



## Parecer n.º 2/AMT/2023

### Operação de Concentração n.º 65/2022 – Rhenus/Estreia Genial

#### (VERSÃO NÃO CONFIDENCIAL)

#### I. INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer é elaborado em resposta a solicitação feita à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) pela Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito da **Operação de Concentração n.º 65/2022**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que estabelece o Regime Jurídico da Concorrência, na sua redação atual.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na **aquisição**, pela **Rhenus Beteiligungen International GmbH (Rhenus)**, de **parte do capital social e controlo conjunto** sobre a **Estreia Genial, SGPS, S.A. (Estreia Genial)**, bem como das suas subsidiárias (de ora em diante, em conjunto com a Estreia Genial, o “**Grupo TTM**”).
3. O presente parecer está sistematizado do seguinte modo:
  - I. Introdução
  - II. Descrição da Operação
  - III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes
    - III.1. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade
      - III.1.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante
      - III.1.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante
    - III.2. Impacto da Operação nas Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes
  - IV. Conclusões



## II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

4. A operação de concentração em causa consiste na aquisição faseada do capital social e numa primeira fase o controlo conjunto, e finalmente o controlo total, pela **Rhenus**, a **Adquirente**, sobre a **Estreia Genial**, a **Adquirida**.

**4.1.** A **Adquirente, Rhenus**, é uma sociedade constituída ao abrigo da lei alemã que integra um dos principais grupos empresariais mundiais no setor da logística, transporte e distribuição, o “Grupo Rethmann”.

Este grupo de empresas, constituído em 1934, tem como *holding* a empresa Rethmann SE & Co. KG, com sede em Selm (Alemanha), e dispõe dos três seguintes grupos de empresas: (i) Remondis SE & Co. KG, cuja atividade principal consiste na gestão ambiental, serviços e água; (ii) Saria SE & Co. KG, com atividade principal na prestação de serviços e produção de produtos para as indústrias agrícola, energética, de alimentação animal, alimentar, *catering* e farmacêutica; e Rhenus SE & Co. KG, em que a atividade principal consiste na prestação de serviços de transportes e de logística a nível internacional.

De acordo com as Notificantes, o Grupo Rethmann apenas se encontra presente em Portugal no setor dos serviços de logística e transitários, através da sua subsidiária Rhenus Transitários e Logística, Lda., bem como no transporte de mercadorias, por via marítima, através da sua subsidiária, Arkon Shipping Portugal, Lda., detendo ainda uma empresa *holding* criada em 2022, designada “ALS Portugal, SGPS, Unipessoal Lda.”.

Assinalam, no entanto, as Notificantes, que a referida subsidiária Rhenus Transitários e Logística, Lda., presta serviços de transporte de mercadorias apenas por via rodoviária.

**4.2.** A **Adquirida, Estreia Genial**, é uma sociedade constituída ao abrigo da legislação portuguesa, com sede em Lisboa e com Código de Atividade Económica (CAE) 65202 (atividades das sociedades gestoras de participações sociais não financeiras), sendo a **empresa holding do Grupo TTM** que é na atualidade exclusivamente detido pela **vendedora Robustneptune, Lda. (Robustneptune)**.

Após a presente operação, o Grupo TTM passará a ser controlado em conjunto pela Rhenus e pela Adquirida numa primeira fase, e posteriormente controlado totalmente pela Rhenus.

A **Robustneptune** é um *Special Purpose Vehicle* (SPV) criado especificamente com o propósito de deter a totalidade do capital da Estreia Genial e, indiretamente, sobre as subsidiárias desta, e sendo controlada por um outro SPV, a Erudisentinel, Lda., que por sua vez é detido em 54,7% pelo fundo de capital de risco Draycott FCR. O objeto social da Robustneptune consiste na prestação de serviços de consultoria estratégica e financeira a empresas, análise de negócios com vista à realização de investimentos, elaboração de avaliações de empresas e a prestação de serviços de formação na área financeira.

Por sua vez, a Draycott é uma sociedade gestora de capital de fundos de *Private Equity* em Portugal, com foco em quatro segmentos principais: *Buyouts & Growth*, *Real Estate* (incluindo Hotelaria), Energias Renováveis e *Venture Capital*.

O **Grupo TTM** integra um conjunto de empresas que prestam serviços de transporte rodoviário de mercadorias e de distribuição e entregas ao domicílio, mais concretamente no transporte rodoviário de mercadorias com cargas inferiores a um camião ou “*less than truck load*” (LTL), designadamente em Portugal, mas também em Espanha, nomeadamente através das suas subsidiárias:

- **Totalmédia – Entregas ao Domicílio, S.A.**, cuja principal atividade consiste na entrega ao domicílio de artigos de grande volume (eletrodomésticos, entre outros) e alimentar (compras de supermercado) em território nacional (CAE 49410 – Transportes rodoviários de mercadorias);
- **Numerbox, Lda.**, com atividade principal na entrega ao domicílio de artigos de mobiliário em território nacional (também com CAE 49410);
- **Sama Logística Aplicada SL** (sociedade de direito espanhol), cuja principal atividade consiste na entrega ao domicílio de artigos de mobiliário apenas em Espanha (NACE 5221 – “*Service activities incidental to land transportation*”);

- **Totalmedia-Logística y Transporte SL** (sociedade de direito espanhol), em que a principal atividade consiste na entrega ao domicílio de artigos de grande volume apenas em Espanha (NACE 4941 – “*Freight transport by road*”).

Este grupo de empresas (TTM) integra ainda outras empresas mas cuja atividade não se enquadra no âmbito do ecossistema da mobilidade e dos transportes, e que estão excluídas do objeto desta operação, portanto, fora do âmbito do presente parecer da AMT, focalizado nos mercados relevantes deste ecossistema.

5. De acordo com o expresso na Notificação apresentada à AdC, pelas **Notificantes Rhenus e Robustneptune**, a “*Transação Proposta configura uma alteração do tipo de controlo sobre o Grupo TTM, passando de controlo exclusivo – exercido atualmente pela Robustneptune - para controlo conjunto exercido pela Rhenus e pela Robustneptune. No entanto, da operação não resultará qualquer impacto na concorrência em Portugal uma vez que as atividades da Rhenus e o Grupo TTM apenas se sobrepõem horizontalmente de forma muito residual*”.

6. [CONFIDENCIAL]

7. [CONFIDENCIAL]

8. [CONFIDENCIAL]

### III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

#### III.1. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

9. As Notificantes identificam para Portugal a AMT como autoridade reguladora competente, o que se considera plenamente justificável, na medida em que a atividade das partes envolvidas nesta operação de concentração (Adquirente e Adquirida) no nosso país desenvolvem atividade no âmbito do ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos domínios do transporte de mercadorias, fundamentalmente na componente rodoviária, onde pode haver um potencial de sobreposição de atividade.
10. Neste enquadramento, o presente parecer da AMT incide especificamente sobre eventuais questões que se possam colocar em resultado da operação de concentração

projetada nos mercados relevantes da mobilidade e dos transportes, e que são objeto da regulação desta autoridade, em particular, e tal como identificado pelas Notificantes, no mercado da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias.

### III.1.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

11. À luz das orientações da Comunicação da Comissão Europeia (CE) sobre a definição do mercado relevante para efeitos do direito da UE da concorrência, o mercado do produto/serviço relevante compreende todos os produtos/serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas características, preços e utilização pretendida.
12. Simultaneamente, concorre da prática decisória da AdC, em sede de procedimento de controlo de operações de concentração, que a definição dos mercados relevantes deve fazer-se por referência às atividades desenvolvidas pela empresa ou ativos a adquirir.
13. Conforme referido pelas Notificantes, a *“prática decisória europeia e a nacional estabelecem várias segmentações do mercado de transporte de mercadorias com base no tipo de mercadoria transportada, na categoria da carga transportada, nos meios de transporte utilizados, ou em função da escala em que estes serviços são prestados”*.
  - 13.1. *“Considerando uma segmentação do mercado de transporte de mercadorias com base no meio de transporte utilizado, é possível distinguir entre o transporte por meio terrestre, o transporte por meio marítimo e o transporte por meio aéreo”*.
  - 13.2. *“No caso do transporte por meio terrestre, considera-se uma segmentação adicional que distingue entre transporte ferroviário e o transporte por via rodoviária”*.
  - 13.3. *“Por outro lado, considerando o tipo de mercadoria transportada, é ainda possível segmentar o mercado da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em temperatura controlada<sup>1</sup>, que se centra essencialmente no transporte de produtos perecíveis ou outros produtos cujo*

---

<sup>1</sup> Veja-se, a título exemplificativo, a decisão da AdC no processo Ccent. 12/2008 – Inter-Risco / Frissul e no processo Ccent/2022/44 – Logista / Herinvemol.

*transporte deve ser feito a temperatura controlada (i.e. refrigerada ou até, em alguns casos, congelada)”.*

**13.4.** *“Já no que concerne à **categoria da carga transportada**, a prática decisória nacional<sup>2</sup> tem igualmente distinguido, dentro do transporte de mercadorias por via rodoviária, o transporte em “full truck load” (“FTL”) ou em carga completa; o transporte em “semi truck load” ou em carga semi-completa, e o transporte “less than truck load” (“LTL”) ou em cargas inferiores a um camião”.*

**13.5.** *“Se no caso do transporte rodoviário em carga completa (FTL), os bens ou mercadorias transportadas ocupam em regra a totalidade do camião de transporte, no transporte na categoria de carga fracionada, os bens ou mercadorias transportadas só ocupam uma parte do espaço disponível no camião”.*

**13.6.** *“Com relevo para o caso concreto, o transporte rodoviário em LTL compreende cargas de tamanho superior a uma encomenda, mas de peso inferior a duas toneladas. Já no caso do transporte em carga semi-completa, está em causa cargas de peso superior a duas toneladas, mas inferior a um camião completo”.*

**13.7.** *“Acresce que, enquanto o serviço de transporte em carga completa é faturado por viatura, já o transporte em carga fracionada (carga semi-completa e/ou LTL) é faturado em função do peso dos volumes transportados, podendo assim abranger volumes de dimensão e peso variáveis<sup>3</sup>”.*

**14.** A operação de concentração incide essencialmente sobre o setor do transporte rodoviário, estando em causa, no que se refere às atividades exercidas pela Adquirida em Portugal, ou seja das suas subsidiárias, fundamentalmente serviços de entrega ao domicílio, em território nacional, de artigos de grande volume (eletrodomésticos, entre outros) e alimentar (compras de supermercado), bem como de artigos de mobiliário.

**15.** Efetivamente, o Grupo TTM, de que a Estreia Genial é empresa *holding*, centra a sua atividade principal no transporte rodoviário de carga fracionada LTL, sendo igualmente de acrescentar que esta atividade é efetuada a uma escala nacional, pois embora este

---

<sup>2</sup> Veja-se, a título exemplificativo, a decisão da AdC no processo Ccent. 10/2010 – Fundo Explorer II / Transportes Gonçalo e no processo Ccent. 51/2010 – Fundo Explorer III / Totalmédia Entregas\*Totalmédia Marketing\*Caixa Directa.

<sup>3</sup> Veja-se, a título exemplificativo, a decisão da AdC no processo Ccent. 3/2017 – CTT / Transporta.

grupo de empresas preste serviços em Portugal e em Espanha, o mesmo é efetuado domesticamente e não entre os dois países.

Dentro deste mercado de transportes rodoviários de mercadorias em LTL o que se reporta ao transporte em temperatura controlada é efetuado apenas em Portugal.

Explicitam as Notificantes que, *“apesar de estar ativo no transporte rodoviário de mercadorias em ambos os países – em Portugal, através da Totalmédia - Entregas ao Domicílio, S.A. e da Numerbox, Lda.; em Espanha, através da Sama Logística Aplicada SL e da Totalmedia-Logística y Transporte SL – o Grupo TTM não realiza transporte transfronteiriço de mercadorias. Por outras palavras, o Grupo TTM apenas transporta mercadorias, por via rodoviária, numa escala nacional, ainda que o faça quer em Portugal, quer em Espanha”*.

**16.** Aditam as Notificantes que *“Atendendo ao exposto, em linha com a prática decisória da AdC e da Comissão Europeia, as Notificantes entendem que a Transação Proposta deverá ser examinada apenas no contexto do mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em less than truck load (LTL) a nível nacional. Em qualquer caso, independentemente da concreta definição de mercado utilizada (e mesmo que se considere uma segmentação mais fina do mercado), da presente operação de concentração não decorrem quaisquer problemas jusconcorreciais decorrentes”*.

**17.** As Notificantes apresentam as seguintes estimativas de quotas de mercado, em Portugal:

**17.1.** Serviços de transporte rodoviário de mercadorias, em LTL:

- Grupo Rhenus – [ $<1$ ]%
- Grupo TTM – [ $<1$ ]%;
- Quota Conjunta – [1-5]%

**17.2.** Serviços de transporte rodoviário de mercadorias em temperatura controlada:

- Grupo Rhenus – Não Aplicável;
- Grupo TTM – [ $<1$ ]%

18. Assinalam ainda as Notificantes que, *“independentemente das segmentações propostas, a definição exata do mercado do produto poderá ser deixada em aberto, uma vez que a Transação Proposta não levanta quaisquer preocupações independentemente da definição de mercado que possa ser adotada, dado que as atividades económicas desempenhadas pela Rhenus e pelo Grupo TTM apenas se sobrepõem a um nível meramente residual (e apenas) no mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em Portugal”*.
19. Embora não se disponha de elementos que permitam identificar de modo exato as quotas de mercado exatas de cada empresa, a informação já disponível no Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresarias, da AMT, conjugada com outras fontes oficiais, incluindo estatísticas do Banco de Portugal relativamente à CAE 49410 (transportes rodoviários de mercadorias) e do Instituto dos Registos e Notariado, não indiciam quaisquer factos que possam colocar em causa a veracidade dos valores estimados apresentados pelas Notificantes, que aliás, no contexto de um mercado fortemente atomizado que é o do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal, apresentam-se compatíveis com a informação disponível.
20. Assim, e aceitando como válidos os valores referentes às quotas de mercado apresentadas, que evidenciam uma reduzida dimensão das Notificantes, para esses mercados específicos, a AMT não antecipa a eventual ocorrência de questões jus concorrenciais, bem como nada obsta ao entendimento expressado pelo Notificante.

### **III.1.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante**

21. De acordo com as Orientações da CE relativamente à definição do mercado relevante, este compreende toda a área em que as empresas em causa fornecem produtos ou serviços em que as condições da concorrência são suficientemente homogéneas e que podem distinguir-se de áreas geográficas vizinhas devido especialmente ao facto de as condições de concorrência serem consideravelmente diferentes nessas áreas.
22. No âmbito do transporte rodoviário de mercadorias, as práticas decisórias aos níveis da União Europeia e nacional têm distinguido entre os mercados a nível nacional (doméstico) e a nível internacional/transfronteiriço.
23. Em termos de mercado geográfico relevante, as Notificantes consideraram apenas o mercado nacional, na medida em que o Grupo TTM, apesar de prestar serviços de

transporte rodoviário, quer em Portugal, quer em Espanha, apenas o efetua a escalas nacionais, ou seja, dentro do mesmo país, portanto não se encontrando ativo na prestação de serviços a nível internacional/transfronteiriço.

É referido explicitamente pelas Notificantes que:

**23.1.** Consideram que, *“para efeitos da presente operação de concentração, a delimitação geográfica do mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em less than truck load (LTL) corresponde ao território nacional”*;

**23.2.** Essa posição é igualmente válida no *“caso de segmentação deste mercado considerando um mercado autónomo para a prestação de serviços de transporte de mercadorias em temperatura controlada, por via rodoviária cuja dimensão geográfica corresponderá assim também ao território nacional”*.

**24.** Neste contexto, as conclusões apresentadas na Notificação quanto ao mercado geográfico relevante apontam para que *“a delimitação exata dos mercados relevantes poderá ser deixada em aberto, uma vez que, independentemente da definição de mercado geográfico adotada, a Transação Proposta não levanta quaisquer preocupações jusconcorrenciais.”*.

**25.** Neste âmbito, a AMT não se opõe ao entendimento das Notificantes de que a exata definição do mercado geográfico relevante pode ser deixada em aberto, e tendo igualmente presente o anteriormente exposto quanto à atividade desenvolvida pelas Notificantes e quotas de mercado identificadas, não se antecipam preocupações jusconcorrenciais com a presente operação de concentração.

### **III.2. Impacto da Operação nas Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes**

**26.** A AMT, no desenvolvimento da sua missão enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de

uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito fundamental, em conformidade com os preceitos constitucionais, e com base num quadro regulatório não intrusivo, mas baseado em regras claras, convincentes, consequentes e estáveis, conjugando da melhor forma possível o binómio custo-benefício.

27. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num contexto de mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
28. Assim, e para além da avaliação jus concorrencial anterior, são também analisados nos pontos seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades.
29. Na perspetiva dos Investidores, e em face do mercado fortemente concorrencial e atomizado do transporte rodoviário de mercadorias, implicando quotas de mercado de expressão bastante reduzida dos vários prestadores de serviços, em particular no âmbito de atuação no território nacional, mesmo considerando as segmentações de mercado do transporte rodoviário de mercadorias em LTL e em temperatura controlada, não se perspetiva que a presente operação de concentração apresente um impacto com significado no âmbito desta Racionalidade.
30. **[CONFIDENCIAL]**
31. Igualmente, na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, também não se antecipam impactos de relevo em face da atomização do mercado, sem prejuízo de que a presença mais alargada do conjunto dos Grupos Rhenus e TTN nos serviços de transporte em território nacional possa ser suscetível, potencialmente, a um nível mais pontual nos nichos de mercado destes prestadores de serviços, de oferecer um conjunto mais diversificado de serviços.
32. Em termos da Racionalidade dos Contribuintes, concretamente no que concerne à despesa pública ou receita fiscal, a operação de concentração projetada não se perspetiva que tenha qualquer impacto em termos de despesa pública, sendo que em caso de eventualmente ocorrer um aumento da atividade económica em Portugal,



resultante da concentração de empresas em causa, a mesma se deverá repercutir favoravelmente na receita fiscal e, conseqüentemente, na Racionalidade em análise, pese embora, e conforme já referido em face da atomização dos mercados em causa, não deverá ter uma expressão com significado.

#### **IV. CONCLUSÕES**

**33.** Face ao que ficou atrás exposto, o parecer da AMT, na perspetiva do n.º 1 do artigo 55.º da Regime Jurídico da Concorrência, é de **não oposição** à operação de concentração em causa.

***Lisboa, 9 de janeiro de 2023***