

Ccent. 82/2023
Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus

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

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

4/12/2024

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

Processo Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 22 de dezembro de 2023, 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"), a operação de concentração que consiste na aquisição, pela Yilport Iberia, S.A. ("Yilport") e pela GS Marítima, Lda. ("GS Marítima" ou "Grupo Sousa"), do controlo conjunto sobre a Sotagus – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A. ("Sotagus" ou "Adquirida").
2. Em 12 de junho de 2024, a AdC deu início a uma fase de Investigação Aprofundada à operação de concentração, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, por considerar que a mesma suscitava sérias dúvidas, à luz dos elementos recolhidos, e em atenção aos critérios definidos no artigo 41.º, quanto à sua compatibilidade com o critério estabelecido no n.º 3 do artigo 41.º do mesmo diploma, no que respeita aos mercados identificados.
3. Em 6 de setembro, vieram as Notificantes apresentar um conjunto de compromissos nos termos e para efeitos do artigo 51.º da Lei da Concorrência. Posteriormente, a 24 de setembro, as Notificantes acrescentaram 2 novos compromissos aos inicialmente apresentados¹, aos quais se adicionou um 5.º compromisso em 6 de novembro.²

2. AS PARTES

2.1. Empresas Notificantes

2.1.1. Yilport

4. A Yilport é uma empresa ativa no setor portuário e dos transportes marítimos, nas quais se incluem a movimentação de carga em terminais portuários, a movimentação e armazenagem de mercadorias em docas, terminais, armazéns e parques, formação e decomposição de unidades de carga, receção, armazenamento e expedição de mercadorias, bem como o exercício do direito de exploração comercial de áreas portuárias, através de contratos de concessão de exploração com as respetivas administrações portuárias, e diversas atividades acessórias.
5. A Yilport explora os terminais de Leixões, Liscont (Lisboa), Sotagus (Lisboa), Sadoport (Setúbal) e Tersado (Setúbal).

¹ Respetivamente, E-AdC/2024/4739 e E-AdC/2024/5104.

² E-AdC/2024/5910.

6. É a empresa concessionária da maioria das concessões de exploração de terminais que movimentam contentores em Portugal. Entre outros, contam-se dois terminais em Lisboa (Liscont e Sotagus) e em Setúbal (Tersado e Terminal Multifunções), um na Figueira da Foz e um em Leixões (TCL), representando cerca de [50-60]% da movimentação total de contentores em Portugal.³
7. Dedica-se ainda a atividades de cedência temporária de trabalhadores/estivadores para a realização de tarefas de movimentação de cargas portuárias, e à prestação de serviços de agenciamento marítimo.
8. Os volumes de negócios realizados pela Yilport, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no Espaço Económico Europeu (“E.E.E.”) e a nível mundial, no ano de 2022, são os que constam da tabela seguinte:

Tabela 1 – Volume de negócios da Yilport em 2022

Milhões de Euros	Portugal	E.E.E.	Mundial
Yilport	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificantes.

2.1.2. Grupo Sousa

9. O Grupo Sousa, sediado na Região Autónoma da Madeira, detém, diretamente e através de participadas, empresas armadoras, empresas de operação portuária e de camionagem, agentes de navegação, transitários, logística, rebocadores e armazéns, estando ainda presente nos setores da logística de gás natural, da produção de energia e do turismo.
10. O Grupo Sousa opera no transporte marítimo com as Regiões Autónomas dos Açores (RAA) e da Madeira (RAM) e África. Na RAM, o Grupo Sousa tem uma licença de operação portuária (OPM – Sociedade de Operações Portuárias da Madeira, Lda.).
11. À data da notificação da presente operação, o Grupo Sousa controlava, em conjunto com o Grupo ETE, a TSA – Terminal de Santa Apolónia, Lda., empresa concessionária da exploração do Terminal Multipurpose de Lisboa (“TML” ou “TSA/TML”).
12. Em 22 de março de 2024⁴, [Confidencial]. Neste sentido, o exercício do controlo sobre a TSA/TML passará, em exclusivo, para o Grupo ETE.
13. Os volumes de negócios realizados pelo Grupo Sousa, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no E.E.E. e a nível mundial, no ano de 2022, são os que constam da tabela seguinte:

³ Excluindo o tráfego de *transhipment*, atividade específica em que o Terminal de Sines, controlado pela PSA, é o maior em Portugal.

⁴ E-AdC/2024/1818.

Tabela 2 – Volume de negócios do Grupo Sousa em 2021

Milhões de Euros	Portugal	E.E.E.	Mundial
Grupo Sousa	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificantes.

2.2. Adquirida Sotagus

14. A Sotagus é uma empresa controlada pela Yilport que — ao abrigo de contrato de concessão de exploração de infraestruturas portuárias com a Administração do Porto de Lisboa — explora, até final de fevereiro de 2026, o terminal portuário de Santa Apolónia, onde desenvolve atividades de movimentação de carga (contentores e carga fracionada) e atividades acessórias.
15. O volume de negócios realizado pela Sotagus, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no ano de 2022, foi de cerca de €[>5] milhões.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

16. Em resultado da presente operação, a Sotagus, anteriormente controlada a 100% pela co-Notificante Yilport, passará a ser controlada conjuntamente pela mesma (50%) e pelo Grupo Sousa (50%).
17. Para regular as relações entre acionistas, as partes apresentam um projeto de Acordo Parassocial, no qual acordaram um modelo de administração da Sotagus assente [Confidencial] e num regime deliberativo que assegura o concurso dos dois acionistas para a adoção de deliberações.
18. Com efeito, o Conselho de Administração da Sotagus será constituído por [Confidencial] membros, cabendo [Confidencial] membros. Por outro lado, o mesmo Conselho poderá reunir (quórum constitutivo) desde que [Confidencial], podendo deliberar por [Confidencial].
19. Em face do exposto, entende-se estar perante um projetado exercício de controlo conjunto, pela Yilport e pelo Grupo Sousa, sobre a Sotagus.
20. Por outro lado, a Sotagus continuará a operar no mercado, prestando serviços de movimentação de carga (predominantemente contentorizada) no terminal de Santa Apolónia, cuja exploração lhe está concessionada, com autonomia operacional, logística e financeira relativamente às suas empresas-mãe. Para tanto, não necessitará que lhe sejam transferidos recursos, quer pela Yilport quer pelo Grupo Sousa, uma vez que utilizará os meios de que já dispõe anteriormente e que lhe permitem operar no mercado suportando, por si só, os custos das suas operações.
21. Sem prejuízo, e como melhor se verá *infra*, o *Sales and Purchase Agreement* ("SPA") prevê que o Grupo Sousa transfira [Confidencial] da carga contentorizada que atualmente processa no TML, para o terminal da Sotagus (cerca de [Confidencial] TEUs, a acrescer aos [Confidencial] TEUs da GS Lines que a Sotagus já movimenta por ano).

22. Neste sentido, considera-se que a Sotagus desempenhará, de forma duradoura, todas as funções de uma entidade económica autónoma (artigo 36.º, n.º 2 da Lei da Concorrência).
23. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 e do n.º 2, ambos do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher as condições enunciadas nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

4. MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADOS

4.1. Mercado do Produto Relevante

4.1.1. Posição das Notificantes

24. No entendimento das Notificantes, a identificação dos mercados de produto relevantes reporta-se, fundamentalmente, às atividades desenvolvidas pela empresa-alvo, a Sotagus.
25. A Sotagus desenvolve atividades em dois mercados de produto, cuja delimitação está relativamente consolidada na prática decisória da AdC⁵: (i) mercado dos serviços de movimentação portuária de carga contentorizada; e (ii) mercado dos serviços de movimentação portuária de carga fracionada.
26. No âmbito da carga contentorizada, as Notificantes apreciaram em que medida se justificaria uma distinção entre, por um lado, carga com origem/destino no *hinterland* portuário ("tráfego *hinterland*"), e, por outro, o segmento de trânsito, ("*transhipment*") – segmento em que o porto atua como ponto intermédio entre o ponto de origem e o de destino final da carga, que é movimentada por motivos operacionais (e.g., para ser transferida para um navio de menores dimensões ou calado).
27. Sem prejuízo, para as Notificantes esta distinção adicional será inaplicável uma vez que, no caso dos portos portugueses, as tarefas operacionais e os equipamentos utilizados pelos operadores portuários tendem a ser os mesmos quer se trate de carga *hinterland* ou de carga em *transhipment* (em ambos os casos, trata-se de carga contentorizada).⁶

4.1.2. Posição da AdC

28. Na senda da sua prática decisória⁷, e tomando como ponto de partida a atividade desenvolvida pela Adquirida Sotagus, a AdC partilha do entendimento das Notificantes quanto à definição dos mercados do produto relevantes.
29. Neste sentido, para efeitos da presente operação de concentração, consideram-se como mercados de produto: (i) o mercado dos serviços de movimentação portuária de carga

⁵ Cfr. Ccent. 57/2015 – Yilport / ME Logística*Tertir, Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML, Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB.

⁶ Ainda que a Comissão Europeia, como reconhecem as Notificantes, já tenha feito essa distinção, designadamente nos processos M.10552 – Hapag Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven (§§39-41 e 46); M.8459 – TIL / PSA / PSA DGD (§§ 14-15); ou M.9853 – HGK / Imperial Shipping Group (§§ 31-32).

⁷ V. nota de rodapé 5.

contentorizada; e (ii) o mercado dos serviços de movimentação portuária de carga fracionada.

30. Diferentemente das Notificantes, contudo, a AdC entende ainda considerar ser necessário separar o tráfego *hinterland* do tráfego *transhipment*, em linha com a prática decisória da Comissão.⁸
31. Com efeito, conforme resulta dessa prática decisória⁹, a concorrência nos serviços de movimentação de contentores para *transhipment* pode ocorrer num conjunto de portos mais alargado, desde logo numa diversidade de portos de águas profundas onde se cruzem as rotas de longo curso, entre si e com as rotas de médio ou curto curso. O tráfego *hinterland*, i.e. o tráfego que tem destino/origem num determinado *hinterland*, terá, necessariamente, que ser movimentado num conjunto de portos inseridos nesse mesmo *hinterland*, o qual será, por regra, mais restrito.
32. Assim, em função dessa diferenciação, a dimensão geográfica em que ocorre a potencial substituição entre um e outro tipo de tráfego será, necessariamente, diferente.¹⁰

4.2. Mercado Geográfico Relevante

4.2.1. Posição das Notificantes

33. As Notificantes consideram que os dois mercados de produto relevantes identificados têm uma dimensão geográfica correspondente, pelo menos, à totalidade do território nacional ou, no mínimo, à totalidade do território de Portugal continental.
34. As Notificantes questionam a prática decisória da AdC, a qual tem, por regra, considerado que o âmbito geográfico destes mercados se circunscreve ao porto a que pertence o terminal em causa e respetivo *hinterland*. Para as Notificantes, tal visão não corresponde à atual realidade do setor portuário, sendo, como tal, suscetível de prejudicar a análise de qualquer concentração neste setor.
35. As Notificantes consideram que a prática decisória da AdC relativamente à dimensão geográfica dos mercados de produto no setor portuário, i.e. de um perímetro geográfico mais reduzido, tem resultado da desnecessidade de a Autoridade “fechar” a definição de mercado, optando, ao invés, por a “deixar em aberto”.
36. As Notificantes destacam também que a própria AdC se tem pronunciado “que 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*”, em particular “no caso da carga

⁸ Cfr. M.8120 – *Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company*, §22; M.5450 – *Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd*, §16; M.5066 – *Eurogate/APMM*, §§15-20; M.10552 – *Hapag Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven*, §§39-41 e 46; M.8459 – *TIL / PSA / PSA DGD*, §§14-15; ou M.9853 – *HGK / Imperial Shipping Group*, §§ 31-32.

⁹ Idem.

¹⁰ Como, aliás, decorre da prática decisória da Comissão: M.10522 – *Hapag Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal / Wilhelmshaven* e M.8459 – *TIL / PSA / PSA DGD*.

contentorizada que, pelas suas características, está particularmente adaptada ao transporte intermodal, possibilitando uma fácil e rápida integração dos diversos modos de transporte".¹¹

37. A suportar o respetivo entendimento, as Notificantes mencionam ainda documentos estratégicos do Estado português¹², da AMT, na qualidade de regulador sectorial¹³, e estudos nacionais¹⁴, para argumentar por uma dimensão nacional dos serviços de movimentação portuária.
38. Por sua vez, relativamente aos tráfegos *transhipment* e *hinterland*, as Notificantes acrescentam, ainda, que a prática decisória da Comissão Europeia tem identificado dimensões geográficas nacionais ou supranacionais que integram vários portos em concorrência.¹⁵
39. Por fim, as Notificantes identificaram indicadores concretos da atividade da Sotagus (e da Yilport Iberia numa aceção de Grupo) que, alegadamente, também concorrem para suportar a conclusão de que a atividade de movimentação de carga (contentores/carga fracionada) tem uma dimensão geográfica correspondente, pelo menos, à totalidade do território nacional, nomeadamente:
 - a Sotagus recebe [Confidencial];
 - a Sotagus perdeu recentemente clientes [Confidencial];
 - a Yilport (empresa-mãe da Sotagus) tem vários exemplos de clientes que utilizam, [Confidencial];
 - A Yilport salienta que, nestes casos, não havendo atualmente limitações em termos de capacidade disponível para a movimentação de contentores em qualquer terminal concessionado a empresas da Yilport, a flexibilidade de opções demonstrada por estes armadores sugere que os mesmos encaram como equivalentes os serviços de movimentação de carga disponíveis nos terminais da Yilport, independentemente do porto a que pertençam.

¹¹ Cfr. Ccent. 57/2015 – *Yilport / ME Logística * Tertir*, §§61 e seguintes.

¹² Estratégia Portugal 2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 13 de novembro, e "Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026", aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, publicada em Diário da República a 24.11.2017.

¹³ AMT, Relatório "Acompanhamento da Atividade Portuária", de dezembro 2022, nomeadamente o capítulo "Enquadramento Ibérico da Atividade Portuária".

¹⁴ UCP – Universidade Católica Portuguesa, "Opções Estratégicas para o Porto de Sines – Plano Estratégico", julho de 2020

¹⁵ As Notificantes citam, entre outros, o processo M.10522 – *Hapag Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal/Wilhelmshaven* (de 29.04.2022), no qual, por exemplo, a Comissão considerou o Norte da Europa para o tráfego *transhipment* ou os portos da Alemanha para o tráfego *hinterland*; e o processo M.8459 – *TIL / PSA / PSA DGD*, em que a Comissão considerou, a propósito de terminais portuários localizados em Antuérpia, que o mercado geográfico relevante no caso do tráfego com o *hinterland* abrangeeria, pelo menos, todos os portos entre Antuérpia e Roterdão e, provavelmente, todos os portos existentes no eixo Le Havre-Hamburgo e, no caso do *transhipment*, compreenderia, no mínimo, todos os portos no mesmo eixo Le Havre-Hamburgo (§§ 21-22).

4.2.2. Posição da AdC

40. A posição da AdC adotada em precedentes decisórios considera que cada porto onde são prestados serviços de movimentação de carga deve ser considerado um mercado geográfico autónomo¹⁶. Na base deste entendimento encontram-se, nomeadamente, os seguintes fatores¹⁷:
 - (i) os Contratos de Concessão, através dos quais se processa geralmente o acesso à atividade de movimentação de cargas, conferem à concessionária um direito de exploração exclusivo num dado espaço geográfico, sob jurisdição de uma determinada autoridade portuária;
 - (ii) as condições de exercício dessa exploração exclusiva, designadamente em matéria de preços máximos a praticar pelo concessionário, são fixadas pelo respetivo concedente e diferirão de porto para porto, o que indica que o mercado se circunscreverá à jurisdição da administração do porto em que a empresa opera;
 - (iii) as características específicas de cada porto, e.g. localização, proximidade às zonas de consumo das mercadorias e aos grandes centros industriais, acessibilidades, condições de acostagem e respetivas infraestruturas logísticas, e diferentes taxas definidas e aplicadas por cada uma das autoridades portuárias, em cada um dos portos nacionais, contribuem também para que cada porto nacional seja suscetível de constituir um mercado geográfico relevante autónomo.
41. Esta posição não obsta a que a AdC tenha reconhecido¹⁸, tal como as Notificantes destacaram, que, por um lado, "*a crescente integração das cadeias logísticas e dos diversos meios de transporte, tem vindo a alterar a forma como o sistema portuário interage com o seu hinterland natural, i.e., como referido supra, a área de influência do porto (correspondente à origem ou destino da maioria da carga movimentada nesse mesmo porto)*", e; por outro, que "*cada vez menos a infraestrutura portuária é considerada como uma porta de entrada ou saída da região onde se situa e das regiões adjacentes, constituindo-se, isso sim, como apenas um elemento adicional na organização de cadeias de transporte, as quais, na maior parte das vezes, envolvem diversos modos de transporte. Essas cadeias são organizadas de forma a maximizar a eficiência da função de transporte, através da minimização dos tempos de trânsito e da redução dos respetivos custos*".
42. Pelo que a posição analítica defendida pela AdC em relação à definição do mercado geográfico relevante tenda "*a envolver uma análise caso-a-caso, dependendo da dimensão efetiva das áreas de influência (que pode, inclusivamente, variar de acordo com o tipo de carga) e dos seus fatores determinantes*"¹⁹.
43. Nesse sentido, a AdC contactou os principais utilizadores do terminal da Sotagus no sentido de aferir o entorno concorrencial que o terminal de contentores de Santa Apolónia, concessionado à Adquirida, enfrenta.
44. Da investigação conduzida apuraram-se os seguintes elementos:

¹⁶ Cfr. Ccent. 57/2015 – Yilport / ME Logística*Tertir, Ccent. 42/2014 – ETE * ETF / TML, Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB.

