variáveis médios dos armadores, a Terceira Interessada considera que “a extrapolação e generalização concluída é incorreta”.
111. Também neste âmbito, a Rebonave refere que “os preços médios da Svitzer Portugal é totalmente desprovido de valor ou relevância” uma vez que, apesar do tarifário da Svitzer ser o “mais alto tarifário aprovado nos portos onde opera”, a Svitzer pratica preços substancialmente inferiores aos de tabela.
112. Adicionalmente, a Rebonave entende que existe muita informação disponível sobre o peso dos custos relativo dos rebocadores na escala de navios, onde se incluíram os do Grupo Sousa e que segundo as suas estimativas, chegam a valores diferentes dos referidos pela AdC.
113. Em primeiro lugar, refira-se que a Rebonave para além dos comentários supra indicados, não apresentou elementos adicionais ou dados que permitissem à AdC confirmar, ou infirmar, a análise por si efetuada. Nem tão pouco apresentou as suas próprias estimativas.
114. Adicionalmente, e tal como devidamente explicado nos pontos 68 a 71 *supra*, a AdC, no âmbito da sua análise de *input foreclosure*, avaliou o peso da prestação de serviços de reboque nos custos variáveis médios de um armador no transporte marítimo de mercadorias e não no custo da escala dos navios.
115. Ora, a AdC não avaliou o peso dos serviços dos rebocadores relativamente ao custo da escala do navio. Desta forma, entende-se que se a variável de referência é diferente, certamente que os valores obtidos também o serão.
116. Assim, de forma a aferir os **custos variáveis médios**, a AdC considerou os dados apresentados pela Notificante relativos aos custos variáveis médios do GS nas rotas em análise (*i.e.* porto de Lisboa e os portos de África Ocidental; porto de Lisboa e a RAM; e, porto de Lisboa e a RAM), bem como, o número de viagens efetuadas em cada rota pelo GS, por referência ao anos de 2018.
117. No que respeita aos **custos com os serviços de reboque** a AdC teve em conta dois cenários distintos:
  - Um primeiro, no qual foram considerados os preços médios praticados pela Svitzer Portugal, em 2018, pelos serviços de reboque em cada uma das rotas em análise (*i.e.* porto de Lisboa e os portos de África Ocidental; porto de Lisboa e a RAM; e, porto de Lisboa e a RAM);
  - Um segundo, no qual a AdC considerou quais seriam os preços cobrados pela

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

Svitzer Portugal pelos serviços de reboque, caso fossem aplicadas os preços de tabela homologados pela Autoridade Portuária, em cada uma das rotas em que o GS se encontra presente no Porto de Lisboa, considerando as características dos navios aos quais a Svitzer prestou serviços de reboque.

