

Ccent. 8/2025
ETE / TSA

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]

24/02/2025

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Processo Ccent. 08/2025 – ETE / TSA

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 20 de janeiro de 2025, 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 Empresa de Tráfego e Estiva, S.A. (“**ETE**”), do controlo exclusivo da sociedade TSA — Terminal de Santa Apolónia, Lda. (“**TSA**”), até à data controlada conjuntamente entre a ETE e o Grupo Sousa.
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher a condição enunciada na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.
3. A operação notificada corresponde à concretização do compromisso de desinvestimento assumido pelo Grupo Sousa na operação de concentração, aprovada pela Autoridade da Concorrência, no processo Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus (que consistiu na aquisição, pela Yilport Iberia, S.A. e pela GS Marítima, Lda., do controlo conjunto sobre a Sotagus – Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A.).

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

4. A ETE pertence ao Grupo ETE, o qual desenvolve atividade nas áreas das operações portuárias (com um sistema de terminais portuários e concessões associados à logística, ao transporte fluvial, marítimo, terrestre e aéreo), no transporte marítimo de mercadorias, com atividade de Armador, nos serviços de gestão técnica de navios e tripulações, recrutamento, formação e apoio à certificação de navios e instalações portuárias.
5. A ETE é uma empresa de estiva que se dedica à operação portuária no Porto de Lisboa, sendo concessionária do Terminal Multipurpose do Poço de Bispo, e realizando operações ao largo de carga e descarga de navios.
6. O volume de negócios realizado pelo Grupo ETE em Portugal, em 2023, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foi de € [>100] milhões de euros.

2.2. Empresa Adquirida

7. A TSA é a empresa controlada, atualmente, pela ETE e pela GSMARÍTIMA, Lda. (empresa do Grupo Sousa), que detém a Concessão de Serviço Público da Atividade de Movimentação de

Carga Geral Contentorizada e Fracionada no Terminal Portuário TML — Terminal Multipurpose de Lisboa.

8. O volume de negócios realizado pela TSA em Portugal, em 2023, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foi de € [>5] milhões de euros.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

9. A Transação Proposta consiste na aquisição, pela ETE, do controlo exclusivo da sociedade TSA.
10. Atendendo a que as atividades da Notificante e da Adquirida se sobrepõem, a operação de concentração em apreço tem natureza horizontal, sem prejuízo de, em resultado da operação não resultar qualquer incremento nas quotas de mercado do Grupo ETE, nos termos melhor descritos *infra*.
11. A operação projetada tem incidência em mercados que são objeto de regulação setorial por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”), tendo sido solicitado parecer a esta entidade, nos termos do artigo 55.º da Lei da Concorrência.

4. MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADOS

4.1. Mercados relevantes

Posição da Notificante

12. No entendimento da Notificante, a identificação dos mercados de produto relevantes reporta-se, fundamentalmente, às atividades desenvolvidas pela empresa target, a TSA.
13. Como refere a Notificante, a TSA desenvolve atividades em dois mercados de produto, cuja delimitação está relativamente consolidada na prática decisória da Autoridade da Concorrência: i) mercado dos serviços de movimentação portuária de carga contentorizada; e ii) mercado dos serviços de movimentação portuária de carga fracionada.
14. No entanto e, no que respeita à dimensão geográfica, a Notificante não concorda com 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*.
15. A Notificante considera que os mercados de produto relevantes identificados têm uma dimensão geográfica mais ampla, fazendo notar que, em nenhuma das configurações possíveis do mercado geográfico, resultam problemas concorrenciais.
16. Sem prejuízo desse entendimento, a Notificante apresentou dados relativos tanto ao mercado nacional como ao Porto de Lisboa.

