

PARECER N.º 69/AMT/2023

Operação de Concentração Ccent. 47/2023 – Pioneiro Rio / Portugs

(VERSÃO NÃO CONFIDENCIAL)

I. INTRODUÇÃO

1. O presente parecer é elaborado na sequência da solicitação feita à AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”) pela Autoridade da Concorrência (“AdC”) nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprovou o novo Regime Jurídico da Concorrência (“Lei da Concorrência”).
2. O parecer incide sobre a operação de concentração que consiste na aquisição, pela Pioneiro do Rio, Serviços Marítimos, Lda. (“Pioneiro do Rio” ou “Notificante”), do controlo exclusivo sobre a Portugs-Consultoria, Lda. (“Portugs” ou “Adquirida”), através da cessão de duas quotas da Portugs, por parte da GSMarítima, Lda. (“GS” ou “Cedente”), à Pioneiro do Rio, correspondentes a 50% do capital social da sociedade.
3. Esta transição resultará na aquisição pela Pioneiro do Rio, do controlo exclusivo sobre a Portugs mediante a detenção de 90% do respetivo capital social.
4. O parecer está organizado do seguinte modo:
 - I. Introdução
 - II. Descrição da Operação
 - III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes
 - A. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade
 - B. Impacto da Operação a Nível Concorrencial
 - C. Impacto da Operação nas Dimensões dos Utilizadores, Contribuintes e Investimento
 - IV. Conclusões

II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

5. De acordo com a informação disponibilizada, no formulário de notificação prévia, a operação consiste na cessão de duas quotas da Portugs, por parte da GS à Pioneiro do Rio, correspondentes a 50% do capital social da sociedade, resultando esta transição no controlo exclusivo sobre a Portugs, pela Pioneiro do Rio, mediante a detenção de 90% do respetivo capital social.
6. Tendo por base o formulário de notificação prévia, as atividades desenvolvidas pela Notificante, pela Adquirida e pela Cedente, no cenário pré-Operação, é a seguinte:
- a) Notificante
- (i) A Pioneiro do Rio é uma empresa portuguesa, criada em 2004, que se dedica à prestação de serviços de acostagem e amarração (doravante designados por “serviços de amarração”) a navios comerciais, de passageiros e outros navios nos portos de Lisboa e Sines, tendo iniciado a sua atividade nestes portos em 2004 e 2013, respetivamente;
 - (ii) A Pioneiro do Rio é detida por duas pessoas singulares, Rui Cruz e Ana Margarida Severino, detendo, cada um, uma participação de 50% do capital social da Pioneiro do Rio;
 - (iii) A Pioneiro do Rio detém, ainda, participações nas seguintes sociedades:
 - a. **Portugs-Consultoria, Lda. (“Portugs”)** onde detém (antes da operação)¹ 40% do capital social, e por sua vez a Portugs detém 100% do capital social das empresas Portugs II – Reboques Marítimos S.A. e Portugs Setúbal – Reboques Marítimos, Unipessoal, Lda.. Estas duas sociedades fornecem serviços de reboque e emergência, respetivamente, nos portos de Lisboa e de Setúbal;
 - b. **Pioneiro do Rio Sines – Serviços Marítimos, Lda.**, que presta serviços de amarração no porto de Sines e na qual detém uma

¹ Infere-se do ponto 3.1.2 da Notificação, uma vez que, certamente por lapso, tal não é mencionado no ponto 1.2.5 da mesma Notificação