¹⁷ Cfr. Ccent. 42/2014 – ETE * ETF / TML, Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB, §§28 a 30.

¹⁸ Cfr. Ccent. 42/2014 – ETE * ETF / TML, §§29 a 31.

¹⁹ Idem.

- No porto de Lisboa, existem 5 concessões entre Santa Apolónia e Poço do Bispo – entre as quais a concessão do TML e a concessão da Sotagus – e cujos termos ocorrerão entre 2025-2026²⁰.
 - No porto de Lisboa, identificam-se três terminais principais que podem movimentar contentores²¹: (i) o terminal da Liscont, na zona de Alcântara, controlado pela co-Notificante Yilport ("TCA"); (ii) o terminal da Sotagus, na zona de Santa Apolónia, igualmente controlado pela Yilport e objeto da presente operação de concentração ("TSCA"), e; (iii) o terminal multipurpose de Lisboa, também na zona de Santa Apolónia, a ser controlado pelo Grupo ETE²² ("TML").
 - A zona de influência terrestre de cada porto – *hinterland* – é determinada (i) pela procura (preferências dos clientes de acordo com a origem/destino da carga) e (ii) pelas acessibilidades.²³ O *hinterland* do porto de Lisboa, no qual a Sotagus está “inserida”, está limitada pelo rio Tejo a sul, e a norte pelo distrito de Leiria, a partir da qual o porto de Leixões assume preponderância²⁴.
 - Em particular a sul, o rio Tejo constitui uma fronteira “natural” que (i) pelo agravamento dos custos de transporte de mercadorias de/para estas zonas em Setúbal; (ii) pelo trânsito e vias de acesso; (iii) pela localização das indústrias/empresas e dos parques secundários de contentores a norte do rio, tornaria o recurso a terminais a sul muito mais caro para os operadores e, em consequência, para os clientes.²⁵ Neste sentido, portos espanhóis não constituem alternativas²⁶.
 - Nas rotas internacionais, o porto de Lisboa – essencialmente através do terminal da Liscont – é muitas vezes usado para serviços *feeder* através de *transhipment*²⁷, por meio dos quais a carga de/para portos periféricos é transportada para os portos principais, como é o caso do porto de Sines, antes de seguirem para o seu destino final.
45. O porto de Sines, que as Notificantes consideram estar em concorrência com o porto de Lisboa, recebe rotas internacionais. Por sua vez, o facto de ter uma ligação direta de ferrovia, explorada por uma das subsidiárias (Medway) do principal operador do porto (MSC),

²⁰ Ata reunião APL. O contrato de concessão com a TCSA/Sotagus termina em fevereiro de 2026, com possibilidade de prorrogação por 5 anos; o contrato do TSA/TML termina em abril de 2025, este sem possibilidade de prorrogação salvo se a APL invocar razões de interesse público

²¹ Ata reunião APL (22.01.2024) (E-AdC/2024/810, de 2.02.2024).

²² V. ponto 12.

²³ Ata reunião NAIP/PSL (18.01.2024) (E-AdC/2024/351, de 22.01.2024); Ata reunião Mutualista Açoreana (24.01.2024) (E-AdC/2024/623, de 26.01.2024); Ata reunião Wec-Ibero Portugal (29.01.2024) (E-AdC/2024/710, de 31.01.2024); Ata reunião Transinsular (26.01.2024) (E-AdC/2024/722, de 31.01.2024) e Ata reunião APL (22.01.2024); Ata reunião Maersk (1.02.2024) (E-AdC/2024/839, de 5.02.2024).

²⁴ Ata reunião NAIP/PSL; Ata reunião Mutualista Açoreana; Ata reunião Wec-Ibero Portugal; Ata reunião Transinsular.

²⁵ Ata reunião Wec-Ibero Portugal; Ata reunião Transinsular. No mesmo sentido relativamente ao terminal de Sines, refere a NAIP/PSL que “a circunstância de tanto o terminal de contentores como a infraestrutura ferroviária ligada ao porto serem exploradas (direta ou indiretamente) pela MSC, afasta-a como solução alternativa à Sotagus.”; e refere a Maersk que “[Confidencial].”

²⁶ Ata reunião NAIP/PSL; Ata reunião Mutualista Açoreana.

²⁷ Ata reunião Maersk; Ata reunião Wec-Ibero Portugal; Ata reunião Transinsular.

permite-lhe ter um *hinterland* mais vasto²⁸. Contudo, dever-se-á separar o tráfego no *hinterland* natural do porto de Sines do tráfego *transhipment*.

46. O terminal da Liscont tem fundos até 14,5 m e 12,0 ha (hectares) de área, e está especialmente dedicado ao tráfego *deep-sea*²⁹; o terminal da Sotagus tem fundos entre 7,3 e 10 m e área de 16,7 ha de área, e oferece serviços diretos à África Ocidental (destacando Angola), Norte da Europa e ao mercado das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores (respetivamente, "RAM" e "RAA")³⁰; e o TML tem fundos de 6 m e 4,9 ha de área, e acolhe essencialmente navios que ligam Portugal continental à RAM e RAA, e costa ocidental africana (Cabo Verde e Guiné Bissau)³¹.
47. Por sua vez, a investigação realizada permitiu efetivamente verificar que o porto de Lisboa tem uma importância significativa no transporte de carga para as Regiões Autónomas de Açores e Madeira:
 - O tráfego das rotas das RA é bastante diferente dos das restantes rotas:
 - i. Trata-se de carga "interna" (PT-PT) e, por isso, tem um tratamento diferente³²;
 - ii. As RA são consideradas regiões "ultraperiféricas", beneficiando de um tratamento diferenciado (e.g. quando há greves no porto/terminal, as rotas das RA fazem parte dos "serviços mínimos"³³);
 - iii. O navio é descarregado/carregado na totalidade, ao contrário de navios de outras rotas em que apenas uma parte é descarregada (destinada ao território nacional) e o restante é transferido para outro navio com destino a outro porto³⁴;
 - iv. Diferentemente do "padrão", a operação de carregamento/descarregamento de contentores nas rotas das RA demora alguns dias, uma vez que os contentores são descarregados, esvaziados, lavados, "enchidos" e carregados de volta no navio;³⁵
 - v. Os navios que operam estas rotas são de menor dimensão (menor calado).³⁶
 - O porto de Lisboa representará mais de metade do tráfego com as RA, com um *hinterland* neste tráfego específico que abrange todo o sul de Portugal. Para cargas geradas a norte de Leiria, o tráfego com as RA é efetuado a partir do porto de Leixões.³⁷
 - Os armadores que operam as rotas de transporte marítimo de/para RAA e RAM — Transinsular Transportes Marítimos Insulares, S.A. ("Transinsular"), Mutualista

²⁸ Idem, e Ata reunião NAIP/PSL.

²⁹ Site da APL.

³⁰ Idem.

³¹ Idem.

³² Ata reunião Transinsular.

³³ Ata reunião APL.

³⁴ Ata reunião Transinsular.

³⁵ Ata reunião APL.

³⁶ Ata reunião Transinsular.

³⁷ Idem. Ainda sobre o *hinterland* a sul do rio Tejo, refere a APL que "Setúbal poderia ser também uma alternativa, contudo os custos de logística considerando que o *hinterland* das cargas com origem/destino nas RA se situa na margem norte do rio Tejo tornam toda a operação mais cara. Sines por isso também não é alternativa. Aveiro e Figueira da Foz também não são alternativas viáveis devido aos custos de transporte acrescidos."

Açoreana de Transportes Marítimos, S.A. (“Mutualista Açoreana”) e a co-Notificante Grupo Sousa — utilizam, essencialmente, os portos de Lisboa a sul, e Leixões a norte.

- Os terminais, a sul, que servem o transporte marítimo com a RAM e a RAA são, essencialmente, o TML e o terminal da Sotagus.
 - A utilização do terminal da Liscont para o tráfego de/para RA não é opção. Para além de ser um terminal vocacionado para receber navios de maiores dimensões/calados, os tempos de escala neste terminal são demasiado curtos para operar um navio das rotas das RA. Ademais, o terminal da Liscont tem restrições relativamente à natureza da carga que pode ser descarregada (e.g. não pode ser descarregada carga de gado-vivo).³⁸
48. Em face do exposto, considera-se, para efeitos da análise da presente operação de concentração, que o âmbito geográfico dos mercados do produto/serviço relevantes em causa corresponde ao *Porto de Lisboa*.
49. Constata-se ainda que, mesmo que se considerasse uma dimensão geográfica correspondente ao território de Portugal continental para os dois mercados de produto relevantes de movimentação de carga (contentores/carga fracionada), como defendem as Notificantes, a operação de concentração (como se verá *infra*) não é isenta de preocupações jusconcorrenciais, uma vez que a Yilport e o Grupo Sousa, excluindo o *transhipment*, têm posições conjugadas muito significativas nesses mercados a nível nacional.

4.3. Mercados Relacionados

4.3.1. Posição das Notificantes

50. O Grupo Sousa, através da sua empresa armadora GS Lines, adquire serviços de movimentação de carga, nomeadamente carga em contentores, a algumas das empresas da co-Notificante Yilport (concessionárias na exploração de terminais portuários), desde logo, à Adquirida Sotagus.
51. Em face dessas relações verticais, as Notificantes entendem que o mercado de produto relacionado na presente operação de concentração corresponde ao mercado do transporte marítimo regular de mercadorias, com origem ou destino em portos localizados no território nacional.
52. As Notificantes consideram desnecessário proceder a uma segmentação por rotas das atividades de transporte marítimo regular de mercadorias desenvolvidas pelo Grupo Sousa, desde logo por não se tratar de atividade desenvolvida pela empresa-alvo ou por empresas da Yilport com atividade em Portugal.

4.3.2. Posição da AdC

53. O Grupo Sousa opera, através da GS Lines, 3 rotas a partir de terminais do Porto de Lisboa: (i) Lisboa-RAM; (ii) Lisboa-RAA; (iii) Lisboa-Cabo Verde / Guiné-Bissau. Consistentemente com

³⁸ Ata reunião Transinsular.

a definição de mercado de produto adotada pela AdC, os mercados relacionados a analisar correspondem às três rotas ponto a ponto.

54. Para efeitos da presente operação de concentração, consideram-se que estas rotas correspondem a mercados relacionados.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Caracterização dos mercados relevantes e impacto da operação de concentração

5.1.1. Mercado de serviços portuários de movimentação de contentores

55. A Yilport, incluindo a Sotagus, representou cerca de [50-60]% da oferta a nível nacional em 2022, no que concerne ao mercado de serviços portuários de movimentação de contentores. Já a Adquirida Sotagus representou, *per se*, cerca de [<10]% da oferta em Portugal.

Tabela 3 – Quotas estimadas no território nacional dos serviços portuários de movimentação de carga contentorizada (tráfego hinterland) em 2022

<i>Operadores</i>	2022	
	Milhares TEUs	%
Yilport Iberia (excl. Sotagus)	[...]	[40-50]%
Sotagus	[...]	[0-10]%
TML (Gr. ETE + Gr. Sousa)	[...]	[0-10]%
PSA (Sines)	[...]	[20-30]%
Total	[...]	100,00%

Fonte: AMT; Notificantes; cálculos AdC; OPM – Sociedade de Operações Portuárias da Madeira, Lda.

56. Por sua vez, no porto de Lisboa, a estrutura da oferta de serviços portuários de movimentação de carga contentorizada (pré-operação) correspondem a cerca [60-70]% para a Yilport (incluindo a Sotagus) e [30-40]% para o Grupo ETE. A Sotagus representa, *per se*, [30-40]% da estrutura da oferta no porto de Lisboa.

Tabela 4 – Quotas estimadas dos serviços portuários de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa (tráfego hinterland)

Operadores	Pré-operação (2022)		Pós-operação	
Yilport	Liscont	[...]	[30-40]%	[...]
	Sotagus	[...]	[30-40]%	[...]
	Total	[...]	[60-70]%	[...]
TML (ETE+GSousa)		[...]	[...]	[...]
TML (ETE)		[...]	[...]	[...]
Total		[...]	[...]	[...]

Fonte: Notificantes.

57. Considerando o desinvestimento do Grupo Sousa no TSA/TML, previsto nos Compromissos assumidos pelas Notificantes, a presente operação de concentração traduz-se, por um lado, na aquisição de quota de mercado por aquele Grupo, que passa a controlar conjuntamente a Sotagus e, por outro, no desinvestimento por aquele Grupo da posição de mercado atribuída ao TSA/TML.
58. Da estrutura da oferta acima apresentada, verifica-se que a quota de mercado da co-Notificante Grupo Sousa na Sotagus ascenderá, pós-operação, a [50-60]% (i.e., já incluindo a carga contentorizada atualmente operada pelo Grupo Sousa no TML e que, na sequência da operação de concentração, será transferida para o terminal da Sotagus). A quota de mercado da co-Notificante Yilport no porto de Lisboa ascenderá, pós-operação, a [90-100]%, ficando o remanescente no TSA/TML, que desce a sua posição de [30-40]% para [0-10]% (este decréscimo de quota no TML deriva da suprarreferida transferência de operações do Grupo Sousa do TSA/TML para o terminal da Sotagus).
59. O índice de concentração Herfindahl-Hirschman (IHH)³⁹ do mercado dos serviços portuários de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa (tráfego *hinterland*) subirá de [5000-6000] pontos para [8000-9000] pontos, em resultado de uma estrutura de mercado composta por dois operadores, em que um deles passará a deter uma quota de [90-100]%.

³⁹ Nos termos das Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (2004/C 31/03), publicadas no Jornal da União Europeia (JOUE) nº C 031 de 05/02/2004 p. 0005 – 0018 (“Orientações da Comissão para apreciação das concentrações horizontais”), “O nível de concentração global existente num mercado pode também fornecer informações úteis acerca da situação concorrencial. Para avaliar os níveis de concentração, a Comissão aplica frequentemente o índice Herfindahl-Hirschman (IHH). Este índice é calculado adicionando os quadrados das quotas de mercado individuais de todos os participantes no mercado. O IHH confere, proporcionalmente, um maior peso às quotas de mercado das empresas de maiores dimensões. (...) Apesar de o nível absoluto de IHH poder fornecer uma indicação inicial da pressão concorrencial no mercado após a concentração, a variação no IHH (conhecida por “delta”) constitui um valor aproximado da variação na concentração do mercado diretamente resultante da operação de concentração.” (§16).

60. Da presente concentração resulta, a final, (i) a aquisição de participação social no capital de um operador portuário (Sotagus) por um armador ativo no transporte marítimo de mercadorias (Grupo Sousa) e, concomitantemente, (ii) a aquisição de um cliente pela Sotagus/Yilport decorrente da transferência das operações do Grupo Sousa do TML para o terminal da Sotagus.
61. Assim, a transferência de operações do Grupo Sousa do TML para o terminal da Sotagus configura a aquisição de um cliente (Grupo Sousa) por um fornecedor (Sotagus).
62. Tendo presente a estrutura de oferta do mercado de serviços portuários de movimentação de contentores que acabámos de descrever, importa agora analisar os impactos jus-concorrenciais da operação de concentração.
63. Ora, face ao referido desinvestimento do Grupo Sousa no TML que resulta dos Compromissos, conclui-se que a operação de concentração não é suscetível de resultar em efeitos horizontais no mercado de serviços portuários de movimentação de contentores.
64. É um facto que a quota de mercado da Sotagus sairá reforçada em resultado da presente operação e, concomitantemente, também a concentração do mercado relevante. Mas tal decorre da transferência das operações do Grupo Sousa, na sua qualidade de cliente de terminais portuários, do TML para o terminal da Sotagus, matéria que será tida em conta na análise dos efeitos jus-concorrenciais de natureza vertical.
65. Em sede de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada (“DPIA”), a AdC entendeu que o efeito deste acréscimo de concentração no mercado relevante dos serviços de movimentação portuária de carga no porto de Lisboa poderia, em tese, ser suscetível de gerar efeitos não horizontais de *customer foreclosure* e de *input foreclosure*.
66. De facto, ainda que se verifique que esta transferência de carga é efetuada com argumentos concorrenciais face ao TML – nomeadamente as condições tarifárias e de utilização da Sotagus oferecidas ao Grupo Sousa, que mimetizam as que o Grupo Sousa já usufruía no TML (sinal que os dois terminais estariam em concorrência) –, em resultado da operação notificada, a Yilport poderá deixar de ter incentivos para concorrer, uma vez que passará a ter uma quota de mercado de [90-100]% e um cliente – Grupo Sousa – cativo do seu terminal.
67. Para efeitos de potencial *input foreclosure*, a AdC considerou na DPIA que a entrada do Grupo Sousa no capital social da Sotagus e, concomitantemente, a sua ascensão a principal cliente do terminal, potenciaria um encerramento do acesso ao terminal da Sotagus a concorrentes – atuais ou potenciais – do Grupo Sousa no mercado do transporte de mercadorias.
68. Como se verá *infra*, este risco de *input foreclosure* foi demonstrado em sede de investigação aprofundada, tendo, no entanto, as Notificantes apresentado um conjunto de Compromissos que permitem obviar o referido risco.
69. Já para efeitos de potencial *customer foreclosure*, a AdC considerou na DPIA que a saída do Grupo Sousa do capital social da concessionária do TML poderia, em tese, implicar uma afetação da capacidade do TML em angariar clientes, assim colocando em causa a sua sustentabilidade económico-financeira e, em consequência, também da armadora Transinsular (*customer foreclosure*).