Posição da AdC

17. Na senda da sua prática decisória¹, e tomando como ponto de partida a atividade desenvolvida pela Adquirida, a AdC partilha do entendimento da Notificante quanto à definição dos mercados do produto relevantes.
18. 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 contentorizada; e (ii) o mercado dos serviços de movimentação portuária de carga fracionada.
19. A AdC entende ainda ser necessário separar o tráfego *hinterland* do tráfego *transshipment*, em linha com a prática decisória da Comissão² e da AdC³. Com efeito, conforme resulta dessa prática decisória⁴, a concorrência nos serviços de movimentação de contentores para *transshipment* pode ocorrer num conjunto de portos mais alargado, desde logo numa diversidade de portos de águas profundas onde as rotas de longo curso se cruzam entre si e se cruzam 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.
20. Assim, em função dessa diferenciação, a dimensão geográfica em que ocorre a potencial substituição entre um e outro tipo de tráfego será, necessariamente, diferente.⁵
21. Em relação à dimensão geográfica dos mercados, a AdC considera que cada porto onde são prestados serviços de movimentação de carga deve ser considerado um mercado geográfico autónomo, conforme os precedentes decisórios anteriores⁶, posição essa reiterada em decisão recente⁷.
22. Na base deste entendimento encontram-se fatores de ordem regulatória, em relação ao regime das concessões, geridas no âmbito de cada administração portuária, e 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

¹ Cfr. Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus, Ccent. 57/2015 – Yilport / ME Logística*Tertir, Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML e Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB.

² 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.

³ Cfr. Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus.

⁴ *Idem*.

⁵ Como, aliás, decorre da prática decisória da Comissão: M.10522 – Hapag Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal / Wilhelmshaven e M.8459 – TIL / PSA / PSA DGD.

⁶ Cfr. Ccent. 57/2015 – Yilport / ME Logística*Tertir, Ccent. 42/2014 – ETE * ETF / TML, Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB.

⁷ Cfr. Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus.

e respetivas infraestruturas logísticas, e diferentes taxas definidas e aplicadas por cada uma das autoridades portuárias, em cada um dos portos nacionais⁸.

23. No que se refere ao porto de Lisboa, no qual a Adquirida tem a concessão do Terminal Multipurpose de Lisboa, a AdC concluiu, no âmbito do processo na Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus, que o porto de Lisboa correspondia a um mercado geográfico autónomo, em função da sua zona de influência terrestre – *hinterland* – determinada (i) pela procura (preferências dos clientes de acordo com a origem/destino da carga) e (ii) pelas acessibilidades e custos de transporte. Com efeito, a AdC apurou que, tendo em consideração os custos de transporte de mercadorias e a localização das indústrias/empresas e dos parques secundários de contentores, essa zona de influência seria delimitada a norte pelo distrito de Leiria, a partir do qual o porto de Leixões seria a alternativa, e a sul, pelo rio Tejo.
24. A AdC evidenciou, ainda, a importância do porto de Lisboa no tráfego de carga contentorizada entre Portugal Continental e as Regiões Autónomas de Açores e Madeira, uma vez que os armadores que fazem esse serviço utilizam apenas dois portos em Portugal Continental, nomeadamente Leixões, a norte, e Lisboa, a sul – determinando que o porto de Lisboa, neste tráfego específico, tenha um *hinterland* que abrange todo o sul de Portugal. A este respeito a Notificação refere que a Adquirida, concessionária do Terminal Multipurpose de Lisboa, acolhe essencialmente navios que ligam Portugal continental às regiões autónomas da Madeira e dos Açores, pelo que não se justifica alterar o entendimento em relação à definição de mercado geográfico relevante dos serviços portuários em consideração.
25. 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*.
26. 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 defende a Notificante, a conclusão em relação à ausência de preocupações jusconcorrenciais manter-se-ia.

