

Ccent. 13/2024
Impact III*Mota Engil/Lineas

Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência

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

20/03/2024

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

Processo Ccent. 13/2024 – Impact III*Mota Engil/Lineas

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 20 de Fevereiro de 2024, 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 Impact III S.à.r.l. (“**Impact III**”), um fundo gerido pela entidade gestora Serena Industrial Partners GP, S.à.r.l. (“Serena”), e pela Mota Engil, Concessões, S.A. (“**Mota-Engil**”) (conjuntamente designadas de “Notificantes”), do controlo conjunto da Lineas – Concessões de Transportes, SGPS, S.A. (“**Lineas**”).

2. As atividades das partes envolvidas na operação de concentração são as seguintes:

- **Impact III** – empresa-veículo sediada no Luxemburgo e utilizada para fins de investimento em projetos de infraestruturas, detida pela Serena Infra S.c.s.p. que, por sua vez, é gerida pela Serena. Nenhuma empresa do grupo em que se insere a Serena se encontra presente em Portugal.

Nos termos e para efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o Grupo em que se insere a Impact III não realizou, em Portugal, qualquer volume de negócios.

- **Mota Engil** – integrada no grupo Mota-Engil, desenvolve a sua atividade nos sectores de obras públicas e privadas, recolha e tratamento de resíduos sólidos urbanos, produção de eletricidade, carregamento de veículos elétricos, manutenção de edifícios e infraestruturas industriais.

Nos termos e para efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o grupo em que se insere a Mota Engil realizou em Portugal, em 2022¹, um volume de negócios de cerca de €[>100] milhões.

- **Lineas** – Faz parte do grupo Mota Engil e detém participações de controlo em empresas que gerem infraestruturas de transporte, nomeadamente a Lusoponte S.A. e a Douro Interior, S.A. que, por sua vez, detém a SDI – Subconcessionária do Douro Interior, S.A. (“SDI”).

A SDI está ativa na exploração da subconcessão Autoestradas Douro Interior, uma infraestrutura rodoviária que integra a construção, manutenção, áreas de serviço e serviços relacionados nas estradas IP2 e IC5.

A Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A. (“Lusoponte”), controlada conjuntamente com a Vinci Concessions², é responsável pela exploração das concessões da Ponte 25 de Abril e da Ponte Vasco da Gama.^{3,4}

¹ De acordo com a Notificante, o volume de negócios relativo a 2023 ainda não se encontra disponível.

² Vide Caso M.10538 – VINCI / LINEAS / LUSOPONTE.

³ Cfr. <https://www.lusoponte.pt>.

⁴ Cfr. https://www.utap.gov.pt/PPP_rodoviaras.htm.

Versão Pública

A Subconcessão Douro Interior integra os seguintes lanços de autoestrada sem cobrança de portagem aos utilizadores: IP2 – Vale Benfeito/Junqueira; IP2 – Pocinho/Longroiva; IP2 – Longroiva/Trancoso; IP2 – Trancoso/Celorico da Beira (IP5); IC5 – Murça (IP4)/Nó de Pombal; IC5 – Nó de Pombal/Nozelos (IP2); IC5 – Nozelos (IP2)/Miranda do Douro (Duas Igrejas); IP2 – Macedo de Cavaleiros (IP4)/Vale Benfeito.

Nos termos e para efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a Lineas realizou em Portugal, em 2022⁵, um volume de negócios de cerca de € [>5]milhões.

3. A operação notificada configura uma concentração de empresas⁶ na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher as condições enunciadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.
4. A operação tem incidência num mercado que é objeto de regulação setorial, sendo a entidade reguladora a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”), à qual foi, em 26 de fevereiro de 2024, solicitado parecer nos termos e para os efeitos do artigo 55.º da Lei da Concorrência.⁷

2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

2.1. Mercados relevantes e mercados relacionados

5. A Adquirida participa em concursos para a adjudicação de infraestruturas de transporte e detém, atualmente, participações de controlo na Lusoponte e na SDI. A Lusoponte dedica-se à exploração (incluindo portagens) das concessões da Ponte 25 de Abril e da Ponte Vasco da Gama, e a SDI dedica-se à exploração da subconcessão Autoestrada Douro Interior, uma infraestrutura rodoviária que integra a construção, manutenção, áreas de serviço e serviços relacionados nas estradas IP2 e o IC5.⁸
6. A prática decisória da AdC⁹ e da Comissão Europeia¹⁰ têm distinguido entre a adjudicação de concessões para uma determinada atividade (*i.e.*, concorrência pelo mercado) e a exploração das atividades propriamente ditas (*i.e.*, concorrência no mercado).