70. Como se verá *infra*, a informação entretanto recolhida em sede de investigação aprofundada permitiu concluir que da operação não resultarão efeitos de *customer foreclosure*, com impactos no mercado de serviços portuários de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa (tráfego *hinterland*) ou nos mercados com este relacionados.

5.1.2. Mercado de serviços portuários de carga fracionada

71. As estimativas de quota de mercado fornecidas pelas Notificantes foram calculadas em função das tonelagens, tendo estas, por sua vez, onde necessário (nomeadamente no caso de alguns dos terminais portuários concessionados à Yilport Iberia), sido estimadas com base em rácios de conversão calculados em função de um peso médio por unidade.⁴⁰
72. As posições conjugadas da Yilport e do Grupo Sousa nos serviços de carga fracionada, em território nacional e no Porto de Lisboa, não vão além dos [...]%, o que, *per se*, permite excluir a existência de preocupações jus-concorrenciais no que concerne ao mercado dos serviços portuários de carga fracionada.

Tabela 5 – Quotas estimadas no mercado nacional de serviços portuários de carga fracionada (em quantidade)

	2021	2022
Yilport Iberia	[10-20]%	[10-20]%
GS Marítima	[0-5]%	[0-5]%
Total	[10-20]%	[10-20]%

Fonte: Notificantes.

Tabela 6 – Quotas estimadas no porto de Lisboa de serviços portuários de carga fracionada (em quantidade)

	2021	2022
Yilport Iberia	[0-5]%	[0-5]%
GS Marítima	[10-20]%	[20-30]%
Total	[20-30]%	[20-30]%

Fonte: Notificantes.

⁴⁰ Vide resposta a 6.º pedido de elementos [E-AdC/2024/2160].

5.2. Caracterização dos mercados relacionados

5.2.1. Estrutura da oferta – Posição das Notificantes

73. Segundo a definição de mercado relacionado proposta pelas Notificantes, as quotas estimadas do Grupo Sousa no mercado nacional dos transportes marítimos de mercadorias (em valor) varia entre [10-20] e [20-30]%, conforme se avalie a dimensão do mercado tendo por referência os dados do Instituto Nacional de Estatística ou do Banco de Portugal.

Tabela 7 – Quotas estimadas no mercado nacional dos transportes marítimos de mercadorias (em valor) (2022)

INE	2022
Yilport Iberia (exc. Sotagus)	[0-5]%
Sotagus (autónomo)	[0-5]%
GS Marítima	n.d.
BANCO DE PORTUGAL	2022
Yilport Iberia (exc. Sotagus)	[0-5]%
Sotagus (autónomo)	[0-5]%
GS Marítima	[10-20]%

Fonte: Notificantes.

5.2.2. Estrutura da oferta – Posição da AdC

74. Diferentemente das Notificantes, a AdC considerou que os mercados relacionados correspondem às 3 rotas que o Grupo Sousa opera a partir de terminais do Porto de Lisboa: (i) Lisboa-RAM; (ii) Lisboa-RAA; e (iii) Lisboa-Cabo Verde/Guiné-Bissau.
75. Assim, as quotas estimadas do Grupo Sousa nas três rotas consideradas são mais elevadas nas rotas Lisboa-RAM, onde o Grupo Sousa tem mais de 2/3 da oferta, e Lisboa-Cabo Verde / Guiné-Bissau, na qual representará cerca de metade da oferta.

Tabela 8 – Quotas estimadas do Grupo Sousa nas rotas (i) Lisboa-RAM; (ii) Lisboa-RAA; (iii) Lisboa-Cabo Verde / Guiné-Bissau (2022-2023)

Quota GS Lines	Continente / Madeira	Madeira / Continente	Continente / Açores	Açores / Continente	Cabo Verde (rumo Sul)	Guiné Bissau (rumo Sul)
2022	[60-70]%	[70-80]%	[20-30]%	[20-30]%	[40-50]%	[60-70]%

2023	[60-70]%	[70-80]%	[20-30]%	[20-30]%	[40-50]%	[40-50]%
------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Fonte: Notificantes.

5.3. Efeitos Não-Horizontais

76. De acordo com as linhas de Orientação da Comissão para a apreciação de concentrações não-horizontais⁴¹, resulta que, de uma operação de natureza vertical, poderão decorrer preocupações jusconcorrenciais associadas a um eventual encerramento do acesso aos fatores de produção (*input foreclosure*) e/ou à base de clientes (*customer foreclosure*).
77. Assim, pela presente operação de concentração poderão, em tese, resultar efeitos não-horizontais decorrentes de (i) encerramento do acesso ao terminal da Sotagus a concorrentes – atuais ou potenciais – do Grupo Sousa no mercado do transporte marítimo de mercadorias (*input foreclosure*); e/ou (ii) afetação da capacidade do TML em angariar clientes, assim colocando em causa a sua sustentabilidade económico-financeira e, em consequência, também da armadora Transinsular (*customer foreclosure*).
78. Conforme se verá *infra*, o risco de *input foreclosure* foi demonstrado em sede de investigação aprofundada, tendo, no entanto, as Notificantes apresentado um conjunto de Compromissos que permitem obviar o referido risco.
79. E, por outro lado, a informação entretanto recolhida em sede de investigação aprofundada permitiu concluir que da operação não resultarão efeitos de *customer foreclosure*, com impactos no mercado de serviços portuários de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa (tráfego *hinterland*) ou em mercados com este relacionados.

5.3.1. Encerramento do acesso ao terminal da Sotagus a concorrentes do Grupo Sousa no mercado do transporte de mercadorias (*input foreclosure*)

80. Este tipo de encerramento do mercado pode materializar-se caso a empresa verticalmente integrada detenha um grau suficiente de poder de mercado que lhe permita restringir o acesso aos *inputs* por parte dos concorrentes situados a jusante.⁴²
81. No contexto em análise, o encerramento mencionado verificar-se-á caso as Notificantes Yilport e Grupo Sousa centralizem a atividade da Sotagus na prestação de serviços portuários no armador GS Lines (Grupo Sousa), inviabilizando a oferta aos seus concorrentes atuais ou potenciais ou, por outro lado, tornem as condições de prestação do serviço para estes concorrentes menos favoráveis face às que vigoravam no cenário pré-operação.
82. O risco de encerramento do mercado, por via do acesso a terminais portuários, é potencialmente mais elevado no cenário pós-operação, atendendo, nomeadamente, a que

⁴¹ Orientações para a apreciação das concentrações não-horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (2008/C 265/07), publicadas no Jornal da União Europeia (JUE), de 18.10.2008, §30 ("Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais").

⁴² Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §31.

ambos os terminais que operam carga para as Regiões Autónomas e para África Ocidental passam a estar verticalmente integrados com armadores que operam naquelas rotas – i.e., o TML e o terminal da Sotagus estarão verticalmente integrados com, respetivamente, o Grupo ETE e o Grupo Sousa. Neste contexto, qualquer armador marítimo terceiro que opere ou venha a operar aquelas rotas estará, necessariamente, dependente dos seus principais concorrentes no que concerne ao acesso a infraestruturas portuárias.

83. Note-se, aliás, que um tal cenário de integração vertical poderá, não só, resultar num encerramento do mercado aos atuais concorrentes do Grupo Sousa, mas, também, contribuir para restringir a entrada de potenciais novos concorrentes nestas rotas em resultado, nomeadamente, do cenário descrito – i.e., em que ambos os terminais que operam carga para as Regiões Autónomas e para África Ocidental passam a estar verticalmente integrados com armadores que operam naquelas rotas.
84. Feito este enquadramento, diga-se que a análise de *input foreclosure* tem em conta a capacidade, o incentivo e os efeitos na concorrência.
85. Em matéria de capacidade, a entidade resultante da concentração pode decidir reduzir os fornecimentos e/ou aumentar os preços aos concorrentes que abastece e/ou tornar as condições de abastecimento menos favoráveis do que as que prevaleceriam na ausência da concentração. O encerramento do mercado pode igualmente assumir modalidades mais sutis, como a degradação da qualidade dos fornecimentos⁴³.
86. Em matéria de incentivo, a empresa verticalmente integrada só terá incentivo para aumentar os custos dos seus concorrentes na medida em que, por um lado, a procura a jusante seja suscetível de ser desviada dos concorrentes objeto do encerramento e, por outro, da proporção dessa procura desviada que o departamento a jusante da empresa integrada possa conquistar⁴⁴.
87. Uma concentração vertical suscitará preocupações de concorrência em matéria de *input foreclosure* quando dela resultar uma deterioração das condições de oferta, como seja, por exemplo, por via de um aumento de preços no mercado a jusante, restringindo assim significativamente a concorrência efetiva⁴⁵.
88. Tendo por referência as linhas de Orientação da Comissão, nota-se que uma operação de concentração de natureza vertical não é, *prima facie*, suscetível de gerar entraves jusconcorrenciais quando as quotas de mercado da empresa integrada que se verificam no cenário pós-operação são inferiores a 30% nos mercados relevantes e relacionado.⁴⁶
89. Conforme resulta das Tabela 4 e Tabela 8 *supra*, as quotas de mercado da Yilport e do Grupo Sousa, respetivamente no mercado relevante de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no porto de Lisboa e no mercado relacionado da movimentação de carga contentorizada nas rotas (ponto-ponto) (i) Continente-RAM e (ii) Continente-Cabo Verde / Guiné-Bissau superam significativamente os [...]%. Já no que se refere à quota do Grupo Sousa no mercado relacionado correspondente à rota Continente-RAA, a mesma é inferior a [...]%, tal com consta da referida Tabela 8.

⁴³ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §33.

⁴⁴ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §42.

⁴⁵ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §47.

⁴⁶ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §25.

5.3.1.1. Capacidade para realizar *input foreclosure* no acesso à Sotagus

90. A análise que se segue centrar-se-á na avaliação de uma potencial estratégia de *input foreclosure* parcial.
91. Tal resulta do facto de a Yilport não estar presente nos mercados de transporte marítimo. Nesta medida, qualquer estratégia de negar o acesso ao terminal da Sotagus resultaria numa perda direta de receitas da Yilport, que não tem a possibilidade de as recuperar nos mercados a jusante.
92. Um cenário de *input foreclosure* total, para além da perda de receitas da Yilport, tenderia a agravar as condições de exploração do respetivo terminal, desalinhando, à partida, os incentivos da Yilport e do Grupo Sousa, pelo que uma tal estratégia dificilmente seria sustentável.
93. Por outro lado, o regime de concessão de serviço público, sujeito ao regime de preços máximos fixados pela Administração do Porto de Lisboa, impede que a Sotagus recuse o acesso a terceiros armadores e cobre tarifas acima daquele regime de preços máximos.
94. Nos termos do SPA, a Yilport concederá ao Grupo Sousa [Confidencial] e variações [Confidencial].
95. Por outro lado, a Sotagus concede ao Grupo Sousa (i) [Confidencial]⁴⁷ e (ii) acesso [Confidencial] no armazenamento de contentores vazios ([Confidencial]).
96. Em relação às tarifas, a Sotagus discriminará positivamente o Grupo Sousa face aos outros utilizadores, em particular no embarque e desembarque de contentores, com descontos que são superiores a [Confidencial]% (cfr. tabela 9), o que é suscetível de demonstrar a capacidade da Sotagus para, respeitando as tarifas máximas autorizadas pela APL, poder, ainda assim, levar a cabo uma estratégia de encerramento do mercado visando os atuais ou potenciais concorrentes do Grupo Sousa.
97. No que se refere ao acesso [Confidencial] a armazenamento de contentores em terminal, apurou-se em investigação aprofundada que este serviço representa entre [0-5]% dos serviços faturados aos armadores pela Sotagus⁴⁸.
98. Por outro lado, verifica-se que outros operadores também têm acesso a armazenagem [Confidencial] até ao [Confidencial] dia, nomeadamente a [Confidencial], pelo que impacto desta discriminação será menos significativo do que o relacionado com as tarifas de embarque e desembarque de contentores.

⁴⁷ Que poderão ter resultado da pressão concorrencial exercida pelo TML sobre a Sotagus.

⁴⁸ Cálculos da AdC com base nos elementos enviados em resposta a pedido de elementos. E-AdC/2024/4028, 2024-07-29, Ccent. 2023/82 – Yilport Iberia*GS Marítima / Sotagus: resposta à Parte A do 9.º pedido de elementos.

Tabela 10 – Tarifas Sotagus aplicadas à Mutualista Açoreana, ao Grupo Sousa e futura a aplicar ao Grupo Sousa (em €)

	TARIFA MÁXIMA APL SOTAGUS			MUTUALISTA AÇOREANA			GS LINES			TARIFA GRUPO SOUSA (TML)
	2022	2023/2024	Var.%	2022	2024	Var.%	2022	2024	Var.%	2023
(I) RECEÇÃO E ENTREGA DE CONTENTORES	23,174	24,681	6,5%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]
(II) MOVIMENTAÇÃO - EMBARQUE/DESEMBARQUE E OUTROS				[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
CONTENTORES CHEIOS	110,412	117,589	6,5%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]
CONTENTORES VAZIOS	96,126	102,374	6,5%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]
(III) ARMAZENAGEM				[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
PRIMEIROS 5 DIAS	Gratuito	Gratuito		[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
DO 6.º AO 8.º DIA	1,449	1,543	6,5%	[...]	[...]		[...]	[...]	[...]%	[...]
DO 9.º AO 16.º DIA	2,029	2,161	6,5%	[...]	[...]		[...]	[...]	[...]%	[...]
A PARTIR DO 17.º DIA	4,047	4,310	6,5%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]
(IV) CONTENTORES FRIGORÍFICOS				[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
NO 1.º DIA	69,792	74,677	7,0%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]
DO 2.º AO 7.º DIA	47,400	50,719	7,0%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]

DO 8.º AO 15.º DIA	59,151	63,292	7,0%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]
A PARTIR DO 16.º DIA	76,259	81,597	7,0%	[...]	[...]	[...]%	[...]	[...]	[...]%	[...]

Fonte: Notificantes.

99. Em resultado da transferência da totalidade da sua operação para a Sotagus⁴⁹, nomeadamente do tráfego de contentores relacionado com o transporte marítimo para as regiões autónomas de Açores e da Madeira, o Grupo Sousa receberá vantagens logísticas neste terminal, nomeadamente a utilização [Confidencial] de um espaço para a movimentação, parqueamento e reparação de contentores vazios^{50,51}; vantagens tarifárias no terminal da Sotagus e no Terminal de Contentores de Leixões (concessionado também à Yilport)⁵².
100. Este conjunto de vantagens a atribuir ao Grupo Sousa, em resultado da operação de concentração e da transferência da sua atividade do TML para o terminal da Sotagus, poderá ser suscetível de colocar em causa a capacidade competitiva dos seus concorrentes – atuais ou potenciais – nas rotas (i) Lisboa-RAM; (ii) Lisboa-RAA; e (iii) Lisboa-Cabo Verde/Guiné-Bissau.
101. Reitera-se, aliás, que este risco de encerramento do mercado coloca-se, não só relativamente aos atuais concorrentes do Grupo Sousa nas referidas rotas, mas, também, aos concorrentes potenciais, sobretudo num cenário em que ambos os terminais que operam carga para as referidas rotas – o TML e o terminal da Sotagus – passarão a estar verticalmente integrados com os principais armadores a atuar naquelas rotas.
102. Note-se que no caso concreto da movimentação de contentores vazios, esta operação representa uma parcela importante dos custos do frete, e o espaço no porto de Lisboa para armazenamento de contentores vazios é limitado.
103. Com efeito, segundo as estimativas das Notificantes, os custos relacionados com a movimentação de contentores representam [20-30]% do frete⁵³ cobrado aos clientes do transporte marítimo de contentores.
104. Ainda que as Notificantes refiram⁵⁴ que a utilização [Confidencial] de espaço para a movimentação, parqueamento e reparação de contentores vazios corresponda “*a uma prática corrente de mercado no âmbito das operações portuárias – designada de [Confidencial]*”, na verdade, essa utilização [Confidencial] está limitada “*até um determinado limite de espaço*

⁴⁹ SPA, cl. 12.3 (e).

⁵⁰ Resposta à Q.2 (4.º pedido de elementos – Secção A-C) (E-AdC/2024/960, de 9.02.2024).

⁵¹ As próprias Notificantes reconhecem a obtenção destas vantagens: “[Confidencial]. O acesso a estes serviços e funcionalidades adicionais permitirá à GS Lines melhorar significativamente a qualidade do serviço que presta aos seus próprios clientes” (p.14 do Formulário de Notificação).

⁵² SPA, cl.12.3 (i).

⁵³ Resposta à Q.2.d (4.º pedido de elementos - Secção D) (E-AdC/2024/1144, de 9.02.2024).

Custos operacionais e margem (GS Lines)

Margem bruta	[Conf.]%
Custos operacionais (total)	[Conf.]%
Custos operacionais (detalhe)	
Custo de utilização dos terminais de carga/descarga	[Conf.]%
Custos relacionados com a movimentação de contentores	[Conf.]%
Custos relacionados com manutenção de contentores	[Conf.]%
Custo de transporte marítimo dos mesmos	[Conf.]%

⁵⁴ Resposta à Q.2. (4.º pedido de elementos - Secção A-C) (E-AdC/2024/960, de 9.02.2024).

ou número máximo de contentores". Ora, a vantagem que o Grupo Sousa recebe não estará sujeita a esse tipo de limites.

105. Como se referiu, a Mutualista Açoreana é um dos utilizadores atuais do terminal da Sotagus e um dos três armadores, além da Transinsular e do Grupo Sousa, que opera na rota Continente-Açores. Os custos de utilização dos terminais representam [20-30]% da estrutura de custos do frete da Mutualista Açoreana.
106. Este operador, no contexto prévio à presente operação de concentração, é o maior utilizador da Sotagus e concorrente do Grupo Sousa no transporte marítimo de carga contentorizada na rota Continente-Açores.
107. Conforme resulta do acordo com a Mutualista Açoreana quanto às condições comerciais para o acesso e utilização do terminal da Sotagus por este armador — [Confidencial]⁵⁵.
108. Neste contexto, a Mutualista Açoreana referiu à AdC [Confidencial]⁵⁶. De facto, [Confidencial] previa um aumento transversal de tarifas de [Confidencial]%(acima da inflação apurada em 2023 no IPC, de 4,30%). Como refere a co-Notificante Yilport, "[Confidencial] com um aumento de tarifas global de [Confidencial]%".⁵⁷
109. Do exposto, parece resultar que a Yilport tem capacidade para aumentar preços aos seus clientes, sendo que, num cenário pós operação, não se antecipa que a entrada do Grupo Sousa no capital do Terminal de Santa Apolónia venha a contrariar a existência de tal capacidade.
110. Por outro lado, o crescimento do preço praticado junto do maior cliente atual contrasta com o adotado em relação ao Grupo Sousa que, como se referiu, já é cliente da Sotagus, nomeadamente para as rotas de transporte de contentores para África. De facto, enquanto os preços para a Mutualista Açoreana aumentaram [0-5]%(acima dos 4,3% registados para a inflação em 2023), os preços para a GS Lines aumentaram somente [0-5]%,⁵⁸ agravando o nível de discriminação adotado pela Sotagus na sua política de preços (os preços praticados pela Sotagus à GS Lines em 2024, nomeadamente na carga ou descarga de contentores, são inferiores entre [Confidencial]% em relação à Mutualista Açoreana).
111. A tarifa que o Grupo Sousa beneficiará futuramente para o embarque e desembarque de contentores será mais baixa (entre [Confidencial]%) do que a paga pela Mutualista Açoreana na utilização da Sotagus.
112. Cumpre notar que os preços praticados pela Sotagus à Mutualista são inferiores aos preços máximos publicados anualmente pela APL, que a Sotagus deve respeitar no âmbito do contrato de concessão.
113. Tal parece ser demonstrativo que a Sotagus tem capacidade para aumentar os preços da Mutualista Açoreana até ao preço máximo determinado pela APL, os quais são entre [Confidencial]% mais altos, dependendo dos serviços, que os preços negociados com a Mutualista Açoreana. Esta capacidade resulta, entre outros, do facto de o TML ter, como se referiu, limitações ao nível dos fundos que impedem ou dificultam a transferência das operações da Mutualista Açoreana para este terminal concorrente ao da Sotagus.

⁵⁵ Notificante, resposta ao 7.º pedido de elementos, [E-AdC/2024/2587].

⁵⁶ Ata Reunião Mutualista Açoreana (2.04.2024) (E-AdC/2024/2014, de 5.04).

⁵⁷ Vide resposta ao 8.º pedido de elementos, E-AdC/2024/2841 2024-05-22.

⁵⁸ Vide Anexo 6 e 7, resposta ao 8.º pedido de elementos, E-AdC/2024/2841 2024-05-22.

114. O Grupo Sousa terá assim condições melhoradas, quer no parqueamento de contentores, quer no embarque e desembarque, face a um seu concorrente, além de poder ter acesso a informação comercial sensível relativamente a esse concorrente.
115. Ou seja, o facto da Sotagus discriminar positivamente o Grupo Sousa, face aos outros utilizadores, com descontos que são superiores a [Confidencial]% (cfr. tabela 11), é suscetível de demonstrar a capacidade da Sotagus para, respeitando as tarifas máximas autorizadas pela APL, poder, ainda assim, levar a cabo uma estratégia de encerramento do mercado visando os atuais ou potenciais concorrentes do Grupo Sousa.
116. Reitera-se, aliás, que este risco de encerramento do mercado coloca-se, não só relativamente aos atuais concorrentes do Grupo Sousa nas referidas rotas para as regiões autónomas e para África Ocidental, mas, também, aos concorrentes potenciais, sobretudo num cenário em que ambos os terminais que operam carga para as referidas rotas – o TML e o terminal da Sotagus – passarão a estar verticalmente integrados com os principais armadores a atuar naquelas rotas.
117. No que respeita à capacidade, importa ainda considerar que a Mutualista Açoreana referiu à AdC⁵⁹ que, "[Confidencial].
118. As Notificantes referem que a informação a que o operador portuário acede relativa ao armador considera apenas o volume e peso da carga a movimentar; o número de contentores a movimentar (se se tratar de carga contentorizada); a origem da carga; e o destino da carga, dando nota que a Sotagus não tem acesso à identidade de quem expediu a carga e quem a vai receber; o conteúdo dos contentores (se se tratar de carga contentorizada); e as condições comerciais de afretamento acordadas entre os armadores e os seus clientes expedidores⁶⁰. Porém, ainda que o operador portuário aceda a informação de volume de atividade, esta não poderá deixar de ser considerada potencialmente sensível, na medida em que permite conhecer a evolução da atividade de um dado concorrente.
119. Por outro lado, conforme resultou da realização de diligências de inquirição a armadores, apurou-se que poderá haver períodos de congestionamento na capacidade instalada da Sotagus para armazenamento de contentores vazios, sendo a solução única o recurso a parques de 2.^a linha ([Confidencial]), mas com consequentes acréscimos de custos derivados da necessária movimentação terrestre de contentores. Em tese, o Grupo Sousa, na medida em que será acionista da Sotagus, poderá receber melhores condições que os concorrentes na gestão de eventuais congestionamentos.
120. Contudo, importa referir que o terminal da Sotagus se encontra, no contexto prévio à operação de concentração, com um baixo nível de utilização⁶¹ e que a transferência de operações do Grupo Sousa para a Sotagus implicará que a taxa de utilização da capacidade real deste terminal ascenda a [Confidencial]%. Como tal, permanecerá ainda disponível cerca de [Confidencial] para responder a solicitações de terceiros. Ainda que não se possam excluir possíveis pontas de utilização ocasionais, que poderão dar origem a

⁵⁹ Ata Reunião Mutualista Açoreana (2.04.2024) (E-AdC/2024/2014, de 5.04)).

⁶⁰ E-AdC/2024/5564, de 2024-10-18.

⁶¹ E-AdC/2024/4339, de 2024-08-19. Conforme calcula o estudo da F9 Consulting Consultores Financeiros, S.A. realizado a pedido da APL (Estudo económico e de ordenamento para o futuro dos terminais da Zona Portuária Oriental de Lisboa, fevereiro de 2024, a taxa de utilização da Sotagus, em contexto prévio à presente operação de concentração é de somente [20-30]%).

congestionamentos pontuais na utilização do armazenamento, conclui-se que, em média, mesmo com a transferência do Grupo Sousa para a Sotagus, exista suficiente capacidade livre disponível.

121. Face a todo o exposto, a AdC conclui pela existência de capacidade da empresa resultante da presente operação para enveredar por estratégias de encerramento parcial do TSA a concorrentes atuais ou potenciais do Grupo Sousa nas rotas identificadas.

5.3.1.2. Incentivos para realizar *input foreclosure* no acesso à Sotagus

122. O enquadramento regulatório e contratual (contrato de concessão), em particular o sistema de penalizações por não cumprimento dos limiares mínimos de movimentação portuária de carga, incentiva a procura de carga/clientes alternativos à GSLines (Grupo Sousa).
123. Por outro lado, uma estratégia de *input foreclosure* beneficiaria particularmente uma das co-Notificantes, o Grupo Sousa, na medida em que, ao contrário da Yilport, é um operador verticalmente integrado.
124. Conforme as Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §45 e nota de rodapé 6. "*nos casos em que duas empresas detêm o controlo conjunto de uma empresa que desenvolve actividades no mercado a montante, e apenas uma delas desenvolve actividades a jusante, a empresa sem actividades a jusante pode ter pouco interesse em prescindir das vendas de factores produtivos. Nestes casos, o incentivo para encerrar o acesso a factores produtivos é menor do que quando a empresa a montante é controlada a 100% por uma empresa com actividades a jusante*".
125. Será, igualmente, de relevar que as operações no terminal da Sotagus ficarão sob a alcada do administrador indicado pela Yilport ("[Confidencial]")⁶²
126. Contudo, importa ter presente dois aspetos importantes relativos à potencial atuação da Yilport, no cenário pós operação de concentração.
127. Em primeiro lugar, mesmo que o Grupo Yilport tivesse incentivos desalinhados dos do Grupo Sousa, a sua capacidade para influenciar o nível de preços efetivamente aplicados sempre poderia ser limitada pela sua situação negocial face ao Grupo Sousa, nomeadamente o facto de estar dependente da carga por este operada.
128. Em segundo lugar, ainda que o Grupo Yilport não seja verticalmente integrado, tal não significa que não possa ter também incentivos para proceder a um aumento de preços, no cenário pós operação.
129. Com efeito, os incentivos da Yilport para proceder a um aumento de preços dependem da proporção do desvio de carga de armadores do terminal da Sotagus para o TML.
130. Ora, a operação de concentração é suscetível de alterar a magnitude desse desvio e, nessa medida, os incentivos a proceder a um aumento de preços.
131. Tal resulta do facto de que, com a operação de concentração, ocorrerá a transferência do Grupo Sousa, enquanto cliente, do TML, para a Sotágus.

⁶² O que resulta, também, dos Compromissos assumidos pelas co-Notificantes e que serão descritos *infra*.

132. Nessa medida, uma vez que, pós-operação, uma parte da carga que seria anteriormente desviada para o TML, em resultado do aumento de preços, passa a manter-se no terminal da Sotágus por via da sua captação pelo Grupo Sousa, a Yilport poderá ter incentivos acrescidos para aumentar o preço praticado à Mutualista Açoreana face ao cenário pré-operação.
133. Adicionalmente, importa considerar o impacto de uma possível deterioração das condições de exploração do TML, em face de uma eventual redução de atividade nesse terminal que o Grupo ETE possa não vir a conseguir recuperar.
134. Como resultou da investigação realizada, em resultado da saída do Grupo Sousa do TML, o Grupo ETE “não descartou a possibilidade de ter de aumentar as tarifas à Transinsular para equilibrar as contas do TML, ainda que pretenda evitar fazê-lo”⁶³.
135. Caso tal cenário se verifique, a Transinsular veria a sua capacidade concorrencial afetada em resultado, o aumento de preços à Mutualista Açoreana resultaria num menor desvio de procura para o Terminal de Santa Apolónia, face ao cenário pré-operação, o que reforçaria os incentivos, quer para o Grupo Sousa quer para a Yilport, para proceder a um aumento de preços.
136. Para efeito desta análise é necessário ter em conta a estrutura da concorrência no transporte marítimo entre o Continente e os Açores, onde além da Mutualista Açoreana e do Grupo Sousa, opera igualmente a Transinsular.
137. O possível agravamento de custos do TML e as suas repercussões sobre a Transinsular podem assim agravar as condições para a ocorrência de *input foreclosure*, manifestável num agravamento dos preços de acesso da Mutualista Açoreana à Sotagus.
138. Em face do exposto, na medida em que possa existir um crescimento dos custos do concorrente Transinsular, não se afasta a possibilidade de existir um cenário em que um aumento de tarifas de acesso simultâneo à Transinsular e à Mutualista Açoreana, em terminais distintos, seja favorável ao Grupo Sousa e à Yilport (ou pelo menos não prejudique a Yilport). Em termos prospetivos, importa também considerar os eventuais impactos da operação nos entraves a potenciais novos entrantes nas rotas em causa, sobretudo num cenário em que as duas únicas infraestruturas portuárias que movimentam carga para as regiões autónomas se encontram, ambas, verticalmente integradas com armadores marítimos.

5.3.1.3. Efeitos na concorrência do *input foreclosure* no acesso à Sotagus

140. Na medida em que se verifique um efeito de *input foreclosure* em relação aos concorrentes atuais ou potenciais do Grupo Sousa, este armador poderá estar em condições para aumentar os preços dos fretes marítimos nas rotas com as regiões autónomas, restringindo a concorrência nessas rotas.
141. Na tabela seguinte avalia-se o impacto potencial provocado pelo aumento das tarifas de acesso à Sotagus negociadas para 2024, face ao valor máximo fixado pela APL para o mesmo ano.

⁶³ Ata reunião ETE (22.04.2024) E-AdC/2024/2482, de 03.05.

Tabela 12 – Subida potencial da tarifa negociada com a Mutualista Açoreana face à tarifa máxima da APL no acesso à Sotagus (em €)

	20 pés				20 pés refrigerado			
	Continente Açores		Açores Continente		Continente Açores		Açores Continente	
	Tarifa negociada Mutualista Açoreana 2024	Tarifa Máxima APL Sotagus	Tarifa negociada Mutualista Açoreana 2024	Tarifa Máxima APL Sotagus	Tarifa negociada Mutualista Açoreana 2024	Tarifa Máxima APL Sotagus	Tarifa negociada Mutualista Açoreana 2024	Tarifa Máxima APL Sotagus
(i) Receção e entrega de contentores	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
contentores cheios	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
contentores vazios (+ de 50% regressam vazios)	[conf.]	[conf.]			[conf.]	[conf.]		
(iii) Armazenagem								
primeiros 5 dias	[conf.]	[conf.]						
do 6.º ao 8.º dia	[conf.]	[conf.]						
(iv) Contentores frigoríficos								
No 1.º dia					[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
Do 2.º ao 7.º dia					[conf.]	[conf.]		
Do 8.º ao 15.º dia								
A partir do 16.º dia								
soma	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]	[conf.]
variação		[conf.]		[conf.]		[conf.]		[conf.]
Subida preços Sotagus face tarifa negociada Mutualista		[conf.]		[conf.]		[conf.]		[conf.]

Fonte: cálculos AdC, Notificante, <https://www.mutualistaacoreana.pt/files/TabeladeFretes.pdf>

NOTA: Usaram-se como referências um contentor normal de 20 pés e um contentor refrigerado de 20 pés, nos percursos Continente-RA e vice-versa. No caso dos contentores enviados para os Açores assumiu-se 50% do valor da descarga de contentores vazios, uma vez que uma percentagem significativa dos mesmos regressa vazia.

142. Resulta daqui que, para os serviços prestados com os contentores considerados no exercício de simulação, com a subida para o nível máximo de preços, a Sotagus tem margem para aumentar o preço à Mutualista Açoreana entre [Confidencial]%, com potencial impacto nos fretes da Mutualista Açoreana.

143. Neste cenário, em resultado do *input foreclosure* parcial, o Grupo Sousa estaria em condições de aumentar também os seus fretes no transporte marítimo para os Açores.
144. Por outro lado, as vantagens tarifárias que o Grupo Sousa obtiver (face à Mutualista Açoreana), designadamente decorrentes da transferência das suas operações do TML para o terminal da Sotagus, poderão permitir ao Grupo Sousa conquistar quota e poder de mercado nessa rota. O mesmo se aplica face a outros armadores que possam, prospectivamente, vir a recorrer ao terminal da Sotagus, e que poderão ser sujeitos a estratégias de *input foreclosure* e, assim, agravando barreiras a entrada de novos concorrentes nas rotas em que a GS Lines também opere.
145. Em face do exposto, considera a AdC que a presente operação de concentração pode resultar em efeitos verticais que afetem o mercado do transporte marítimo, nomeadamente, de forma imediata, nas rotas para a RAA (i.e., rotas em que opera a Mutualista Açoreana, único concorrente atual que opera a partir do terminal da Sotagus) e, de forma prospectiva, também nas rotas para a RAM face à potencial entrada de novos operadores nas mesmas que operem a partir do terminal da Sotagus.
146. Tendo presente este risco de *input foreclosure*, as Notificantes apresentaram um conjunto de Compromissos que, nos termos da descrição e análise apresentada *infra*, permitem obviar ao referido risco.

5.3.2. Afetação da sustentabilidade económico-financeira do TML (*customer foreclosure*)

147. As linhas de Orientação da Comissão estabelecem que pode verificar-se um encerramento como cliente (*customer foreclosure*) num processo de integração entre um fornecedor e um cliente importante no mercado a jusante.
148. A aquisição de um cliente importante no mercado a jusante pode conferir à entidade resultante da concentração possibilidades de encerrar o acesso dos seus concorrentes atuais ou potenciais no mercado a montante (o mercado dos fatores de produção) a uma base de clientes suficiente, reduzindo a sua capacidade ou incentivo para concorrer.
149. Por sua vez, esta situação pode provocar um aumento dos custos dos concorrentes a jusante, dificultando o seu abastecimento em fatores de produção a preços e condições semelhantes às que prevaleceriam caso a concentração não se tivesse realizado.
150. A entidade resultante da concentração pode assim fixar, de forma rentável, preços mais elevados no mercado a jusante. A referência relevante consiste em determinar se o aumento dos custos dos fatores de produção provoca ou não um aumento dos preços para os clientes.⁶⁴
151. Para que se verifique este tipo de encerramento do mercado, a concentração vertical tem de, necessariamente, envolver um cliente importante no mercado a jusante e resultar na aptidão para reduzir a capacidade concorrencial dos operadores atuais ou potenciais a montante.
152. Com a saída do Grupo Sousa do TML, este terminal, caso a ETE não tenha capacidade para angariar novos clientes ou nova carga, ficará a operar somente com a Transinsular (e com

⁶⁴ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §58.

a carga que o mesmo opera atualmente a partir daquele terminal), armador que opera nas rotas de transporte marítimo das regiões autónomas, em concorrência com a GS Lines.

153. No contexto em análise, o encerramento mencionado verificar-se-á se, em resultado da presente operação, a sustentabilidade económico-financeira do TML ficar afetada, podendo mesmo colocar em causa o cumprimento das suas obrigações contratuais de operação portuária assumidas ao abrigo do contrato de concessão, ou, de uma forma menos gravosa, agravando os respetivos custos⁶⁵. E, num segundo momento, se tal situação afetar a Transinsular, nomeadamente nos respetivos custos, enquanto armador do Grupo ETE – entidade que controlará em exclusivo o TML.
154. A análise do efeito de *customer foreclosure* subdivide-se no apuramento da capacidade, dos incentivos e dos efeitos na concorrência do *customer foreclosure*.
155. O SPA que consubstancia a presente concentração determina que o Grupo Sousa transferirá a sua operação, como cliente, do TML para o terminal da Sotagus pelo que está comprovada a transferência de atividade do Grupo Sousa do TML para a Sotagus.
156. Nesse sentido, a presente análise concentrar-se-á essencialmente em apurar se um cenário de *customer foreclosure* é plausível. Nesse sentido, analisam-se as alternativas e as potenciais medidas a adotar para o TML mitigar a saída do seu principal cliente, e os respetivos efeitos na concorrência no mercado a montante, i.e. nos serviços portuários de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa, e nos mercados a jusante, i.e. aqueles em que o Grupo Sousa concorre com a Transinsular.

5.3.2.1. Capacidade e incentivo para promover *customer foreclosure*

157. Tendo por base as linhas de Orientação da Comissão, uma operação de concentração com efeitos verticais não é suscetível de gerar entraves jusconcorrenciais quando as quotas de mercado da empresa integrada que se verificam no pós-operação são inferiores a 30% nos mercados relevante e relacionado.⁶⁶
158. Da observação da Tabela 3Tabela 4 supra, verifica-se que a Yilport terá uma quota de mercado de [90-100]% do movimento de contentores no Porto de Lisboa, e o Grupo Sousa, por via da Sotagus, [50-60]%. Com a saída do Grupo Sousa como cliente, a quota de mercado do TML reduzir-se-á a menos de [0-10].
159. Nos mercados a jusante, nas rotas do Continente com a Madeira, o Grupo Sousa tem cerca de [70-80]% do transporte marítimo de contentores, tendo somente um concorrente, o Grupo ETE por via da Transinsular.
160. O Grupo Sousa, além de transferir as suas operações do TSA/TML para o terminal da Sotagus, retirará também parte do equipamento de movimentação portuária do TML. Na ausência de medidas “compensatórias”, este fator poderá acentuar as diferenças

⁶⁵ De facto, conforme estabelecem as Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §63, “na medida em que o encerramento como cliente e a correspondente perda de produção para os concorrentes aumente os seus custos de produção variáveis, tal poderá resultar numa pressão de subida dos preços aplicados aos clientes que desenvolvem actividades no mercado a jusante.”.

⁶⁶ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §25.

estruturais e de infraestruturas do TML face ao explorado pela Sotagus⁶⁷, e determinando que, em igualdade de preço, o armador tenderá optar por este último terminal.

161. Esta transferência TML-Sotagus representará uma significativa perda de receitas tarifárias para o primeiro (cerca de €[...] milhões). Em 2022, o Grupo Sousa representou [70-80]% da carga movimentada no TML⁶⁸.
162. Segundo a APL⁶⁹, considerando o peso da operadora GS Lines (Grupo Sousa) no tráfego no TML, a concretização da transferência prevista para a Sotagus não deixará de afetar significativamente a rentabilidade daquele, podendo, inclusivamente, vir a colocar em risco a sua sustentabilidade e os pressupostos financeiros que estiveram na base da sua operação.
163. A APL estima que este desequilíbrio decorrente da transferência de tráfego das Regiões Autónomas do TML para a Sotagus terá um impacto financeiro na ordem de €[...] milhões no TML, no que se refere, especificamente, a taxas adicionais a pagar à APL (i.e., em resultado do não cumprimento da carga contratualizada no contrato de concessão).
164. Como refere a Transinsular⁷⁰, “*o contrato de concessão do TML tem um regime de taxas portuárias específico que penaliza significativamente quebras no volume de atividade do terminal. O custo contratualizado com a APL encontra-se associado a um movimento anual de contentores contratualizado. O custo médio cresce fortemente com a diminuição do número de contentores movimentado*”.
165. De facto, o Grupo Sousa é o maior cliente do porto de Lisboa, representando mais de [20-30]% dos contentores em Lisboa, pelo que o impacto financeiro no TML da sua saída como cliente é potencialmente significativo. As estimativas do Grupo ETE⁷¹ referem uma perda de receitas de €[...], uma subida na Taxa Variável paga à APL em €[...] e que o EBITDA do TSA/TML se reduziria de “*um valor estimado positivo de €[...] para um valor negativo de €[...]*”. Tal como referiu o Grupo ETE⁷² “*como primeira possível solução, ‘o Grupo ETE ponderou “devolver” a concessão à APL (concedente) e passar a Transinsular a recorrer à Sotagus. Contudo, esta possível solução foi afastada por resultar na Transinsular ficar dependente de um terminal controlado por um concorrente direto*”.
166. As estimativas da Co-Notificante Grupo Sousa⁷³ sugerem que a redução líquida de receitas no TSA/TML será menor que a estimada pelo Grupo ETE, cifrando-se em menos €[...], uma vez que, com a saída do Grupo Sousa, deixarão [Confidencial] ao TSA/TML. Em relação ao impacto global, a Co-Notificante Grupo Sousa refere que⁷⁴ “[Confidencial]”.

⁶⁷ O TML é um terminal mais pequeno, com menor capacidade de armazenamento, fundos menos profundos, e menos equipado, determinando que em igualdade de preço, o armador preferirá a Sotagus ao TML

⁶⁸ Resposta à Q.1 (3.º pedido de elementos - Secção B) (E-AdC/2024/821, de 2.02.2024).

⁶⁹ Ata reunião APL (22.01.2024) (E-AdC/2024/810, de 2.02).

⁷⁰ Ata reunião Transinsular.

⁷¹ E-AdC/2024/2303 2024-04-22

⁷² Ata reunião ETE (22.04.2024) E-AdC/2024/2482 2024-05-03

⁷³ Vide resposta ao 7º pedido de elementos à Notificante, E-AdC/2024/2587 2024-05-09

⁷⁴ Vide resposta ao 7º pedido de elementos à Notificante, E-AdC/2024/2587 2024-05-09

167. Em reuniões entre a AdC eo Grupo ETE e a APL, resultou que a saída do Grupo Sousa do TML obrigará a uma reorganização das operações no terminal, com a adoção de um conjunto de medidas com vista a mitigar os impactos negativos.⁷⁵
168. De facto, além da perda do principal cliente, que representa [70-80]% da carga movimentada pelo TML, o Grupo Sousa, com a alienação da participação acionista na TSA/TML, irá [Confidencial]⁷⁶.
169. Para mitigar esses efeitos, foi referido pelo Grupo ETE que⁷⁷:
 - espera captar nova carga no mercado (clientes) – [Confidencial] – e reequilibrar as contas num prazo máximo de [Confidencial].

De entre os potenciais novos clientes, estão a [Confidencial], e a [Confidencial];
 - o Grupo ETE não antevê que esta situação possa afetar a competitividade da Transinsular nas rotas com as Regiões Autónomas;⁷⁸
 - irá [Confidencial];
 - irá deslocar uma parte significativa da sua movimentação de carga geral de outros terminais para o TML, num valor de [Confidencial] ([Confidencial]); o rácio de conversão referido pelo Grupo ETE para a carga geral é de [Confidencial]⁷⁹) e irá tentar captar nova carga contentorizada;
 - irá realocar para o TML equipamento portuário seu que se encontra subaproveitado em vários pontos do porto de Lisboa e que pode, facilmente e com rapidez, ser deslocado, [Confidencial];
 - irá [Confidencial].

Sem prejuízo de tal poder implicar uma perda de percentagem de navios [Confidencial], dados de 2023 revelam que não será muito elevada ([Confidencial]);
 - com a transferência de carga do Terminal Multiusos do Poço do Bispo (“TMPB”) para o TML poderá recuperar cerca de €[...] milhões de receitas, dos €[...] milhões perdidos⁸⁰, [Confidencial];
 - não descarta, contudo, a possibilidade de ter de aumentar as tarifas à Transinsular para equilibrar as contas do TML, ainda que apenas como último recurso⁸¹.

⁷⁵ Ata reunião ETE (26.03.2024) (E-AdC/2024/1957, de 2.04). De notar que se trata de declarações proferidas pelo próprio Grupo ETE, registadas em Ata e validadas pelo próprio.

⁷⁶ Contrato entre Empresa de Tráfego e Estiva, Ida. e GSMARÍTIMA, Lda., datado de 20.03.2024. E-AdC/2024/1810.

⁷⁷ Idem e Resposta a pedido de elementos da ETE (E-AdC/2024/3987 de 26 de julho).

⁷⁸ Sem prejuízo é preciso tomar em conta [Confidencial], Ata Reunião Mutualista Açoreana (2.04.2024) (E-AdC/2024/2014, de 5.04)).

⁷⁹ Ata reunião ETE (22.04.2024) E-AdC/2024/2482 2024-05-03

⁸⁰ Ata reunião ETE (22.04.2024) E-AdC/2024/2482 2024-05-03

⁸¹ Ata reunião ETE (22.04.2024) E-AdC/2024/2482 2024-05-03

170. Por sua vez, em complemento às afirmações do Grupo ETE, a APL⁸² referiu que foram encontrados mecanismos que permitirão assegurar a sustentabilidade económico-financeira do TML até ao final da concessão⁸³.
171. Nesse âmbito, prevê-se a deslocação de carga geral do Terminal Multiusos do Poço do Bispo ("TMPB")⁸⁴ para o TML, tendo a APL confirmado que a operação daquele terminal se encontra fortemente afetada por obras em curso de drenagem da cidade de Lisboa [Confidencial].
172. Concomitantemente, e em razão deste fator exógeno ao qual o concessionário Grupo ETE não tem responsabilidade, a APL [Confidencial], para além de autorizar a deslocação de carga geral deste terminal para o TML.
173. Nestes termos, o TML poderá vir a verificar uma recuperação dos níveis de carga e o Grupo ETE ver [Confidencial] e, logo, o impacto que eventuais penalidades por incumprimento dos níveis mínimos de carga movimentada poderiam ter no Grupo.
174. Da apreciação do impacto financeiro da saída da GS Lines, verifica-se que a TSA/TML tem capacidade para sobreviver financeiramente e, no mínimo, continuar a assegurar em condições adequadas as operações da Transinsular.
175. Com efeito, para além das medidas a implementar pelo Grupo ETE e que foram descritas *supra*, em sede de investigação aprofundada verificou-se que:
 - Segundo a informação contabilística publicamente acessível, a TSA/TML tem baixos custos de capital – tem menor capital físico e o equipamento está amortizado;
 - não se preveem alterações materialmente relevantes nos custos variáveis médios por contentor decorrentes da saída das operações do Grupo Sousa, na maior parte das suas diferentes componentes;
 - a TSA/TML terá viabilização assegurada pelo Porto de Lisboa para movimentar carga geral, que permite [Confidencial]⁸⁵;
 - os constrangimentos de espaço para parqueamento de contentores que, atualmente, afetam o TML serão significativamente mitigados com a saída das operações da GS Lines daquele terminal;
 - O TML passará a ser usado, principalmente (ou exclusivamente numa primeira fase), pela Transinsular (Grupo ETE) que opera para rotas para ambas as Regiões Autónomas.
176. Em síntese, face ao exposto, entende-se que a informação recolhida em sede de investigação aprofundada permite concluir que da operação não resultarão efeitos de *customer foreclosure*, com impactos no mercado de serviços portuários de movimentação

⁸² Ata reunião ETE (26.03.2024) (E-AdC/2024/1957, de 2.04) e Ata reunião APL (3.04.2024) (E-AdC/2024/2139, de 15.04).

⁸³ Que poderá ocorrer em 2025, ou (i) em 2030, caso a APL entenda prorrogá-la por razões de interesse público; (ii) antes de 2030 se a APL, apesar de ter concedido a prorrogação pelos motivos indicados, concluir os procedimentos concursais para adjudicação de novas concessões no Porto de Lisboa [Ata reunião APL, 3.04 (E-AdC/2024/2139, de 15.04)].

⁸⁴ Em termos de natureza da carga do TMPoço do Bispo, este movimenta, essencialmente, carga geral e fracionada e, em muito menor grau, contentores. [Confidencial]. A APL está confiante [Confidencial].

⁸⁵ E-AdC/2024/3987, de 26 de julho. [Tabela confidencial]

de carga contentorizada no Porto de Lisboa (tráfego *hinterland*) ou em mercados com este relacionados.

5.3.3. Concorrência pelo mercado das concessões de terminais da Zona Portuária Oriental de Lisboa

177. Finalmente, na sua Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, a AdC abordou a concorrência pelo mercado das concessões de terminais na Zona Portuária Oriental de Lisboa em virtude, nomeadamente, do anúncio público da APL sobre a sua intenção de não renovar nenhuma das concessões⁸⁶, e de pretender lançar novos concursos a breve prazo, tendo, para o efeito, encomendado à Consultora F9 Consulting um Estudo Económico e de Ordenamento para o futuro dos terminais da Zona Portuária Oriental de Lisboa⁸⁷ (novembro de 2023).
178. Em sede de Investigação aprofundada, a APL disponibilizou à AdC o Estudo da F9⁸⁸ tendo, no entanto, chamado à atenção que o relatório, apesar de ter sido “remetido à tutela setorial”, corresponde a uma “Análise Interna em Curso”, e que “[A] natureza preliminar e não consolidada das discussões internas exige que se mantenha a confidencialidade sobre estas matérias, de modo a evitar que interpretações incompletas ou incorretas possam vir a influenciar negativamente o processo de tomada de decisão. A divulgação de informações ainda em debate poderia prejudicar a flexibilidade necessária para ajustar e optimizar as soluções a adotar, em resposta às necessidades que se venham a identificar ao longo do processo.”
179. Ou seja, na presente fase apenas se está perante um projeto em avaliação cujo desfecho (incluindo os contornos do mesmo) não se encontra estabilizado. Neste sentido, quaisquer considerações sobre este tema assentariam exclusivamente em “elementos hipotéticos cujo alcance económico não pode ser avaliado no momento em que ocorre a decisão”⁸⁹ e, portanto, insuscetíveis de representarem circunstâncias de facto e de direito credíveis.
180. Sem prejuízo, se e quando a projetada reestruturação das concessões no porto de Lisboa for implementada, as novas concessões para a exploração dos novos terminais estarão, eventualmente, sujeitas a notificação à AdC e serão objeto de análise nesse contexto.