4.2. Mercados relacionados

Posição da Notificante

27. A Notificante identifica como mercados relacionados — em função das outras atividades verticalmente relacionadas exercidas pelo Grupo ETE — a atividade de (i) armador (transporte marítimo de mercadorias), através da Transinsular e da Vieira e Silveira, (ii) agente de navegação (através da NAVEX), (iii) agente transitário (através da ETE Logística e da Marfrete) e de (iv) transportador rodoviário de mercadorias (através da Transportes Sousa Mendes).
28. Na atividade de transporte marítimo de mercadorias, a Notificante informou que o Grupo ETE transportou em 2023 cargas entre o porto de Lisboa e portos de Cabo Verde, Alemanha,

⁸ Cfr. Ccent. 42/2014 – ETE * ETF / TML, Ccent. 1/2010 – *Morais Rocha / TMB* e Ccent. 82/2023 Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus.

Bélgica, Países Baixos e Reino Unido, Região Autónoma da Madeira (RAM), Região Autónoma dos Açores (RAA) e os portos de Sines e Leixões.

29. Em linha com a definição de mercado de produto adotada pela AdC em relação aos mercados de transporte marítimo, em rotas ponto a ponto, a Notificante propôs como mercados relacionados, as rotas de transporte marítimo de mercadorias (carga contentorizada e fracionada) com origem ou destino no Porto de Lisboa com a RAA com a RAM, com Cabo Verde e com a Europa do Norte (optando por agregar os portos do norte da Europa num único mercado de rota ponto a ponto).
30. Em relação às restantes atividades verticalmente relacionadas, consistentemente com a prática decisória da AdC⁹, a Notificante considerou ainda os seguintes mercados relacionados: i) Prestação de serviços de transitários no porto de Lisboa; ii) Prestação de serviços de agentes de navegação no porto de Lisboa; e iii) Prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias, com delimitação geográfica deixada em aberto.

Posição da AdC

31. Em decisões passadas, a Comissão Europeia considerou, no tráfego *hinterland* de contentores, que os terminais nos portos de Antuérpia e Roterdão, e provavelmente todos os portos entre Le Havre e Hamburgo¹⁰, como pertencendo a uma mesma unidade geográfica.
32. Do mesmo modo, para efeitos de avaliação de rotas de transporte marítimo, considerando portos individuais ou portos numa mesma área geográfica¹¹, seja no que respeita às rotas *deep-sea container liner shipping services* e *short-sea container liner shipping services*, a Comissão Europeia identificou a Europa do Norte como um destino/origem de cargas¹².
33. Assim, no que respeita às delimitações de mercados relacionados identificadas pela Notificante, a AdC concorda com as mesmas, entendendo, contudo, que a delimitação geográfica identificada pela Notificante como a rota entre o porto de Lisboa e a “Europa do Norte”, agregando os portos de Alemanha, Bélgica, Países Baixos e Reino Unido, atenta a ausência de questões jusconcorrenciais, pode ser deixada em aberto.

⁹ Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML

¹⁰ M.8459 – TIL / PSA / PSA DGD

¹¹ Por exemplo, como definido no caso da Comissão M.10522 – Hapag Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal / Wilhelmshaven e no caso M.7523 – CMA CGM/OPDR

¹² Por exemplo, no caso M.8330 – Maersk Line/HSDG.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Efeitos de natureza horizontal

Enquadramento

34. A Notificante refere que a presente operação corresponde à implementação de um dos compromissos assumidos pelo Grupo Sousa perante a AdC no âmbito da operação de concentração Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus.
35. No entendimento da Notificante, embora a operação possa ser considerada como sendo horizontal, ela não opera qualquer incremento nas quotas de mercado do Grupo ETE, uma vez que o Grupo ETE diluirá a sua posição, considerando que com a passagem do Grupo Sousa, tanto como acionista como cliente, para a Sotagus, a TSA perderá cerca de 70% dos volumes movimentados, quer relativamente a movimentação de carga contentorizada quer relativamente a carga fracionada.
36. De facto, a ETE já exercia controlo, partilhado com o Grupo Sousa, sobre a TSA no contexto prévio à operação de concentração. Em Lisboa, a ETE também movimenta carga contentorizada e carga fracionada, por via do Terminal Multiusos do Poço de Bispo.
37. A sobreposição horizontal entre as atividades dos dois terminais sobre os quais a ETE exerce controlo, nomeadamente na movimentação de carga contentorizada e carga fracionada, já existia no contexto prévio à presente operação de concentração.
38. Neste contexto, a existência de efeitos horizontais apenas se colocaria caso existam incentivos desalinhados entre as partes que, no contexto prévio à operação de concentração, controlavam a TSA, nomeadamente a ETE e o grupo Sousa.
39. Considerando que o grupo ETE e o grupo Sousa exploram terminais e são utilizadores dos mesmos em atividades relacionadas, nomeadamente no transporte marítimo para Açores, Madeira e Cabo Verde, considera-se que os incentivos de ambos, na gestão do TML, na concorrência com terceiros terminais em Lisboa são idênticos.

Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa

40. Em território nacional, as estimativas fornecidas pela Notificante atribuem à TSA, [0-5]% do total nacional e ao grupo ETE uma quota estimada de [0-5]% da carga contentorizada movimentada em portos nacionais, perfazendo um total de [0-5]% atribuído às partes na presente operação de concentração (vide Tabela 1).
41. No porto de Lisboa, a TSA movimentou, segundo estimativas da Notificante, [10-20]% da carga contentorizada no Porto de Lisboa em 2023. Por sua vez, a ETE, por via do Terminal *Multiusos* do Poço de Bispo, movimentou [0-5]% da carga contentorizada no Porto de Lisboa. A posição conjunta do Grupo ETE, resultante da operação dos dois terminais corresponde assim a [10-20]% da carga contentorizada movimentada no Porto de Lisboa (vide Tabela 2).
42. No porto de Lisboa, os principais concorrentes do grupo ETE são o terminal da Liscont, controlado pela Yilport, e a Sotagus, controlado conjuntamente pela Yilport e pelo grupo Sousa, na sequência da operação de concentração Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus. Conforme resultou da análise dessa operação de concentração,

com a entrada no capital da Sotagus, o grupo Sousa transferirá a sua atividade, enquanto cliente, da TSA para a Sotagus.

43. Neste contexto, a Notificante sublinha que o Grupo ETE, ao invés de manter as quotas identificadas, diluirá a sua posição, com a saída de um cliente que representa cerca de 70% dos volumes movimentados pela TSA na carga contentorizada.

Tabela 1 – Prestação de serviço de movimentação de carga contentorizada em Portugal Continental – Quotas de Mercado das partes em 2023

	Volume (Ton)	%
Grupo ETE	[...]	[0-5]%
TSA	[...]	[0-5]%
Grupo ETE+TSA	[...]	[0-5]%
Total do mercado	33 306 000	100%

Fonte: Notificante.

Tabela 2 – Prestação de serviço de movimentação de carga contentorizada no porto de Lisboa – Quotas de Mercado das partes em 2023

	Volume (Ton)	%
Grupo ETE	[...]	[0-5]%
TSA	[...]	[10-20]%
Grupo ETE+TSA	[...]	[10-20]%
Total do mercado	4 441 400	100%

Fonte: Notificante.

44. Considerando que a ETE já tinha uma posição de controlo sobre a TSA, ainda que partilhado com o Grupo Sousa, e que os incentivos do grupo Sousa no contexto posterior à presente operação de concentração são no sentido de transferir a respetiva carga da TSA para a Sotagus, o reforço de posição da ETE, resultante da presente operação de concentração, é inexistente.

Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga fracionada no Porto de Lisboa

45. As estimativas de quota de mercado fornecidas pelas Notificante foram calculadas em função das toneladas.

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

46. A nível nacional, segundo as estimativas da Notificante, o grupo ETE movimentou [40-50]% do total de 2023, e a TSA [0-5]%, sendo a posição global conjunta das partes nesta operação de concentração correspondente a [40-50]% (vide Tabela 3).
47. Segundo a Notificante, com base nas estatísticas publicadas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) relativas ao ano de 2023, o porto de Lisboa no seu todo movimentou 3,7% da carga fracionada em portos de Portugal Continental.
48. No porto de Lisboa, o grupo ETE, por via do Terminal Multiusos do Poço de Bispo, movimentou [50-60]% da carga fracionada movimentada no Porto de Lisboa, ao passo que a TSA assumiu [20-30]% da carga fracionada do porto de Lisboa, resultando numa posição conjunta de [70-80]% (vide Tabela 4).