118. Note-se que no que respeita ao tarifário da Svitzer Portugal, a Terceira Interessada refere que é *“o mais alto dos tarifários aprovados nos portos onde opera”*.
119. Em qualquer um dos cenários considerados, e tal como vertido no parágrafo 70 *supra*, o peso dos serviços de reboque nos custos variáveis médios do transporte marítimo de mercadorias seria, em qualquer uma das rotas consideradas, inferior a 2%.
120. Neste sentido, não pode a AdC concordar com a Terceira Interessada quando refere que estes valores são *“totalmente desprovido de valor ou relevância”*, uma vez que foi acautelado, não só o cenário dos preços praticados pela Svitzer em 2018, como um hipotético cenário de aplicação de preços de tabela, que tal como a Rebonave também reconhece, representam preços máximos.
121. Também não pode a AdC concordar com a Rebonave que as conclusões da análise são uma *“extrapolação e generalização”*.
122. A análise da AdC foi efetuada com base em dados de mercado, tendo por um lado em consideração os mercados relevantes e relacionados em análise, em concreto, a prestação de serviços de reboque da Svitzer Portugal e as rotas em que o GS se encontra presente na sua atividade enquanto armador.
123. Assim, análise da AdC é feita de forma fundamentada nos referidos parágrafos, para onde se remete, e os elementos trazidos pela Rebonave nas suas Observações não são de molde a alterar a referida análise.
124. Por fim, a Terceira Interessada admite que *“não são os navios das empresas do Grupo Sousa, que vão alterar ou criar qualquer situação de concentração”* uma vez que entende que o GS *“não é um cliente muito relevante para o mercado de reboques em Lisboa e em Setúbal”*, considerando, porém, que a operação de concentração é nociva, nomeadamente, por permitir que a Svitzer Portugal continue a usufruir dos contratos globais da Svitzer AS.
125. Relativamente a este ponto, refira-se, que a existência de contratos globais entre os armadores e operadores de reboque decorre do foro contratual e do exercício da liberdade de iniciativa económica das empresas, e não decorre da presente operação de concentração, não podendo ser enquadrada como um efeito da mesma.
126. Adicionalmente, na sequência da operação de concentração Ccent. 22/2019 – Pioneiros do Rio / Svitzer Portugal, a Svitzer Portugal deixou de ser detida pela Svitzer AS, parte integrante do A.P. Moller-Maersk Group.
127. Ainda assim, os contratos globais atualmente em vigor resultam da adesão aos contratos globais negociados pela Svitzer Internacional para todas as suas afiliadas, não tendo a Svitzer Portugal negociado os contratos diretamente com os armadores.
128. Em virtude da aquisição da totalidade do capital da Svitzer Portugal pela Portugs (que em resultado desta operação de concentração será controlada pela ETF), a renegociação dos contratos passará a ser conduzida pela Svitzer Portugal.
129. Não obstante, a força negocial da Svitzer Portugal deixou de ser sustentada na força negocial do Grupo Svitzer (uma vez que a Svitzer Portugal já não integra o mesmo

grupo) o que de certa forma, contraria as preocupações manifestadas pela Terceira Interessada.

130. Adicionalmente, e de acordo com os elementos apresentados pela Notificante, a associação ao nome Svitzer tenderá a desaparecer, uma vez que a Svitzer Portugal está em processo de alteração da sua denominação social para “Portugs II”, assim como de alteração do nome de todos os seus rebocadores, os quais deixarão de ter o nome da Svitzer e/ou qualquer referência a esta.

### **7.3. Conclusão**

131. Nos termos *supra*, entende a Autoridade da Concorrência que as Observações apresentadas quer pela Notificante, quer pela Rebonave, em sede de Audiência Prévía, não vêm alterar o sentido proposto no Projeto de Decisão da AdC de 10 de março de 2019.

## **8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

132. 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 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 *supra*.

Lisboa, 21 de abril de 2020

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

---

Margarida Matos Rosa  
Presidente

X

---

Maria João Melícias  
Vogal

X

---

Miguel Moura e Silva  
Vogal



## **Índice**

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES .....	2
2.1. Empresa Adquirente .....	2
2.2. Empresa Adquirida .....	2
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO .....	3
4. MERCADOS RELEVANTES.....	3
4.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante .....	3
4.2. Mercados Relacionados .....	4
4.3. Conclusão .....	5
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	6
5.1. Enquadramento do exercício da atividade de serviço de reboque .....	6
5.2. Estrutura de oferta dos mercados relevantes e dos mercados relacionados.....	7
5.3. Efeitos da operação de concentração.....	9
6. PARECER DO REGULADOR.....	12
7. AUDIÊNCIA PRÉVIA .....	12
7.1. Observações da Notificante.....	13
7.2. Observações da Terceira Interessada .....	13
7.3. Conclusão .....	18
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO .....	18

## **Índice de Tabelas**

<b>Tabela 1</b> – Quotas de mercado na prestação de serviços de reboque nos diversos portos nacionais, em volume, entre 2016 e 2018.....	7
<b>Tabela 2</b> – Estrutura de oferta do transporte marítimo regular de mercadorias, nas rotas em que o Grupo Sousa está ativo a partir do porto de Lisboa .....	8