- participação no capital social de 50%, desde janeiro de 2019, sendo os restantes 50% detidos pela MedTug, S.A.²;
- c. **MedTug Sines, S.A.**, em que detém 8% do capital social, prestando esta empresa serviços de reboque no mar e em porto, de busca e salvamento marítimo, remoção de destroços, combate a incêndios, prevenção e combate à poluição, assistência em manobras, incluindo amarração e desamarração, e transporte de pessoas e bens no porto de Sines;
 - d. **Portrac – Serviços Portuários, Lda.**, sociedade constituída em abril de 2012, para prestação de serviços de lancha no porto de Lisboa e na qual detém uma participação de 100% do capital social;
 - e. **Ocean Sea – Serviços Marítimos, Lda.**, onde detém uma participação de 50%, sendo a outra acionista, Maria de Belém Gobeo Pina, tendo a Ocean Sea iniciado a sua atividade em 2017, com a prestação de serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo no porto de Sines.
- (iv) A prestação de serviços, pela Pioneiro do Rio, está limitada à prestação de serviços de acostagem e amarração, bem como serviços de emergência, não se encontrando esta, a prestar serviços de reboque a embarcações e navios, em nenhum dos portos onde está presente;
- b) Adquirida
- (i) A Portugs (anteriormente designada Svitzer Portugal) inicia a sua atividade em Portugal em junho de 2005, no porto de Lisboa, em regime de licenciamento concedido pela Administração do porto de Lisboa, de acordo com o Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, sendo uma empresa detentora de participações em empresas que se dedicam à prestação de serviços de reboque e de emergência nos portos de Lisboa e de Setúbal;
 - (ii) A Portugs detém 100% do capital social da Portugs II – Reboques Marítimos S.A. (“Portugs II”) e da Portugs Setúbal – Reboques Marítimos, Unipessoal, Lda. (“Portugs Setúbal”), em que a Portugs II fornece serviços

² Subsidiária do Grupo MSC – *Mediterranean Shipping Company*

de reboque e emergência no porto de Lisboa e a Portugs Setúbal fornece serviços de reboque e emergência no porto de Setúbal;

- (iii) A Portugs II e a Portugs Setúbal fornecem ainda serviços de reboque no mar, busca e salvamento marítimo, remoção de destroços, assistência em manobras e em ancoradouro, e transporte de pessoas e bens;
- (iv) A Portugs Setúbal iniciou a sua atividade de reboque portuário no porto de Setúbal, em 1 de janeiro de 2017, em regime de licenciamento, e, desde abril de 2018, presta serviços no estaleiro da Lisnave;
- (v) O exercício da atividade de reboque de embarcações nos portos nacionais é regulado pelo Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro (“DL 75/2001”), no qual se determina que este serviço é considerado de interesse público, estabelecendo-se três modalidades diferentes para a sua prestação: i) prestação direta pela Autoridade Portuária (“AP”); ii) licenciamento e iii) concessão³;

c) Cedente

- (i) A GS Marítima, Lda., (previamente designada por ETF — Empresa de Tráfego do Funchal, Lda.), é uma empresa do Grupo Sousa, encontrando-se este presente em vários níveis da cadeia de valor associada ao transporte marítimo de mercadorias e passageiros, nomeadamente através da prestação de serviços de transporte marítimo de carga contentorizada e de carga fracionada, atividades de armador, de agentes de navegação, de transitários, de operação portuária e ainda de camionagem e armazéns.

7. No cenário pós-Operação, e como decorre do exposto, a aquisição pela Pioneiro do Rio de um acréscimo à participação que já detém na Portugs, que passará de 40% para 90%, resultará no controlo exclusivo sobre a Portugs.

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

8. No âmbito da sua missão, compete à AMT, nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio⁴ (“Estatutos”), entre outras atribuições, zelar

³ Cf. artigos 4.º e 5.º do DL 75/2001

⁴ Alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro

pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promover a defesa dos direitos e interesses dos utilizadores e promover e defender a concorrência nos setores que lhe estão adstritos, em cooperação com a Autoridade da Concorrência⁵.

9. Especificamente no que respeita ao setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos e fluviais, constituem atribuições da AMT *“Regular as atividades comerciais no setor marítimo-portuário, designadamente de serviços de transporte marítimo e fluvial e de exploração portuária” e “Promover a verificação das condições para a existência e desenvolvimento do transporte marítimo nacional e atividades conexas, em particular no que respeita à sua competitividade e à atratividade do investimento no setor”*^{6 7}.
10. Adicionalmente, os Estatutos cometem à AMT a incumbência de assegurar uma adequada composição dos interesses públicos subjacentes à sua missão específica, realizando para o efeito as análises de impacto relevantes de modo a avaliar o custo-benefício económico-financeiro e social das medidas ou soluções a adotar⁸.
11. Neste quadro, e ao abrigo do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AMT pronuncia-se de seguida sobre (A) a análise dos mercados relevantes de mobilidade; (B) o impacto concorrencial da Operação; e (C) o impacto da Operação nas dimensões dos Utilizadores, Contribuintes e Investimento.

A. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade

12. No que respeita à identificação dos mercados relevantes para efeitos da análise da Operação, a Notificante, fazendo referência à prática decisória anterior da AdC⁹, em processos de concentração, e da Comissão Europeia¹⁰, em processos por práticas restritivas da concorrência, propõe que seja considerado como mercado do produto relevante o **mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações**. A AdC refere na sua prática decisória, na perspetiva da procura, que este serviço de reboque de embarcações não é substituível por outro tipo de serviços. Adicionalmente, na decisão da Comissão Europeia¹¹, vieram as partes alegar que os serviços de reboque a embarcações consubstanciam um mercado distinto, no qual se incluem a manobra

⁵ Cf. artigo 5.º dos Estatutos, em especial als a), m) e q)

⁶ Cf. artigo 5.º, n.º 4, als. a) e k) dos Estatutos

⁷ Inserem-se ainda nas atribuições da AMT relativas ao setor marítimo-portuário a promoção e a defesa da concorrência entre os portos nacionais e o aprofundamento das questões de concorrência entre portos - cf. artigo 5.º, n.º 4, als. f) e j) dos Estatutos

⁸ Cf. artigo 5.º, n.º 5 dos Estatutos

⁹ Nomeadamente no processo Ccent/2005/26 – Svitzer Lisboa / Lisbon Tugs; Processo Ccent/2019/22 – Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal e Ccent/2016/61 – ETF / Portugs

¹⁰ Nomeadamente no processo PRC 2006/06 - Lutamar e Outros, decisão de 16 de abril de 2007

¹¹ Processo COMP/M.3829 - MAERSK / PONL, decisão de 29 de julho de 2005

precisa, assistência no posicionamento, atracação segura, desatracação e travessia de acessos estreitos.

13. Tal como referido, a prestação de serviços de reboque a navios nos portos nacionais é regulada pelo DL 75/2001, sendo considerada um serviço de interesse público¹². Estes serviços são definidos como “*serviços prestados a embarcações ou a outros objetos flutuantes, destinados a deslocá-los ou a auxiliar nas suas manobras*”^{13 14}.
14. O serviço de reboque pode ser prestado por uma de três formas: a) pela AP; b) mediante licenciamento ou c) mediante concessão, competindo “à autoridade portuária a escolha do regime que melhor se adequa à situação concreta de cada porto”¹⁵.
15. Os portos em análise na presente Operação são¹⁶:

15.1. Porto de Lisboa, que se caracteriza por constituir uma referência no sistema logístico e detém uma vocação multifuncional e multimodal. Tem uma posição consolidada nos mercados da carga contentorizada e dos granéis sólidos agroalimentares e é uma referência incontornável como porto de cruzeiros nas rotas turísticas internacionais;

15.2. Porto de Sines, que se afirma como um porto de águas profundas, sendo o porto nacional com maior movimento do País, detendo uma quota superior a 50% do volume total de carga movimentada no Continente. É o principal porto energético do País e também o principal porto em tráfego de Contentores, sendo uma referência internacional neste segmento de mercado, encontrando-se já no TOP 15 dos portos de contentores europeus. É igualmente um elemento motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística;

15.3. Porto de Setúbal, que desenvolve a sua estratégia de forma integrada com o porto de Lisboa, sendo de relevar a sua posição consolidada no mercado da carga geral, em especial da carga fracionada e no embarque e desembarque de viaturas, sendo a estrutura portuária utilizada no escoamento

¹² Cf. artigo 5.º, n.º 1 do DL 75/2001

¹³ Cf. artigo 2.º, al. a do DL 75/2001

¹⁴ Adicionalmente, o Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro (“Regulamento 2017/352”), no artigo 2.º, n.º 17, define reboque do seguinte modo: “a assistência prestada por um rebocador às manobras de um navio para que este possa entrar ou sair do porto com segurança ou navegar com segurança dentro do porto”

¹⁵ Cf. artigo 4.º, n.º 2 do DL 75/2001

¹⁶ Cf. informação disponibilizada pela AMT no relatório “O Tráfego Marítimo de Mercadorias no contexto da Intermodalidade 2017” (http://www.amt-autoridade.pt/media/1783/transporte_maritimo_mercadorias_contexto_intermodalidade_2017.pdf)

da produção da Fábrica da Autoeuropa (VW), registando forte crescimento no mercado de Contentores.