Tabela 3 – Prestação de serviços de movimentação de carga fracionada em Portugal Continental – Quotas de Mercado das partes em 2023

	Volume (Ton)	%
Grupo ETE	[...]	[40-50]%
TSA	[...]	[0-5]%
Grupo ETE+TSA	[...]	[40-50]%
Total do mercado	5 637 000	100%

Fonte: Notificante.

Tabela 4 – Prestação de serviço de movimentação de carga fracionada no porto Lisboa – Quotas de Mercado das partes em 2023

	Volume (Ton)	%
Grupo ETE	[...]	[50-60]%
TSA	[...]	[20-30]%
Grupo ETE+TSA	[...]	[70-80]%
Total do mercado	210 977	100%

Fonte: Notificante.

49. A quota conjunta do grupo ETE na carga fracionada acima identificada é elevada. Todavia, o facto de o principal cliente da TSA, o grupo Sousa, que representa [70-80]% dos volumes movimentados no Terminal Multipurpose de Lisboa, migrar a sua operação para a Sotagus, na sequência da Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus, significa que na sequência da presente operação de concentração, o grupo ETE vai perder quota na carga fracionada em Lisboa, para a Sotagus, face ao cenário pré-operação de concentração.

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

50. Em Lisboa, o principal concorrente do grupo ETE é o Terminal Multiusos do Beato – Operações Portuárias, S.A., que tem a concessão daquele terminal.
51. No mercado da prestação de serviços de movimentação de carga fracionada no porto de Lisboa, a quota da ETE deve-se, maioritariamente, ao Terminal Multiusos do Poço do Bispo, sendo marginal a carga fracionada na atividade da TSA/TML ([...] mil toneladas de carga fracionada vs [...] mil toneladas em contentores em 2023, i.e. cerca de [0-10]% do respetivo total).
52. Pelas razões atrás identificadas, por um lado, o facto de o grupo ETE já participar do controlo da TSA, e, por outro lado, a perda do principal cliente do TML para a Sotagus, implica que o efeito horizontal adicional provocado pela presente operação de concentração no mercado de carga fracionada no porto de Lisboa é inexistente. De facto, a ETE já detinha 50% do TML e com a presente operação de concentração, perderá o seu maior cliente, que representa [70-80]% dos volumes movimentados pelo TML.

5.2. Efeitos de natureza não horizontal

53. As quotas de mercado do Grupo ETE no transporte marítimo de mercadorias nas 4 rotas identificadas, a partir do Porto Lisboa, são identificadas na Tabela seguinte.

Tabela 5 – Quotas em volume estimadas do Grupo ETE nas rotas (i) Lisboa-RAM; (ii) Lisboa-RAA; (iii) Lisboa-Cabo Verde (iv) Lisboa Norte da Europa

Porto de Lisboa – RAM	[10-20]%
Porto de Lisboa – RAA	[40-50]%
Porto de Lisboa – Cabo Verde	[30-40]%
Porto de Lisboa – Norte da Europa	[10-20]%

Fonte: Notificante.