⁵ De acordo com a Notificante o volume de negócios relativo a 2023 ainda não se encontra disponível.

⁶ Nos termos do *Share Purchase Agreement* (“SPA”), a Transação consiste na aquisição, pela Impact III, da participação social de [Confidencial-Participação de capital]% da Lineas pertencente .[confidencial - Detalhe confidencial do SPA]. A outra acionista da Lineas é a Mota-Engil, detentora dos restantes [Confidencial-% Participação de Capital]% das participações sociais. Esta aquisição de capital corresponde a aquisição de controlo conjunto da Impact e da Mota Engil sobre a Lineas. Com efeito, nos termos do Acordo celebrado entre as partes é atribuído à Impact III, acionista minoritária, um direito que lhe permite vetar decisões fundamentais para a estratégia comercial da empresa comum.

⁷ Cf. Comunicação sob a referência S-AdC/2024/994, de 26 de fevereiro.

⁸ A AdC já analisou as presentes subconcessões na Ccent. 27/2020 – GVIA Inversiones Portugal / SDI*Operadora DI. Esta operação não chegou a realizar-se, tendo as subconcessões em causa continuado na esfera jurídica das atuais acionistas.

⁹ Vide entre outras, as decisões da AdC nos processos Ccent. 64/2016 – *Global Via / Grupo Scutvias*Grupo Transmontana*, §§14-15, Ccent. 36/2016 – *Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi*, §§15-16, Ccent. 21/2016 – *Fundo Meridiam/Norscut*, §§5-14.

¹⁰ Vide, entre outros, os processos COMP/M.6862 – *VINCI / Aeroportos de Portugal*, §§12.

Versão Pública

7. No que diz respeito ao *mercado da adjudicação de concessões de infraestruturas de transporte*, o mesmo tem sido delimitado pela AdC¹¹ e pela Comissão¹² como um mercado relevante autónomo, em que a procura é representada pelo Estado¹³ e a oferta por empresas ou consórcios de empresas com um interesse na adjudicação de concessões.¹⁴
8. No que respeita à dimensão geográfica deste mercado, as Notificantes, em linha com a prática decisória da AdC¹⁵, consideram que o mesmo corresponde, no mínimo, ao território nacional.
9. No que se refere ao mercado relevante da *exploração de infraestruturas de transporte*, a referida prática decisória da AdC¹⁶ considera que a respetiva dimensão geográfica deve ser determinada por referência a um ponto de origem/ponto de destino específico, constituindo cada percurso origem/destino um mercado geográfico autónomo.
10. Para efeitos da presente operação de concentração, tendo por base a referida prática decisória e considerando as atividades da Lineas, poder-se-á considerar como relevantes (i) o mercado da adjudicação de concessões de infraestruturas de transporte e (ii) o mercado da exploração das respetivas concessões.
11. Face ao exposto, as Notificantes entendem que poderão ser considerados os seguintes mercados relevantes:
 - i) Mercado da adjudicação de concessões de infraestruturas de transporte;
 - ii) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IP2 – Vale Benfeito/Junqueira;
 - iii) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IP2 – Pocinho/Longroiva;
 - iv) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IP2 – Longroiva/Trancoso;
 - v) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IP2 – Trancoso/Celorico da Beira (IP5);
 - vi) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IC5 – Murça (IP4)/Nó de Pombal;
 - vii) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IC5 – Nó de Pombal/Nozelos (IP2);
 - viii) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IC5 – Nozelos (IP2)/Miranda do Douro (Duas Igrejas);

¹¹ Vide decisão no processo Ccent. 32/2023 Horizon Infrastructure * Rbif Luxco One / Euroscut Açores, §§11 e 12.

¹² Vide decisão no processo M.4249 – ABERTIS/ AUTOSTRADE, §15 a 17.

¹³ Incluindo o Estado “central”, mas também Autarquias Locais e Regiões Autónomas.

¹⁴ Vide decisão no processo Ccent. 32/2023 Horizon Infrastructure * Rbif Luxco One / Euroscut Açores, §12;

¹⁵ Vide decisão no processo Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut, §14.

¹⁶ Vide de entre outros as decisões nos processos Ccent 32/2023- Horizon infrastructure * Rbif Luxco one / Euroscut e Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut.

Versão Pública

- ix) Mercado da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão no lançamento IP2 – Macedo de Cavaleiros (IP4)/Vale Benfeito;
 - x) Mercado da exploração de concessões de infraestruturas de transporte da Ponte 25 de Abril;
 - xi) Mercado da exploração de concessões de infraestruturas de transporte na Ponte Vasco da Gama.
12. A AdC considera que a delimitação exata dos mercados relevantes identificados poderia ser deixada em aberto, atendendo a que a operação em análise não suscita preocupações jusconcorrenciais, independentemente de qualquer possível definição de mercado adotada. Tal resulta, por um lado, do facto da Impact III não se encontrar ativa em Portugal fora da empresa comum e, por outro, do facto de a Mota Engil já controlar a Lineas em momento anterior à operação de concentração. A AdC procederá, no entanto, por razões de completeza, à avaliação dos mercados identificados pelas Notificantes, em linha com a sua prática decisória.
13. Tomando por referência a prática decisória da AdC¹⁷ e da Comissão¹⁸ e tendo presente a atividade da Mota-Engil, a AdC considera, em linha com o entendimento das Notificantes, que o *mercado da construção e manutenção* – no qual a Mota Engil tem atividade – constitui um mercado relacionado para efeitos do presente procedimento, analisando o respetivo âmbito geográfico numa dimensão nacional.

2.2. Avaliação Jusconcorrencial

14. A operação de concentração [CONFIDENCIAL-Segredo de Negócio] sendo que a Impact III não detém, fora da empresa comum, atividade nos mercados relevantes identificados. Nessa medida, conclui-se que a operação não terá qualquer impacto nos mercados relevantes.¹⁹
15. Verifica-se, adicionalmente, que não se observam problemas jusconcorrenciais de natureza vertical decorrentes da operação, atendendo, por um lado, a que a quota da Mota Engil no mercado relacionado da construção e manutenção se situa muito abaixo de 25% e, por outro, que esta relação vertical já é previa à operação de concentração.
16. Face ao exposto, conclui-se que a projetada operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados analisados.

¹⁷ Vide decisão no processo Ccent. 29/2008 – Mota Engil / ES Concessões / Ascendi.

¹⁸ Vide decisão da Comissão no processo COMP/M.6020 – ACS / HOCHTIEF, §6.

¹⁹ No *mercado da adjudicação de concessões no território nacional*, a quota da Mota Engil (que inclui a Lineas) é de [5-10]%, por referência ao ano de 2023, sendo os seus principais concorrentes a Brisa, a Ascendi e a Globalvia, com quotas de mercado de [40-50]%, [10-20]% e [5-10]%, respetivamente.

Atendendo a que a subconcessão dos lançamentos que integram a autoestrada Douro Interior, explorados pela SDI, e as concessões das Pontes Vasco da Gama e 25 de abril, exploradas pela Lusoponte, foram estabelecidas em regime de exclusividade, a Impact III e a Mota Engil deterão, conjuntamente, em resultado da presente operação, uma quota de 100% *no mercado da exploração daquelas concessões*.

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

2.3. Parecer do Regulador Sectorial

17. Em cumprimento do disposto no artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou parecer à AMT, uma vez que as atividades desenvolvidas pela Lineas estão sujeitas a regulação sectorial por parte daquela entidade.²⁰
18. A AMT apresentou, nesse seguimento, parecer de não oposição à operação de concentração ora em análise.²¹

3. AUDIÊNCIA PRÉVIA

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

4. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

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

Lisboa, 20 de março de 2024

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

Nuno Cunha Rodrigues
Presidente

²⁰ Cf. a já referenciada comunicação sob a referência S-AdC/2024/994, de 26 de fevereiro.

²¹ Cf. Comunicação sob a referência E-AdC/2024/1629, de 13 de março.

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

X

Ana Sofia Rodrigues
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA	2
2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL	3
2.1. Mercados relevantes e mercados relacionados	3
2.2. Avaliação Jusconcorrencial	5
2.3. Parecer do Regulador Sectorial.....	6
3. AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	6
4. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	6