16. A Notificante, presta serviços complementares ao serviço de acostagem, de amarração e de emergência nos portos de Lisboa e Sines, nomeadamente i) serviços de amarração nos portos de Lisboa e de Sines; ii) serviços de lancha no Porto de Lisboa¹⁷ (através da sua subsidiária Portrac) e iii) serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo no Porto de Sines¹⁸ (através da Ocean Sea).
17. São, assim, identificados três mercados relacionados com o mercado relevante de prestação de serviços de reboque portuário a embarcações, a referir: i) Mercado da prestação de serviços de amarração ii) Mercado da prestação de serviço de lanchas e iii) Mercado da prestação de serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo.
18. A Notificante acaba por concluir que, tendo em conta que a segmentação do mercado do produto, atendendo ao facto de os serviços de acostagem/amarração e lanchas de navios nos portos não se encontram a montante ou a jusante dos serviços de reboque, sendo serviços complementares a este último, a operação não apresenta qualquer impacto jus concorrencial, defendendo que a operação não resultará na criação ou reforço de uma posição dominante ou na imposição de obstáculos à concorrência efetiva no mercado nacional.
19. Em termos do mercado geográfico, e fazendo também aqui referência à prática decisória da AdC¹⁹, esta partilha do entendimento de que o mercado da prestação de serviços de reboque se se circunscreve ao porto em que estes serviços são prestados, atendendo a que *a prestação destes serviços numa outra localização não se apresenta como alternativa em face da necessidade de atracar uma embarcação num determinado porto excetuando situações – meramente pontuais - em que possa ter existido a deslocação de rebocadores entre portos.*
20. Já na decisão da Comissão Europeia, anteriormente referida, as partes alegam que se poderia restringir a um único porto, muito embora se afigure provável a pressão concorrencial das empresas ativas nos portos vizinhos. A definição precisa foi deixada

¹⁷ Cf. referido pela Notificante, no formulário de notificação, o serviço de lancha “consiste no transporte de pessoas e materiais ara terra, bem como na passagem de cabos das embarcações para amarração, quando necessário.”

¹⁸ Cf. referido pela Notificante, no formulário de notificação, este serviço corresponde “à prestação de serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo do porto (...) consiste na prestação de serviços a navios que não se encontram no porto.”

¹⁹ Processos de concentração 2019/22 e 2019/61

em aberto, embora a análise da Comissão tenha considerado a definição geográfica mais estreita possível (a área do porto).

21. A este respeito, a Notificante sublinha que as deslocações entre portos são passíveis de ocorrerem com alguma frequência entre portos que sejam próximos, como é o caso entre Lisboa e Setúbal.
22. Não obstante, a Notificante aceita que possam ser considerados como mercados do produto e geográficos relevantes: (i) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Lisboa*; (ii) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Setúbal*.

B. Impacto da Operação a Nível Concorrencial

23. Considera a Notificante que os clientes deste tipo de serviços podem livremente optar pela contratação isolada dos diferentes serviços (reboque, amarração, lanchas), não havendo, por isso, qualquer alteração estrutural no mercado.
24. Acrescenta a Notificante que estão em causa serviços meramente complementares ao serviço de reboque a embarcações, não resultando, da presente operação, qualquer relação vertical. Com efeito, sublinha a Notificante, os serviços prestados pela Notificante e pela Adquirida não são substituíveis entre si, sendo totalmente autónomos e satisfazendo diferentes necessidades dos clientes.
25. **[CONFIDENCIAL – clausulado contratual].**
26. A Notificante nota, ainda, que na estrutura de oferta do mercado em causa, o mercado de prestação de serviços de reboque a embarcações é pouco dispersa e um pouco concentrada, existindo operadores de mercado com quotas significativas, se tivermos em consideração apenas os portos em questão:

Lisboa

Empresa	2020	2021	2022
Portugs	55%	55%	55%
Rebonave	45%	45%	45%

Fonte: Grupo Sousa.