54. No que respeita ao mercado de Prestação de serviços de transitários no porto de Lisboa, a Notificante estimou a dimensão total do mercado com base nos volumes de contentores movimentados no Porto de Lisboa, segundo o relatório da AMT de 2023, e, considerando os volumes angariados pela ETE Logística, apurou uma quota de mercado de [0-5]%.
55. Relativamente ao mercado de prestação de serviços de agentes de navegação no Porto de Lisboa, usando a mesma fonte da AMT em relação às escalas de Navios no Porto de Lisboa, e considerando o agenciamento de navios pela Navex, estimou a sua quota de mercado em [20-30]%.
56. Por fim, em relação ao mercado de Prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias, em território nacional, identificado com base na publicação do Banco de Portugal “Análise das empresas do setor dos transportes”¹³, relativa ao ano de 2023,

¹³ [Análise das empresas do setor dos transportes | BPstat](#)

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido 10 considerado como confidencial.

confrontando com as receitas da Transportes Sousa Mendes, no mesmo ano, a Notificante apurou uma quota de mercado de [0-5] %.

57. De acordo com as linhas de Orientação da Comissão para a apreciação de concentrações não-horizontais¹⁴, 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*).
58. Assim, pela presente operação de concentração poderão, em tese, resultar efeitos não-horizontais decorrentes de (i) encerramento do acesso ao terminal da TSA (Terminal Multipurpose de Lisboa) a concorrentes – atuais ou potenciais – do Grupo ETE no mercado do transporte marítimo de mercadorias (*input foreclosure*), no qual este opera com o armador Transinsular.
59. Uma vez que o armador Transinsular já é cliente do TML e não se prevê que transfira carga de outros terminais de terceiros operadores, conforme se apurou na análise da Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus, excluem-se a existência de efeitos na base de clientes (*customer foreclosure*).

Encerramento do acesso ao terminal da TSA a concorrentes do Grupo ETE no mercado do transporte de mercadorias (*input foreclosure*)

60. 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.¹⁵
61. A análise de *input foreclosure* tem em conta a capacidade, o incentivo e os efeitos na concorrência.
62. 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 subtis, como a degradação da qualidade dos fornecimentos¹⁶.
63. Em matéria de incentivos, 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 conquistar¹⁷.
64. Uma concentração vertical suscitará preocupações de concorrência em matéria de *input foreclosure* quando dela resultar uma deterioração das condições de oferta, como seja, por

¹⁴ 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 (JOUE”), de 18.10.2008, §30 (“Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais”).

¹⁵ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §31.

¹⁶ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §33.

¹⁷ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §42.

exemplo, por via de um aumento de preços no mercado a jusante, restringindo assim significativamente a concorrência efetiva¹⁸.

65. 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 relacionados.¹⁹
66. Note-se que o grupo ETE, por via da Transinsular, opera no transporte marítimo em rotas a partir de Lisboa, tendo quotas de mercado acima desse limiar no caso das rotas Lisboa Açores e Lisboa Cabo Verde²⁰.
67. Porém da análise realizada, verifica-se que a TSA não tem capacidade para implementar um encerramento total. O Terminal Multipurpose de Lisboa está sujeito às condições reguladas no contrato de concessão relativas ao regime de serviço público portuário, que determina a obrigação de dar acesso ao mesmo, sujeito ao regime de preços máximos fixados pela Administração do Porto de Lisboa. A TSA está assim impedida de recusar o acesso a terceiros armadores ao TML e a cobrar tarifas acima daquele regime de preços máximos.
68. Por outro lado, ainda que pudesse fazer um encerramento de forma parcial, subindo os preços de acesso até à tarifa máxima determinada pela APL, verifica-se que não tem os incentivos para tal.
69. Com a saída da GS Lines da TSA para a Sotagus, a Notificante perde um cliente que representa cerca de [70-80]% da movimentação do terminal multipurpose de Lisboa, colocando esta numa situação de subutilização da capacidade instalada.
70. Acresce que a renda de concessão do TML paga à APL é inversamente proporcional ao volume de atividade, o que incentiva a concorrer por carga, tal como se havia concluído na análise à Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML, em que se constatou que o modelo de financiamento da concessão constituía, segundo a APL, um desincentivo ao encerramento do TML, na medida em que pressupunha um alargamento da base de clientes.
71. Por último, mesmo que o Grupo ETE implementasse uma estratégia, via preços, para realizar um encerramento parcial do acesso de concorrentes ao TML, o mesmo não seria suscetível de provocar um efeito na concorrência.
72. De facto, o terminal da Sotagus, concorrente do TML no serviço de contentores, é uma alternativa ao TML para os concorrentes atuais e potenciais da Transinsular nas rotas em que opera, seja na carga fracionada seja na carga contentorizada.
73. O grupo Sousa, dono da GS Lines, concorrente da Transinsular, detém 50% da capacidade daquele terminal, pelo que tem as condições de acesso de um acionista à Sotagus. Por outro lado, a decisão da Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus foi acompanhada de compromissos no sentido de impedir efeitos de *input foreclosure* em relação a terceiros