5.4. Conclusão da avaliação jusconcorrencial

181. Em face do exposto, considera a AdC que, em resultado da presente operação de concentração e do consequente reforço do nível de concentração no mercado de serviços portuários de movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa (tráfego *hinterland*), identifica-se um risco significativo de as Notificantes virem a adotar comportamentos estratégicos de *input foreclosure* e, consequentemente, conclui-se que a operação de concentração – i.e., na ausência dos Compromissos assumidos pelas

⁸⁶ Jornal de Negócios de 24/04/2023.

⁸⁷ Vide Portal Base.

⁸⁸ E-AdC/2024/4339 de 19 de agosto.

⁸⁹ T-2/93 – Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 19.05.1994 – AirFrance/Comissão; ECLI:EU:T:1994:55, §70

Notificantes e que serão descritos e analisados *infra* – seria suscetível de resultar em entraves significativos à concorrência efetiva no mercado.

182. Em todo o caso, as Notificantes assumiram perante a AdC um conjunto de Compromissos que, nos termos da descrição e análise que será apresentada a seguir, permitem obviar ao referido risco de *input foreclosure* e, consequentemente, conclui-se que a operação de concentração modificada pelos referidos Compromissos não é suscetível de redundar em entraves significativos à concorrência efetiva no mercado.

6. COMPROMISSOS

183. Em 6 de setembro, vieram as Notificantes apresentar um conjunto de compromissos nos termos e para efeitos do artigo 51.º da Lei da Concorrência. Posteriormente, a 24 de setembro, as Notificantes acrescentaram 2 novos compromissos aos inicialmente apresentados⁹⁰, aos quais se adicionou um 5.º compromisso em 6 de novembro.⁹¹
184. Apresenta-se, de seguida, um breve resumo dos mesmos. Sem prejuízo dos compromissos serem, formalmente, assumidos pelas Notificantes, deverão considerar-se igualmente vinculativos para a Adquirida Sotagus.
185. Por outro lado, para efeitos dos 1.º e 4.º Compromissos *infra*, e na medida em que envolvam alterações aos contratos (atuais ou futuros) de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida Sotagus, celebrados (ou a celebrar) com concorrentes da GS Lines (atuais ou futuros)⁹², o respetivo cumprimento efetivo dos Compromissos deverá ficar a cargo apenas da Adquirente Yilport e da Adquirida, ficando a Adquirente GS Marítima e a GS Lines solidariamente responsáveis pelo seu cumprimento.

6.1. Compromissos apresentados

6.1.1. 1.º Compromisso: Condições de tarifário a aplicar pela Adquirida

186. Pelo presente, as Notificantes comprometem-se a assegurar que o [Confidencial]⁹³ no tarifário de estiva e desestiva praticado pela Adquirida a um Concorrente da GS Lines nas ligações às Regiões Autónomas, pelo acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida, manter-se-á inalterado face ao contexto prévio de notificação da presente operação de concentração.

⁹⁰ Respetivamente, E-AdC/2024/4739 e E-AdC/2024/5104.

⁹¹ E-AdC/2024/5910.

⁹² Nos termos dos compromissos assumidos, por "Concorrente da GS Lines" entende-se "[Qualquer armador que, na Data de Notificação da Decisão, já opere no transporte marítimo de contentores nas rotas e serviços entre o terminal concessionado à Adquirida e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores operadas pela GS Lines (ou por outra empresa do mesmo grupo)", e, por "Novo Concorrente da GS Lines" entende-se "[Qualquer armador que, posteriormente à Data de Notificação da Decisão, dê início a operações de transporte marítimo de contentores nas rotas e serviços entre o terminal concessionado à Adquirida e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores operadas pela GS Lines (ou por outra empresa do mesmo grupo).]"

⁹³ Para os devidos efeitos, por "[Confidencial]" entende-se o "[Confidencial]"

187. Para os devidos efeitos:

- a. De modo a compatibilizar o âmbito temporal do presente Compromisso, a Adquirida apresentará ao atual *Concorrente da GS Lines* uma proposta de alteração ao respetivo contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Sotagus, atualmente em vigor e aplicado em 2024, por forma a compatibilizá-lo com as condições que se verificavam em momento prévio à notificação da presente operação de concentração.

A alteração proposta deverá assegurar que a fórmula de atualização adotará termos equivalentes em matéria de variação anual de preços, calculada em função do índice de preços no consumidor ("IPC Geral")⁹⁴.

- b. Sem prejuízo dos n.ºs anteriores, [Confidencial].
- c. O contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida [Confidencial] para o *Concorrente da GS Lines*, podendo este recorrer livremente ao terminal portuário concessionado à Adquirida do modo e com a frequência que entender mais convenientes à sua estratégia e operações.

188. O presente compromisso é eficaz na data de notificação da Decisão da AdC de não oposição com sujeição a compromissos, e manter-se-á em vigor até 31.12.2025 ou, em caso de renovação do contrato entre a Adquirida e o Concorrente da GS Lines no âmbito e nas condições do 2.º Compromisso, até ao termo do prazo da prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida (i.e. até 28 de fevereiro de 2031).

6.1.2. 2.º Compromisso: Opção de renovação do contrato entre a Adquirida e o Concorrente da GS Lines com manutenção das atuais condições de tarifário

189. Na eventualidade de o contrato de concessão entre a APL e a Adquirida relativo ao TCSA vir a ser prorrogado por mais 5 anos (i.e. até 28 de fevereiro de 2031), as Notificantes concedem ao *Concorrente da GS Lines* um direito de opção de renovação do seu contrato em vigor com manutenção das condições de tarifário resultantes do 1.º Compromisso.
190. Caso se verifique a referida prorrogação, as Notificantes obrigam-se a notificar o *Concorrente da GS Lines* da mesma no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, podendo a este, livremente, exercer o seu direito de opção, mediante notificação às Notificantes e à Adquirida, no prazo de 90 (noventa) dias úteis a contar da receção da primeira notificação.
191. Em caso de exercício do direito de opção de renovação pelo *Concorrente da GS Lines*:
 - a. O seu contrato de acesso e utilização do TCSA renovar-se-á automaticamente por prazo adicional de 5 (cinco) anos, equivalente ao prazo da prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida;
 - b. Serão aplicáveis ao contrato renovado as condições assumidas no 1.º compromisso (pontos **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** e 187);
 - c. As Adquirentes e a Adquirida remeterão à AdC cópia da comunicação recebida do *Concorrente da GS Lines*, confirmando o exercício do direito de opção de renovação, no

⁹⁴ Apurado pelo INE relativamente a dezembro do ano anterior (média de 12 meses).

prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da data em que essa comunicação seja recebida pela Adquirida.

6.1.3. 3.º Compromisso: Desinvestimento da participação de 50% detida pela GS Marítima no capital social da TSA

192. Pelo presente compromisso, a co-Notificante GS Marítima obriga-se a vender a quota representativa de 50% que detém no capital social da TSA/TML, à ETE (co-detentora) ou a qualquer outra entidade terceira, no prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da data de notificação da Decisão de não oposição com sujeição a compromissos.
193. Caso a referida transação não se encontre sujeita a notificação obrigatória à AdC para efeitos de controlo de concentrações, a co-Notificante GS Marítima obriga-se a dar conhecimento do contrato celebrado à AdC no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da respetiva assinatura, devendo notificar a AdC neste prazo de cópia integral do contrato celebrado.

6.1.4. 4.º Compromisso: Tarifário [Confidencial] para Novos Concorrentes da GS Lines nas rotas entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas

194. Para novos armadores que pretendam dar início a operações de transporte marítimo de contentores entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas, recorrendo, para o efeito, ao TCSA, as Notificantes obrigam-se a disponibilizar o tarifário (a esse armador para essas rotas) idêntico ao do Concorrente da GS Lines resultante do 1.º Compromisso. Ou seja, comprometem-se a aplicar a este potencial entrante [Confidencial].
195. O presente compromisso manter-se-á em vigor até 28 de fevereiro de 2026 ou, caso se verifique a prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida por mais 5 (cinco) anos (cfr. 2.º Compromisso), durante um período de 3 (três) anos a contar do início de atividade do novo armador, cessando, em qualquer circunstância, a 28 de fevereiro de 2031.
196. A partir do termo do período de 3 (três) anos referido no número anterior, as Adquirentes obrigam-se a disponibilizar ao *Novo Concorrente da GS Lines* em questão, em cada ano ou fração do período remanescente até 28 de fevereiro de 2031, um tarifário [Confidencial], desde que e a partir do momento em que esse novo armador atinja, no terminal da Adquirida e no ano em questão, um volume de carga movimentada (abrangendo movimentos de carga e descarga) equivalente a 40% (quarenta por cento) do volume de carga movimentada no terminal da Adquirida, no ano anterior, [Confidencial].
197. Caso, tendo-se verificado a prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida por mais 5 (cinco) anos, o *Novo Concorrente da GS Lines* em questão apenas dê início à sua atividade com menos de 3 (três) anos completos de antecedência sobre a data de 28 de fevereiro de 2031, o benefício de poder dispor de um tarifário [Confidencial], previsto no número 196, cessará a 28 de fevereiro de 2031.

6.1.5. 5.º Compromisso: Implementação, de forma permanente e efetiva, de mecanismos eficazes de *chinese-walls*

198. As Adquirentes e a Adquirida assegurarão, de forma permanente e efetiva, mecanismos eficazes de *chinese-walls* no cumprimento da atividade de operação portuária no terminal concessionado à Sotagus, no que diz respeito à informação comercial sensível respeitante aos clientes dos armadores, designadamente informação sobre o carregador, recebedor e condições de frete.
199. As Adquirentes comprometem-se a não alterar o ponto 4.1 do Acordo Parassocial celebrado entre ambas, garantindo que as operações no terminal da Sotagus [Confidencial].

6.2. Análise dos Compromissos

200. A análise dos Compromissos apresentados, que se desenvolve de seguida, tem por base os princípios explicitados nas Linhas de Orientação sobre Compromissos da AdC ("LOC")⁹⁵, bem como a Comunicação da Comissão sobre Compromissos ("Comunicação sobre Compromissos")⁹⁶, de acordo com as quais a aceitação dos compromissos por parte da AdC observa os seguintes requisitos:
 - a. **Eficácia** – os compromissos devem ser suscetíveis de eliminar as preocupações concorrenenciais identificadas. No âmbito da eficácia, deve ter-se igualmente em consideração a necessária exequibilidade dos compromissos, avaliando-se a respetiva suscetibilidade de implementação e monitorização. No âmbito da eficácia, apenas se aceitam compromissos que apresentem um elevado grau de certeza quanto aos efeitos pretendidos, garantindo o afastamento das preocupações identificadas, o que implica a análise de eventuais riscos e a redução dos riscos identificados a um nível que seja considerado aceitável pela AdC;⁹⁷
 - b. **Eficiência** – os compromissos devem corresponder à solução com menores custos, de entre aquelas que são suscetíveis de eliminar as preocupações concorrenenciais identificadas. São, assim, tidos em conta eventuais custos de distorção dos mercados que resultem, em particular, da implementação de compromissos comportamentais;

⁹⁵ Disponível em https://www.concorrencia.pt/sites/default/files/Comunicado201109_DOC_2-Linhas_de_Orientacao.pdf

⁹⁶ Comunicação da Comissão sobre as medidas de correção passíveis de serem aceites nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho e do Regulamento (CE) n.º 802/2004 da Comissão (2008/C 267/01).

⁹⁷ C-127/21P – American Airlines/Comissão, 16.03.2023, ECLI:EU:C:2023:209, §§79 e 82: "79: Assim os compromissos, por um lado, têm como finalidade resolver inteiramente os problemas de concorrência constatados pela Comissão, de modo a que a operação de concentração em questão não crie obstáculos de maneira significativa ao exercício de uma concorrência efetiva." "82 - para que os compromissos possam ser aceites pela Comissão, estes devem tornar a operação notificada compatível com o mercado interno. As soluções que resultam desses compromissos devem ser suficientemente fiáveis e duradouras para que a criação ou o reforço de uma posição dominante ou os entraves a uma concorrência efetiva, que os compromissos se destinam a impedir, não possam produzir se num futuro relativamente próximo.". Igualmente, T-584/19 - thyssenkrupp/Comissão, de 22.06.2022, ECLI:EU:T:2022:386, §792: "792: (...) the parties are required to propose commitments sufficient to remove the competition concerns (...)".

- c. **Proporcionalidade** – os compromissos devem corresponder ao necessário, de forma a permitir eliminar as preocupações concorrenciais identificadas.
201. Os compromissos apresentados têm duas naturezas distintas. Se, por um lado, a venda da participação de 50% detida pela GS Marítima no capital social da TSA/TML (3.º compromisso) consubstancia-se, essencialmente, num de natureza *estrutural*, por outro, os restantes constituem compromissos de natureza *comportamental*.
 202. Tal como decorre das Linhas de Orientação, os compromissos estruturais visam preservar as condições estruturais de concorrência que se verificariam na ausência da operação de concentração. A análise destes compromissos deverá pesar os possíveis riscos inerentes aos compromissos estruturais, em particular, se existem riscos de composição⁹⁸, riscos ligados ao adquirente⁹⁹ ou ainda, riscos inerentes aos ativos¹⁰⁰.
 203. No que se refere aos compromissos de natureza comportamental, importa referir que existe uma variedade de riscos que podem estar associados a este tipo de compromissos, designadamente riscos de especificação, riscos de contorno, riscos de distorção e riscos de monitorização e de incumprimento. Estes tipos de riscos estão extensivamente caracterizados nas Linhas de Orientação da AdC já referidas.¹⁰¹
 204. De acordo com as LOC, “[t]endo em conta os objectivos ou princípios normativos que orientam a avaliação de compromissos, e face aos riscos supra referidos, a AdC, em regra, manifesta uma preferência clara por compromissos de natureza estrutural face a compromissos de natureza comportamental”, porque, em regra, “uma solução estrutural apresenta-se como mais eficaz, na medida em que introduz alterações na estrutura do mercado corretivas dos problemas concorrenciais identificados e apresenta menores custos de monitorização e menores dificuldades na prova do respetivo cumprimento”.¹⁰²
 205. No mesmo sentido refere a Comunicação da Comissão Europeia¹⁰³ que “[d]e acordo com a jurisprudência do Tribunal, o objetivo fundamental dos compromissos consiste em garantir estruturas concorrennciais no mercado. Deste modo, os compromissos que assumam uma natureza estrutural, tal como a alienação de uma atividade comercial, são geralmente preferíveis do ponto de vista do objetivo definido pelo Regulamento das concentrações, dado que esses compromissos eliminam de forma duradoura as preocupações de concorrência suscitadas pela concentração conforme notificada, não exigindo, além disso, medidas de acompanhamento a médio ou a longo prazo. Não obstante, não é de excluir a priori que outros tipos de compromissos possam ser igualmente suscetíveis de impedir a criação de um entrave significativo à concorrência efetiva”.
 206. Ainda na mesma Comunicação sobre Compromissos é referido no §17 que “(...) Os compromissos de alienação asseguram a melhor forma de eliminar as preocupações de

⁹⁸ Existem riscos de composição, quando conjunto de ativos ou empresas a desinvestir são demasiado limitados ou não são apropriados para atrair um adquirente adequado, ou ainda não permitir a um adquirente operar de forma eficiente e viável no mercado.

⁹⁹ Existem riscos ligados ao adquirente, estão associados ao risco de não se encontrar um adquirente adequado ou quando os ativos a desinvestir sejam alienados a um adquirente desadequado.

¹⁰⁰ Estes riscos prendem-se com a possibilidade da capacidade concorrencial dos ativos a desinvestir se deteriorar antes da respetiva alienação.

¹⁰¹ LOC, §40.

¹⁰² LOC. §§41 e 42.

¹⁰³ Cf. Comunicação sobre Compromissos, §15.

concorrência resultantes de sobreposições horizontais, podendo igualmente constituir a melhor solução para resolver problemas quanto a sobreposições verticais ou problemas associados à criação eventual de um conglomerado. Outros compromissos estruturais podem ser adequados para suprir todas as preocupações eventuais se tais medidas de correção forem equiparáveis a alienações em termos dos seus efeitos, como explicado em pormenor mais à frente nos pontos 61 e seguintes. Os compromissos respeitantes ao futuro comportamento da entidade resultante da fusão só podem ser aceites, a título excepcional, em circunstâncias muito específicas".