Setúbal

Empresa	2020	2021	2022
Portugs	42,5%	42,5%	42,5%
Rebonave	42,5%	42,5%	42,5%
Atlantic Tugs	15%	15%	15%

Fonte: Grupo Sousa.

- 27.** Tal como referido anteriormente, o exercício da atividade de reboque a embarcações nos portos nacionais é regulado pelo DL 75/2001, no qual se determina que este serviço é considerado de interesse público, estabelecendo-se três modalidades diferentes para a sua prestação: i) prestação direta pela AP; ii) licenciamento e iii) concessão²⁰.
- 28.** Conforme se depreende do preâmbulo do DL 75/2001, o regime de licenciamento tem subjacente que a atividade de reboque possa ser exercida pelas empresas privadas que assim pretendam, atuando em concorrência entre si, desde que satisfaçam os requisitos mínimos previstos na lei²¹.
- 29.** As licenças emitidas são válidas por um ano, podendo ser renovadas por iguais períodos, a pedido dos interessados que satisfaçam todos os requisitos exigidos para o licenciamento²², sendo este modelo reconhecido pela AdC como o modelo mais favorável à livre concorrência neste mercado.
- 30.** Compete a cada AP a escolha do regime que melhor se adequa à situação concreta de cada porto, devendo as condições e normas para a prestação do serviço ser fixadas através de um regulamento de exploração, tendo em consideração, designadamente, as características do porto, o local de estacionamento, o tipo de embarcação e as manobras a efetuar²³.
- 31.** No entender da Notificante, a prestação de serviços de reboque a embarcações, não enfrenta qualquer barreira de “extraordinária dificuldade” à entrada, “exceto, em alguns casos, a que resulta do condicionamento legal à atividade”, nomeadamente quando o serviço de reboque é prestado pela AP, encontrando-se, portanto, vedado a operadores privados. Já nas concessões, há uma barreira à entrada durante a vigência do contrato com o operador selecionado.

²⁰ Cf. artigos 4.º e 5.º do DL 75/2001

²¹ Cf. artigo 10.º, n.º 1, al. c), do DL 75/2001, uma das situações previstas na legislação como justificativa da revogação da licença é a condenação do respetivo titular por práticas anti concorrenciais

²² Cf. artigo 9.º do DL 75/2001

²³ Cf. artigos 3.º e 4.º do DL 75/2001

- 32.** O licenciamento dos serviços de reboque, se devidamente atribuído, potencia a coexistência de vários prestadores de serviço, permitindo melhores condições de concorrência intraporto, traduzindo-se, por exemplo, em melhores condições nos preços praticados e na qualidade dos serviços prestados. A este respeito, alguns *stakeholders* do setor referiram ter-se verificado uma descida de preços nos serviços de reboque a embarcações, nos últimos anos²⁴.
- 33.** De acordo com o Relatório do Ecossistema Portuário – 2019 ²⁵, publicado em julho de 2021, as modalidades de prestação do serviço de reboques, em Portugal Continental²⁶, é o seguinte:
- 33.1.** Atuação direta da Administração Portuária: 3 portos;
 - 33.2.** Prestação de serviços por operadores privados:
 - 33.2.1.** Concessão: 2 portos;
 - 33.2.2.** Licenciamento: 5 portos.
- 34.** Dada a diversidade de modelos de organização existente nos diferentes portos, tal como referido no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, a “*entidade gestora do porto, ou a autoridade competente, deverá poder limitar o número de prestadores de um dado serviço portuário, caso tal se justifique por uma ou mais razões*”²⁷. Adicionalmente, o referido Regulamento (UE) 2017/352 prevê que o acesso ao mercado para prestação de serviços portuários em portos marítimos - onde se insere o serviço de reboque a embarcações -, possa estar sujeito a requisitos mínimos para a prestação de serviços portuários e à limitação do número de prestadores²⁸. Contudo, esta limitação, sempre que existente, deverá ser bem justificada para evitar a introdução de barreiras desproporcionais no mercado²⁹.
- 35.** Através do Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro, é assegurada a execução, na ordem jurídica interna, das obrigações decorrentes do Regulamento (UE) 2017/352, de 15 de fevereiro de 2017, e é consagrada a definição complementar de procedimentos e mecanismos funcionais de execução do Regulamento (UE) 2017/352, designadamente