¹⁸ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §47.

¹⁹ Orientações da Comissão para a apreciação das concentrações não-horizontais, §25.

²⁰ Nos restantes mercados relacionados as quotas são inferiores a esse limiar.

concorrentes à Sotagus, pelo que esse terminal constitui uma alternativa concorrencial ao TML.

74. Em primeiro lugar, o 1.º Compromisso da Ccent. 82/2023, “Condições de tarifário a aplicar pela Adquirida”, estabeleceu a garantia de assegurar que o 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-ia inalterado face ao contexto prévio de notificação da presente operação de concentração.
75. Em segundo lugar, o 2.º Compromisso da Ccent. 82/2023, “Opção de renovação do contrato entre a Adquirida e o Concorrente da GS Lines com manutenção das atuais condições de tarifário”, estabeleceu que 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 concediam 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.
76. Em terceiro lugar, o 4.º Compromisso da Ccent. 82/2023: Tarifário para Novos Concorrentes da GS Lines nas rotas entre o porto de Lisboa e as Regiões Autónomas, define que 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.
77. Esse 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.
78. Em face do exposto, a AdC considera que inexistem riscos de *input foreclosure* associados à presente operação de concentração.

6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA SETORIAL

79. 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.²¹
80. Em 10.02.2024, a AMT apresentou o seu Parecer²², no qual o regulador entende não se opor à operação de concentração, sumariamente, pelas seguintes razões:
 - esta operação de concentração mais não é do que a concretização de um compromisso assumido perante a AdC para prevenir problemas e restrições jusconcorrenciais e salvaguardar a sã concorrência nos mercados onde atua a TSA;
 - a posição da Administração do Porto de Lisboa, consultada pela AMT, que considera que a operação de concentração atualmente em análise (ccent 2025/8) resulta de uma

²¹ S-AdC/2025/296, de 24.01.

²² E-AdC/2025/813.

mera formalização da condicionante associada à operação de concentração Ccent 2023/82 (Yilport*GS Marítima/Sotagus), nada tendo a opor à presente transmissão de participações sociais da GSMarítima no TSA;

- pese embora as quotas de mercado da Adquirente na componente específica da carga geral fracionada sejam muito significativas, quer no Porto de Lisboa, quer no sistema portuário comercial do continente, perspetiva-se que as quotas da ETE, por via da TSA, poderão vir a ser reduzidas pela saída do grupo Sousa do TML, pelo que a presente operação de concentração não deverá incrementar a quota de mercado da ETE.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

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

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

82. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à 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, 24 de fevereiro de 2025

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

Nuno Cunha Rodrigues
Presidente

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

X

Ana Sofia Rodrigues
Vogal

Índice

1.	OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2.	AS PARTES	2
2.1.	Empresa Adquirente	2
2.2.	Empresa Adquirida.....	2
3.	NATUREZA DA OPERAÇÃO.....	3
4.	MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADOS.....	3
4.1.	Mercados relevantes.....	3
4.2.	Mercados relacionados.....	5
5.	AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL	7
5.1.	Efeitos de natureza horizontal	7
5.2.	Efeitos de natureza não horizontal.....	10
6.	PARECER DA ENTIDADE REGULADORA SECTORIAL.....	13
7.	AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS	14
8.	DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	14