207. A este respeito, são inequívocas as Linhas de Orientação da AdC relativas a compromissos, ao explicitar que "*a seleção do tipo de compromissos é sempre feita numa base casuística*" e que "*em situações em que os efeitos anti-concorrenciais da operação sejam de duração limitada, nomeadamente por fatores exógenos à vontade da própria empresa, ou quando os compromissos comportamentais forem mais aptos à preservação dos benefícios da operação para os consumidores, pode a AdC considerar a possibilidade de aceitar compromissos de natureza comportamental*". Podem ainda justificar-se "*de modo a complementar compromissos de natureza estrutural*".¹⁰⁴
208. No presente caso, e à luz da análise efetuada¹⁰⁵, as preocupações jusconcorrenciais identificadas têm um horizonte temporal limitado, *in casu* e no limite, 28 de fevereiro de 2031, data da cessação da concessão atribuída à Sotagus para exploração do TCSA.
209. Seguidamente apresenta-se a análise da AdC a cada um dos compromissos apresentados pela Notificante, devendo os Compromissos ser interpretados nos termos da presente Decisão e da Lei da Concorrência. Esta análise encontra-se organizada em função dos riscos concorrenciais a que, segundo a Notificante, cada compromisso visa responder.

6.2.1. Análise dos Compromissos de natureza comportamental (i.e., 1.º, 2.º, 4.º e 5.º Compromissos)

210. Conforme resulta dos pontos acima, pelo 1.º, 2º e 4.º compromissos, as partes comprometem-se a manter um *level playing field* (por referência ao contexto prévio de notificação da presente operação) [Confidencial], no que se refere, especificamente, às condições contratuais de acesso aos serviços de movimentação de contentores no terminal da Sotagus.
211. Neste sentido, através de alterações contratuais imediatas, é eliminada (ou, pelo menos, significativamente reduzida) a capacidade de a Sotagus aplicar condições tarifárias injustificadamente discriminatórias aos armadores concorrentes da GS Lines (atuais ou potenciais) no âmbito das operações portuárias de/para Portugal Continental-Regiões Autónomas dos Açores e Madeira.
212. Em resultado, para além de afastar as preocupações de *input foreclosure* dirigidas a concorrentes atuais da GS Lines (1.º e 2.º Compromissos), os presentes compromissos (i.e., 4.º Compromisso) reduzem, também, substancialmente as barreiras à entrada (não legais/regulamentares) a novos armadores nas rotas de/para Portugal Continental-Regiões

¹⁰⁴ Linhas de Orientação. §§43 e 44.

¹⁰⁵ LOC. §13. "Os compromissos apresentados devem responder aos problemas suscitados pela operação, nomeadamente tal como identificados pela AdC no estádio de investigação em que a mesma se encontra, aquando da apreciação desses compromissos para efeitos de decisão final."

Autónomas dos Açores e Madeira a operarem a partir do terminal da Sotagus (novos concorrentes da GS Lines), aumentando, por isso, a contestabilidade do mercado.

213. Dito isto, o facto de estarem em causa compromissos de natureza comportamental não afasta, totalmente, os riscos que lhes são inerentes: especificação, contorno, distorção, monitorização/incumprimento.¹⁰⁶
214. Contudo, considerando que o mecanismo principal para efetivar o compromisso obriga a alterações imediatas (e com efeitos retroativos) sobre aspectos específicos ([Confidencial]) do contrato em vigor de acesso e utilização do terminal portuário concessionado, entre a Sotagus e o atual concorrente da GS Lines, é entendimento da AdC que o 1.º e 2.º Compromissos se encontram devidamente especificados para dar uma resposta concreta, exequível, efetiva, duradoura e proporcional às preocupações de *input foreclosure*.
215. Igualmente, o facto das condições de tarifário a aplicar pela Sotagus no âmbito do 1.º Compromisso (e também do 4.º) não implicarem qualquer [Confidencial], possibilita que o armador recorra a outros terminais de contentores no Porto de Lisboa, designadamente ao TML, [Confidencial].¹⁰⁷
216. Por último, na medida em que as condições de tarifário a aplicar pela Sotagus ao concorrente atual da GS Lines serão replicáveis a novos concorrentes da GS Lines (4.º Compromisso), as considerações feitas atrás para o 1.º Compromisso são válidas e extensíveis ao 4.º Compromisso. Ou seja, em qualquer circunstância e pelo período estabelecido, a Sotagus não poderá aplicar ao potencial entrante condições menos favoráveis do que aquelas que são aplicadas ao concorrente atual da GS Lines.
217. Ainda que se pudesse, em tese, perspetivar eventuais riscos de *input foreclosure* por via da gestão operacional do terminal da Sotagus, o 5º Compromisso garante que tal potencial risco seja eliminado na medida em que as operações no terminal da Sotagus se manterão no [Confidencial].
218. Em face do exposto, a AdC considera que os compromissos apresentados se afiguram suficientes, adequados e proporcionais para eliminar as preocupações jus-concorrenciais suscitadas pela presente operação de concentração, nomeadamente ao nível de riscos de *input foreclosure*.

6.2.2. Análise do Compromisso de natureza estrutural (i.e., 3.º Compromisso)

219. Conforme referido acima, pelo presente Compromisso, a co-Notificante GS Marítima compromete-se a vender a quota representativa de 50% que detém no capital social da TSA/TML, à ETE (co-detentora) ou a qualquer outra entidade terceira.
220. Para efeitos de avaliação do presente Compromisso, será de recordar, antes de mais, que em 22 de março de 2024¹⁰⁸, [Confidencial].
221. Neste sentido, para além de se tratar de um compromisso de natureza *estrutural*, o mesmo adota uma tipologia *fix-it-first*, nos termos da qual é celebrado um contrato de aquisição

¹⁰⁶ LOC. §40.

¹⁰⁷ Mitigando, ainda mais, eventuais preocupações que ainda pudesse subsistir de *customer foreclosure*.

¹⁰⁸ E-AdC/2024/1818.

vinculativo com um determinado adquirente antes da decisão da AdC no âmbito do processo de análise da concentração.

222. Um compromisso com estas características assegura que eventuais riscos associados ao adquirente (i.e. se este dispõe de capacidade para garantir a exploração do ativo desinvestido de forma a assegurar a manutenção da concorrência efetiva) sejam manifestamente minorados.¹⁰⁹
223. Igualmente minorados pelo presente compromisso são os riscos de composição e inerentes aos ativos¹¹⁰.
224. Com efeito, tratando-se da alienação de uma participação no capital social de uma empresa pré-existente, tanto mais para um co-acionista, o objeto do compromisso já se encontra perfeitamente identificado e delimitado. Neste sentido, não decorre qualquer risco de composição.
225. Da mesma forma, não decorrem deste compromisso riscos inerentes aos ativos, designadamente o risco que a capacidade concorrencial do ativo a desinvestir se deteriore no período entre a deliberação da AdC e a alienação.
226. Com efeito, não só o Grupo Sousa e o Grupo ETE [Confidencial], como também, e não menos importante, na medida em que o adquirente designado já é co-acionista e co-controlador do ativo a desinvestir, um eventual risco da capacidade concorrencial do TML se deteriorar não parece plausível de ocorrer até à efetivação do compromisso.
227. Por último, o presente compromisso permite eliminar preocupações jus-concorrenciais de natureza horizontal, seja ao nível de efeitos unilaterais (i.e., na medida em que o Grupo Sousa, por via da alienação da sua participação no TML, não se manterá no controlo simultâneo dos dois terminais concorrentes) seja, também, ao nível de eventuais riscos de efeitos coordenados.
228. Em face do exposto, a AdC considera que o compromisso apresentado se afigura suficiente, adequado e proporcional para eliminar as preocupações suscitadas pela presente operação de concentração, nomeadamente ao nível de potenciais efeitos horizontais.

6.3. Conclusão sobre os Compromissos

229. Em face de todo o exposto, a AdC considera que os Compromissos apresentados pelas Notificantes, complementados com as respetivas obrigações de monitorização, são suscetíveis de eliminar as preocupações jus-concorrenciais identificadas em sede de avaliação jusconcorrencial, designadamente de *input foreclosure*; e, por via da alienação da participação do Grupo Sousa no TML, conclui-se pela inexistência de preocupações jus-concorrenciais de natureza horizontal.

¹⁰⁹ LOC, §§28(ii), 33-34, 84(iii)-87.

¹¹⁰ LOC, §§28(i)(iii), 29-32 e 35 e seguintes.

7. CLÁUSULA RESTITUTIVA ACESSÓRIA

230. Nos termos do n.º 5 do artigo 41.º da Lei da Concorrência, a decisão que autoriza uma operação de concentração abrange igualmente as restrições diretamente relacionadas com a sua realização e à mesma necessárias.
231. As referidas cláusulas devem ser analisadas à luz da prática decisória da AdC e da Comunicação da Comissão relativa às restrições diretamente relacionadas e necessárias às concentrações ("Comunicação").¹¹¹
232. Nos termos do SPA, as partes vinculam-se a uma cláusula de (i) não angariação/solicitação e a uma cláusula de (ii) não concorrência.
233. Nos termos da cláusula de não angariação/solicitação, os Notificantes comprometem-se, durante um período de [Confidencial] a contar da produção de efeitos da transação, a [Confidencial].
234. Relativamente a esta, a AdC considera que os seus âmbitos materiais, subjetivos, temporais e geográficos estão enquadrados com o regime das cláusulas diretamente relacionadas com a realização da operação, necessárias e proporcionais ao objetivo de preservação do valor do negócio a transferir.
235. Por sua vez, nos termos do SPA, enquanto exercerem controlo sobre a Sotagus, as Notificantes Yilport e Grupo Sousa comprometem-se a não concorrer com aquela. Exceciona-se [Confidencial]¹¹².
236. Em resultado da cláusula de não concorrência descrita acima, as Notificantes encontram-se contratualmente impedidas de concorrer – [Confidencial] – em futuros procedimentos concursais para a exploração das atividades de movimentação de contentores/carga fracionada no terminal atualmente explorado pela Sotagus.¹¹³
237. Sobre esta, a AdC entende tecer as seguintes considerações.
238. A co-Notificante Yilport é a empresa concessionária da maioria das concessões de exploração de terminais que movimentam contentores em Portugal. Num cenário pré-operação, a quota de mercado da Yilport representa cerca de [60-70]% da movimentação de contentores no Porto de Lisboa (mercado geográfico relevante). No cenário pós-operação, esta quota ascenderá a cerca de [90-100]% ([50-60]% da qual imputável à Sotagus).¹¹⁴
239. Por seu lado, o Grupo Sousa é um armador que opera no transporte marítimo com a RAM, RAA e África. Na RAM, o Grupo Sousa tem uma licença de operação portuária (OPM – Sociedade de Operações Portuárias da Madeira, Lda.).

¹¹¹ Comunicação da Comissão relativa às restrições diretamente relacionadas e necessárias às concentrações (2005/C 56/03), J.O. C 56/24, de 5.03.2005.

¹¹² SPA, cl. 12.2 e projeto de Acordo Parassocial. Igualmente se excecionava o caso do TML enquanto o controlo conjunto Grupo Sousa/ETE se mantivesse. Contudo, em virtude da alienação da participação do Grupo Sousa ao Grupo ETE, esta exceção perde efeito [Resposta retificada à Q.1 (3.º pedido de elementos – Secção A) (E-AdC/2024/874, de 7.02.2024)].

¹¹³ SPA, cl. 12.3 (d).

¹¹⁴ Excluindo o tráfego de *transhipment*.

240. No porto de Lisboa, existem 5 concessões entre Santa Apolónia e Poço do Bispo – entre as quais a concessão do TML e a concessão da Sotagus, cujos termos ocorrerão entre 2025-2026¹¹⁵. Destas, 3 operam contentores que têm as Regiões Autónomas como origem e destino.
241. Conforme referido acima, nos termos do SPA e do projeto de Acordo Parassocial, as co-Notificantes estabeleceram uma obrigação de não concorrência, mediante a qual se comprometem a não concorrer com a Sotagus¹¹⁶. Por outro lado, comprometem-se a concorrer, apenas [Confidencial]¹¹⁷.
242. Tal é reconhecido pelas Notificantes em resposta a pedido de elementos¹¹⁸, “[Confidencial]”.
243. Ora, sem prejuízo de, em teoria, esta cláusula de não concorrência poder ser justificável à luz dos princípios subjacentes ao regime das restrições acessórias, não deixa de, contudo, redundar na anulação da *concorrência pelo mercado*, entre a Yilport e o Grupo Sousa, relativamente a futuros procedimentos concursais para a adjudicação de contratos de concessão no atual terminal de Santa Apolónia, explorado pela Sotagus.
244. De facto, se se atender ao contexto regulatório de acesso e exercício às atividades de movimentação portuária – assente em procedimentos de contratação pública, designadamente de concursos públicos, e exploração de concessões em regime de serviço público –, e à circunstância de o Grupo Sousa já ter experiência em operação portuária, *in casu*, no TML (em conjunto com o Grupo ETE) e na RAM através da OPM, não se pode excluir que este Grupo pudesse vir a apresentar-se como um concorrente no âmbito de futuros procedimentos concursais para a exploração de terminais portuários em 2026 (Sotagus).
245. Assim, ao invés de o fazerem no contexto concreto de uma candidatura conjunta para determinado procedimento concursal, as co-Notificantes optaram por, previamente, se autolimitarem mutuamente num contexto abstrato relativamente a eventuais futuros procedimentos para adjudicação de novas concessões.
246. Nestes termos, considera a AdC que, não obstante a cláusula de não concorrência ser, em teoria, enquadrável nos princípios subjacentes ao regime das restrições acessórias, a salvaguarda do bem-público concorrência – neste caso, da proteção da *concorrência pelo mercado* – sobrepuja-se à vontade contratual das partes, e prejudica a sua qualificação como diretamente relacionadas e necessárias à operação.
247. Mais se acrescenta que esta cláusula extravasa o âmbito aplicável à proteção normal que é dada às *joint ventures*, da potencial concorrência a ser exercida pelas empresas-mãe. De facto, quando for lançado (com a consequente atribuição) o concurso para o terminal de Santa Apolónia, a empresa controlada conjuntamente pelo Grupo Sousa e pela Yilport extinguirá a sua atividade, não se justificando, deste modo, a proteção contra a concorrência que viesse a ser exercida pelos seus acionistas de controlo.

¹¹⁵ Ata reunião APL. O contrato de concessão a TCSA/Sotagus termina em fevereiro de 2026, com possibilidade de prorrogação por 5 anos; o contrato do TML/TSA em abril de 2025, este sem possibilidade de prorrogação salvo se a APL invocar razões de interesse público.

¹¹⁶ Por referência à cl. 12.º, 2.

¹¹⁷ Por referência à cl. 12.º, 3 (c) e (d) do SPA: “(c) [Confidencial]”; “(d) [Confidencial]”.

¹¹⁸ Resposta à Q.1.1 (3.º pedido de elementos - Secção A) [E-AdC/2024/819, de 2.02.2024, retificada a 7.02 (E-AdC/2024/874)].

248. Em face do exposto, nos termos do n.º 5 do artigo 41.º da Lei da Concorrência, a AdC considera (i) abrangida pela presente decisão a cláusula de não angariação/solicitação, e (ii) não abrangida pela presente decisão a cláusula de não concorrência.

8. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA SECTORIAL

249. Estando as atividades desenvolvidas pelas partes sujeitas à Regulação da AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a AdC, em cumprimento do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, solicitou parecer ao Regulador Setorial.¹¹⁹
250. Em 23.01.2024, a AMT apresentou o seu Parecer.¹²⁰ Neste, o regulador entende que,
- *"previamente à tomada de decisão sobre a presente operação de concentração, deve ser considerada a decisão da APL relativamente a transmissão de participações da Sotagus a terceiros, [Confidencial]."*
 - *"Caso a APL venha a aceitar, sem reservas, [Confidencial], a Sotagus, a transmissão de participações desta concessionaria, nos termos identificados na comunicação da presente operação de concentração, e tendo em conta a análise constante do presente parecer, a AMT não se oporá a mesma operação."*
 - *"Eventuais reservas que sejam colocadas pela APL neste âmbito, naturalmente que necessitarão de uma análise adicional, podendo, em consequência, ser suscetíveis de alterar o sentido do presente parecer da AMT."*

9. AUDIÊNCIA PRÉVIA

251. A 20 de novembro, e considerando o sentido proposto pelo Projeto de Decisão, a AdC convidou as Notificantes a pronunciarem-se em sede de Audiência Prévia, os termos do n.º 1 do artigo 54.º da Lei da Concorrência.
252. A 29 de novembro, as Notificantes comunicaram que tinham tomado nota do Projeto de Decisão e *"congratulam-se com a iminente conclusão do presente procedimento de controlo de concentrações."*¹²¹

¹¹⁹ S-AdC/2023/5187, de 29.12.

¹²⁰ E-AdC/2024/383.

¹²¹ E-AdC/2024/6424.

10. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

253. 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, adota uma decisão de não oposição, nos termos da alínea a) do n.º 1 e n.º 3 do artigo 53.º da Lei da Concorrência, acompanhada da imposição das condições e obrigações, destinadas a garantir o cumprimento do conjunto de compromissos assumidos pela Notificante, que se passa a descrever:

Secção A. - Definições

AdC	Autoridade da Concorrência
Adquirentes	Yilport Iberia, S.A. e GS Marítima, Lda.
Adquirida	Sotagus – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A.
APL	Administração do Porto de Lisboa
Compromissos	Os compromissos assumidos pelas Adquirentes perante a AdC no âmbito da Operação de Concentração, os quais se encontram identificados e descritos no presente documento e entram em vigor na Data da Notificação da Decisão.
Concorrente da GS Lines	Qualquer armador que, na Data de Notificação da Decisão, já opere no transporte marítimo de contentores nas rotas e serviços entre o terminal concessionado à Adquirida e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores operadas pela GS Lines (ou por outra empresa do mesmo grupo).
Data da Decisão	Data da assinatura da Decisão pelo Conselho de Administração da AdC
Data de Notificação da Decisão	Data em que as Adquirentes forem ambas notificadas da Decisão da AdC
Decisão	Decisão de não oposição emitida pela AdC no âmbito do procedimento Ccent. n.º 2023/82 – Yilport Iberia*GS Marítima / Sotagus respeitante à Operação de Concentração, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 53.º da Lei da Concorrência, acompanhada da imposição de condições

	e obrigações destinadas a garantir o cumprimento dos Compromissos.
[Confidencial]	[Confidencial].
ETE	Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.
GS Marítima	GS Marítima, Lda.
GS Lines	GS Lines – Transportes Marítimos, Lda.
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
Lei da Concorrência	Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, na versão alterada e republicada pela Lei n.º 17/2022, de 17 de agosto
Novo Concorrente da GS Lines	Qualquer armador que, posteriormente à Data de Notificação da Decisão, dê início a operações de transporte marítimo de contentores nas rotas e serviços entre o terminal concessionado à Adquirida e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores operadas pela GS Lines (ou por outra empresa do mesmo grupo).
Operação de Concentração	Transação notificada à AdC em 22 de dezembro de 2023 e objeto do procedimento de controlo de concentrações Ccent. n.º 2023/82 – Yilport Iberia*GS Marítima / Sotagus, que visa a aquisição de controlo conjunto pelas Adquirentes sobre a Adquirida.
Partes	Adquirente e Adquirida
Regiões Autónomas	As regiões autónomas dos Açores e da Madeira
Tarifário máximo APL	Tarifas máximas fixadas pela APL para a prestação de serviços a aplicar por determinado operador portuário em determinado terminal portuário.
TML	Terminal Multipurpose de Lisboa
TSA	TSA – Terminal de Santa Apolónia, Lda.
Yilport	Yilport Iberia, S.A.

Secção B.1 - Compromissos

1. As Adquirentes assumem perante a AdC os seguintes Compromissos, que são adequados e suficientes para solucionar todas as eventuais preocupações jusconcorrenciais que possam ser identificadas pela Autoridade da Concorrência na apreciação da Operação de Concentração, sendo aptos a assegurar a manutenção da concorrência efetiva nos mercados em causa, devendo, por conseguinte, ser aceites pela AdC.
2. Os Compromissos apresentados são auto-exequíveis ou exequíveis pelas Adquirentes, no imediato ou a curto prazo, sem que se antecipe a necessidade de intervenção de terceiros ou de recurso a um plano de monitorização, motivo pelo qual se entende, relativamente às condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento dos Compromissos, ser suficiente a assunção, pelas Adquirentes, de obrigações de reporte e notificação à AdC.
3. Para efeitos dos 1.º e 4.º Compromissos *infra*, e na medida em que envolvam alterações aos contratos (atuais ou futuros) de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida, celebrados (ou a celebrar) com *Concorrentes da GS Lines*, o respetivo cumprimento efetivo dos Compromissos deverá ficar a cargo apenas da Adquirente Yilport e da Adquirida, ficando a Adquirente GS Marítima e a GS Lines solidariamente responsáveis pelo seu cumprimento.

1.º Compromisso: Condições de tarifário a aplicar pela Adquirida

4. As Adquirentes e a Adquirida comprometem-se a assegurar que o [Confidencial] no tarifário de estiva e desestiva praticado pela Adquirida a um *Concorrente da GS Lines* nas ligações às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira pelo acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida, manter-se-á inalterado face ao contexto prévio de notificação da presente operação de concentração.
5. De modo a compatibilizar o âmbito temporal do presente Compromisso, a Adquirida apresentará ao atual *Concorrente da GS Lines* uma proposta de alteração ao respetivo contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida, atualmente em vigor e aplicado em 2024, por forma a compatibilizá-lo com as condições que se verificavam em momento prévio à notificação da presente operação de concentração.
6. A alteração proposta deverá assegurar que a fórmula de atualização adotará termos equivalentes em matéria de variação anual de preços.
7. Sem prejuízo dos n.ºs anteriores, [Confidencial].
8. O contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida não inclui, [Confidencial] para o *Concorrente da GS Lines*, podendo este recorrer livremente ao terminal portuário concessionado à Adquirida do modo e com a frequência que entender mais convenientes à sua estratégia e operações.
9. Para efeitos de monitorização do presente compromisso, as Adquirentes e a Adquirida comprometem-se a:

- a) No prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da Data de Notificação da Decisão, com cópia à AdC no mesmo prazo, apresentar ao Concorrente da GS Lines a proposta de alteração contratual prevista no ponto 5 dos Compromissos;
- b) Pressupondo a aceitação da alteração pelo Concorrente da GS Lines, as Adquirentes e a Adquirida comprometem-se a formalizar de imediato a referida alteração por meio de aditamento ao contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida atualmente em vigor entre esta e o Concorrente da GS Lines, e a remeter cópia do aditamento à AdC no prazo de 15 (quinze) dias úteis a contar da Data de Notificação da Decisão;
- c) Notificar anualmente a GS Lines e o Concorrente da GS Lines, até 15 de fevereiro de cada ano, da atualização dos respetivos tarifários em função da inflação, remetendo, a cada um destes armadores, cópia do respetivo tarifário de estiva e desestiva atualizado; (ii) notificar a AdC dessa atualização, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da notificação efetuada à GS Lines e ao Concorrente da GS Lines, remetendo-lhe cópia desta última.

2.º Compromisso: Opção de renovação do contrato entre a Adquirida e o Concorrente da GS Lines com manutenção das atuais condições de tarifário

10. Na eventualidade do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida vir a ser prorrogado por mais 5 (cinco) anos, as Adquirentes e a Adquirida concedem ao *Concorrente da GS Lines* um direito de opção de renovação do seu contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida atualmente em vigor, com manutenção das condições de tarifário resultantes do 1.º Compromisso (incluindo, para melhor entendimento, a alteração constante do ponto 6 dos Compromissos).
11. Caso se verifique a prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida, as Adquirentes obrigam-se a notificar o *Concorrente da GS Lines* da referida prorrogação no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis e a remeter cópia da notificação à AdC no mesmo prazo, podendo o *Concorrente da GS Lines* livremente exercer o seu direito de opção de renovação do seu contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida, mediante notificação às Adquirentes e à Adquirida, no prazo de 90 (noventa) dias úteis a contar da receção da primeira notificação.
12. Em caso de exercício do direito de opção de renovação pelo *Concorrente da GS Lines*: (i) o seu contrato de acesso e utilização do terminal portuário concessionado à Adquirida renovar-se-á automaticamente por prazo adicional de 5 (cinco) anos, equivalente ao prazo da prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida; (ii) as Adquirentes e a Adquirida remeterão à AdC cópia da comunicação recebida do *Concorrente da GS Lines*, confirmando o exercício do direito de opção de renovação, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da data em que essa comunicação seja recebida pela Adquirida.

3.º Compromisso: Desinvestimento da participação de 50% detida pela GS Marítima no capital social da TSA

13. Como é do conhecimento da AdC [Confidencial].

14. A GS Marítima obriga-se a, [Confidencial], vender esta participação, à ETE ou a qualquer outra entidade terceira, no prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da Data de Notificação da Decisão.
15. Caso a referida transação não preencha nenhum dos critérios previstos no n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência, não estando, por conseguinte, sujeita a notificação obrigatória à AdC para efeitos de controlo de concentrações, a GS Marítima obriga-se a dar conhecimento do contrato celebrado à AdC no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da respetiva assinatura, devendo notificar a AdC neste prazo de cópia integral do contrato celebrado.

4.º Compromisso: tarifário [Confidencial] para novos armadores nas rotas entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas

16. As Adquirentes e a Adquirida obrigam-se a disponibilizar serviços de movimentação no terminal portuário concessionado à Adquirida a *Novos Concorrentes da GS Lines* que pretendam dar início a operações de transporte marítimo de contentores entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas (Açores e/ou Madeira) recorrendo, para o efeito, ao referido terminal portuário.
17. Para efeitos do disposto no número anterior, as Adquirentes obrigam-se a disponibilizar no terminal concessionado à Adquirida, a qualquer novo armador nas condições e para as rotas definidas no número anterior, até 28 de fevereiro de 2026 ou, caso se verifique a prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida por mais 5 (cinco) anos, durante um período de 3 (três) anos a contar do respetivo início de atividade, um tarifário idêntico ao [Confidencial] resultante do 1.º Compromisso.
18. A partir do termo do período de 3 (três) anos referido no número anterior, as Adquirentes obrigam-se a disponibilizar ao armador em questão, em cada ano ou fração do período remanescente até 28 de fevereiro de 2031, um tarifário [Confidencial], desde que e a partir do momento em que esse novo armador atinja, no terminal da Adquirida e no ano em questão, um volume de carga movimentada (abrangendo movimentos de carga e descarga) equivalente a 40% (quarenta por cento) do volume de carga movimentada no terminal da Adquirida, no ano anterior, [Confidencial].
19. Caso, tendo-se verificado a prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida por mais 5 (cinco) anos, o armador em questão apenas dê início à sua atividade com menos de 3 (três) anos completos de antecedência sobre a data de 28 de fevereiro de 2031, o benefício de poder dispor de um tarifário [Confidencial], previsto no número 17, cessará a 28 de fevereiro de 2031 (nesta eventualidade, o disposto no ponto 18 não terá qualquer aplicação).
20. Será elegível para beneficiar de um tarifário [Confidencial], nas condições e com os limites definidos nos números anteriores, qualquer novo armador que pretenda dar início a operações de transporte marítimo de contentores entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas (Açores e/ou Madeira) recorrendo, para o efeito, ao terminal portuário concessionado à Adquirida, desde que esteja regularmente inscrito no IMT nos termos do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro.

5.º Compromisso: Implementação, de forma permanente e efetiva, mecanismos eficazes de *chinese-walls*

21. As Adquirentes e a Adquirida assegurarão, de forma permanente e efetiva, mecanismos eficazes de *chinese-walls* no cumprimento da atividade de operação portuária no terminal concessionado à Adquirida, no que diz respeito à informação comercial sensível respeitante aos clientes dos armadores, designadamente informação sobre o carregador, recebedor e condições de frete.
22. As Adquirentes comprometem-se a não alterar o ponto 4.1 do Acordo Parassocial celebrado entre ambas, garantindo que as operações no terminal da Sotagus [Confidencial].

Secção B.2 - Duração dos compromissos

23. Os Compromissos tornam-se eficazes na Data de Notificação da Decisão, mantendo-se posteriormente em vigor nos termos constantes dos números seguintes desta Secção B.2.
24. O 1.º Compromisso manter-se-á em vigor até 31.12.2025 ou, em caso de renovação do contrato entre a Adquirida e o *Concorrente da GS Lines* no âmbito e nas condições do 2.º Compromisso, até ao termo do prazo da prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida (i.e. até 28 de fevereiro de 2031).
25. O 2.º Compromisso manter-se-á em vigor até ao termo do 90.º (nonagésimo) dia útil a seguir à data em que as Adquirentes e a Adquirida notifiquem o *Concorrente da GS Lines* da prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida.
26. O 3.º Compromisso manter-se-á em vigor pelo prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da Data de Notificação da Decisão, considerando-se que o mesmo caduca na data em que a AdC for notificada pela GS Marítima da celebração de contrato de compra e venda da quota representativa de 50% do capital social da TSA entre a GS Marítima e um terceiro adquirente.
27. O 4.º Compromisso manter-se-á em vigor até 28 de fevereiro de 2026 ou, em caso de prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida, até ao termo do prazo da respetiva prorrogação (i.e. até 28 de fevereiro de 2031).
28. O 5.º Compromisso manter-se-á em vigor até 28 de fevereiro de 2026 ou, em caso de prorrogação do contrato de concessão entre a APL e a Adquirida, até ao termo do prazo da respetiva prorrogação (i.e. até 28 de fevereiro de 2031).

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

Nuno Cunha Rodrigues
Presidente

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

X

Ana Sofia Rodrigues
Vogal

1.	OPERAÇÃO NOTIFICADA	2
2.	AS PARTES	2
2.1.	Empresas Notificantes	2
2.1.1.	Yilport.....	2
2.1.2.	Grupo Sousa	3
2.2.	Adquirida Sotagus	4
3.	NATUREZA DA OPERAÇÃO	4
4.	MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADOS	5
4.1.	Mercado do Produto Relevante.....	5
4.1.1.	Posição das Notificantes	5
4.1.2.	Posição da AdC	5
4.2.	Mercado Geográfico Relevante	6
4.2.1.	Posição das Notificantes	6
4.2.2.	Posição da AdC	8
4.3.	Mercados Relacionados.....	11
4.3.1.	Posição das Notificantes	11
4.3.2.	Posição da AdC	11
5.	AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL	12
5.1.	Caracterização dos mercados relevantes e impacto da operação de concentração.....	12
5.1.1.	Mercado de serviços portuários de movimentação de contentores	12
5.1.2.	Mercado de serviços portuários de carga fracionada	15
5.2.	Caracterização dos mercados relacionados	16
5.2.1.	Estrutura da oferta – Posição das Notificantes.....	16
5.2.2.	Estrutura da oferta – Posição da AdC.....	16
5.3.	Efeitos Não-Horizontais	17
5.3.1.	Encerramento do acesso ao terminal da Sotagus a concorrentes do Grupo Sousa no mercado do transporte de mercadorias (<i>input foreclosure</i>).....	17
5.3.1.1.	Capacidade para realizar <i>input foreclosure</i> no acesso à Sotagus.....	19
5.3.1.2.	Incentivos para realizar <i>input foreclosure</i> no acesso à Sotagus	25
5.3.1.3.	Efeitos na concorrência do <i>input foreclosure</i> no acesso à Sotagus	26
5.3.2.	Afetação da sustentabilidade económico-financeira do TML (<i>customer foreclosure</i>)	28
5.3.2.1.	Capacidade e incentivo para promover <i>customer foreclosure</i>	29
5.3.3.	Concorrência pelo mercado das concessões de terminais da Zona Portuária Oriental de Lisboa	33
5.4.	Conclusão da avaliação jusconcorrencial.....	33
6.	COMPROMISSOS	34
6.1.	Compromissos apresentados.....	34
6.1.1.	1.º Compromisso: Condições de tarifário a aplicar pela Adquirida	34

6.1.2.	2.º Compromisso: Opção de renovação do contrato entre a Adquirida e o Concorrente da GS Lines com manutenção das atuais condições de tarifário	35
6.1.3.	3.º Compromisso: Desinvestimento da participação de 50% detida pela GS Marítima no capital social da TSA	36
6.1.4.	4.º Compromisso: Tarifário descontado para Novos Concorrentes da GS Lines nas rotas entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas.....	36
6.1.5.	5.º Compromisso: Implementação, de forma permanente e efetiva, de mecanismos eficazes de <i>chinese-walls</i>	37
6.2.	Análise dos Compromissos	37
6.2.1.	Análise dos Compromissos de natureza comportamental (i.e., 1.º, 2.º, 4.º e 5.º Compromissos).....	39
6.2.2.	Análise do Compromisso de natureza estrutural (i.e., 3.º Compromisso)	40
6.3.	Conclusão sobre os Compromissos.....	41
7.	CLÁUSULA RESTRITIVA ACESSÓRIA	42
8.	PARECER DA ENTIDADE REGULADORA SECTORIAL.....	44
9.	AUDIÊNCIA PRÉVIA	44
10.	DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	45