²⁴ Os preços máximos dos serviços de reboque a embarcações são fixados pelas APs

²⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/3149/relatorio_ecossistema_portuario_2019.pdf

²⁶ Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira o serviço de reboques é prestado diretamente pelas Administrações Portuárias

²⁷ Cf. considerando n.º 24, do Regulamento (UE) 2017/352

²⁸ Cf. artigo 3.º, n.º 1, al. b) e c), do Regulamento (UE) 2017/352

²⁹ Cf. considerando n.º 20, do Regulamento (UE) 2017/352

os procedimentos de reclamação e o quadro de fiscalização e contraordenacional aplicável.

36. A Notificante nota, ainda, que “*o fator mais relevante para a entrada de novos operadores é o investimento na frota de rebocadores*”. Este entendimento é suportado por alguns dos *stakeholders* presentes no mercado que referem, precisamente, que a entrada neste mercado exige um investimento avultado em rebocadores, não obstante de se poder comprar no mercado em segunda mão.
37. De qualquer forma, é de salientar que o Regulamento (UE) 2017/352, refere no considerando n.º 11 que “*os prestadores de serviços portuários deverão ser livres de prestar os seus serviços nos portos marítimos abrangidos pelo presente regulamento. Todavia, deverá ser possível impor determinadas condições ao exercício dessa liberdade*”.
38. De acordo com o Estudo do Setor Portuário da AdC³⁰, a promoção da concorrência no setor portuário, a nível dos serviços de reboque a embarcações, é um meio fundamental para garantir a eficiência e qualidade do setor.
39. O estudo faz, ainda, referência a conclusões anteriores da Comissão Europeia que apontavam no sentido de existência de problemas de concorrência no setor portuário, nomeadamente, baixa pressão concorrencial devido a restrições de mercado, bem como risco significativo de abuso de poder de mercado por parte dos operadores que gozam de direitos exclusivos.
40. De destacar que, de acordo com o mesmo estudo da AdC, o peso estimado dos serviços de reboque e amarração nas componentes da fatura portuária, a nível Europeu, representam, respetivamente, 6% e 2%.
41. É entendimento da AMT que, atentas as características do setor acima referidas, o mercado em causa não apresenta entraves significativos à entrada de novos operadores, sejam legais, sejam de ordem financeira. Mais, promover condições de concorrência no Setor Portuário é fundamental para potenciar o contributo deste setor para a competitividade da economia nacional. Assim, tais dados parecem apontar, efetivamente, no sentido da inexistência de preocupações jusconcorrenciais associadas à Operação.

³⁰ Cf. Estudo sobre a Concorrência no Setor Portuário, Autoridade da Concorrência, dezembro de 2018

C. Impacto da Operação nas Dimensões dos Utilizadores, Contribuintes e Investimento

42. Para além das considerações apresentadas supra e da análise jusconcorrencial, e considerando o interesse público que compete à AMT especificamente prosseguir, aborda-se de seguida brevemente o impacto da Operação nas dimensões dos Utilizadores, dos Contribuintes e do Investimento.

(i) Utilizadores

43. Como acima referido, a atividade de reboque de embarcações encontra-se contemplada no DL 75/2001, o qual regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos, estabelecendo os regimes de prestação do serviço, devendo o regulamento de exploração de cada porto fixar as condições e normas para a prestação do serviço de reboque, tendo em consideração, nomeadamente as características do porto, o local de estacionamento, o tipo de embarcação e as manobras a efetuar.

O serviço de reboque, nas áreas de jurisdição portuária pode ser prestado: i) pela AP; ii) mediante licenciamento ou iii) mediante concessão.

44. Como decorre do exposto, a operação de concentração consiste na aquisição, pela Pioneiro do Rio, de um acréscimo à participação social que já detém na Portugs, passando a deter uma participação de 90% do capital social da sociedade e, deste modo, o controlo exclusivo sobre a Portugs.

45. Atendendo às características da operação em causa não se perspetiva qualquer sobreposição horizontal nem relação vertical, uma vez que, tal como consta da secção V da notificação prévia, os serviços prestados pela Pioneiro do Rio incidem sobre os serviços de amarração a navios nos portos de Lisboa e Sines, bem como de serviço de lanchas no porto de Lisboa (através da Portrac) e de serviços de transporte de materiais e tripulantes a bordo de navios ao largo no porto de Sines (através da Ocean Sea), e os serviços em causa são meramente complementares ao serviço de reboque a embarcações.

46. Acresce ainda mencionar que os serviços prestados pela Notificante e pela Adquirida não são substituíveis entre si, sendo totalmente autónomos e satisfazendo diferentes necessidades dos clientes, os quais podem livremente optar pela contratação isolada dos diferentes serviços (reboque, amarração, lanchas), não resultando, deste ponto de vista, qualquer alteração estrutural no mercado.

47. Importa ainda sublinhar que nos portos onde a Adquirida desenvolve a sua atividade, vigora o modelo de prestação de serviços de reboque sob licenciamento, considerado pela AdC³¹ como sendo aquele que maior abertura à concorrência proporciona ao referir “*Deve ser adotado o princípio geral de liberdade total de acesso à prestação de serviços de reboque portuário e pilotagem em todos os portos nacionais, através do regime de licenciamento*”.
48. Neste quadro, não se perspetiva que a Operação tenha um impacto negativo ao nível dos Utilizadores dos serviços de reboque a embarcações, nem que tenha repercussões ou conduza a qualquer preocupação relacionada com a proteção dos utilizadores destes serviços devendo, em qualquer caso e a todo o momento, a Pioneiro do Rio assegurar o cabal cumprimento dos serviços contratados.

(ii) Contribuintes

49. A atividade de reboque de embarcações desenvolve-se, nos portos em análise, num quadro de livre acesso e exercício, não implicando qualquer financiamento público. Nestes termos, não se antevê que a Operação possa ter repercussão na situação dos contribuintes, devendo, contudo, ser assegurada a estabilidade da atividade em causa.

(iii) Investimento

50. A Pioneiro do Rio apresenta uma situação aparentemente favorável do ponto de vista financeiro³², com margens de Resultado, antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos, a crescer (crescimento de 18,2% em 2022, face a 2021).
51. O volume de negócio da Notificante no ano de 2022 calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência foi o seguinte:

Volume de negócios da Pioneiro do Rio	2022*
Mundial	1.046.204,54
EEE	1.046.204,54
Portugal	799.215,47

Fonte: Pioneiro do Rio. *Em EUR.

52. [CONFIDENCIAL – clausulado contratual].

53. Nos termos do formulário de notificação prévia, esta cláusula está diretamente relacionada com a Transação e é indispensável à realização da mesma no sentido em

³¹ [Estudo sobre a Concorrência no Setor Portuário](#), de dezembro de 2018.

³² Atendendo aos dados constantes do formulário de notificação e seus anexos

que garante, pelo menos no que a este negócio se refere, o retorno do investimento feito pela Notificante ao adquirir uma porção das quotas da cedente nesta sociedade e acrescenta que a sua duração está em linha com o considerado aceitável pela AdC e pela Comissão Europeia na respetiva prática decisória.

54. De referir que a análise realizada, como tem sido referido ao longo deste parecer, baseia-se em grande parte nos valores apresentados pela Notificante, sobre os quais não detemos quaisquer indícios que possam colocar em causa a sua veracidade.
55. Finalizando e considerando a informação disponível, nomeadamente a natureza das atividades, não se antevê que a Operação possa ter um efeito negativo ao nível do Investimento.

IV. Conclusões

Em face do que antecede, o parecer da AMT, nos termos do artigo 55.º, n.º 1 da Lei da Concorrência, é de **não oposição** à operação de concentração em causa.

Lisboa, 30 de agosto de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino