



## Parecer N.º 89/AMT/2023

### Operação de Concentração n.º 2023/59 – SGL / FLS

#### 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 59/2023**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que aprovou o novo regime jurídico da concorrência.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na **aquisição**, pela **Scan Global Logistics A/S (SGL)**, do **controlo exclusivo** da **FLS – Freight & Logistics, Lda. (FLS)**.
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 Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes
  - IV. Conclusões



## II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

4. A operação de concentração em causa consiste na aquisição de controlo exclusivo, pela **SGL**, que é a **Adquirente** e a **Notificante**, sobre a **FLS**, ou seja a **Adquirida**, por aquisição da integralidade das quotas da FLS aos respetivos acionistas referidos no ponto **4.2.2**.

Em resultado da transação proposta, a **FLS** passará a ser controlada exclusivamente pela **SGL**.

- 4.1.** A **Adquirente, SGL**, faz parte do GRUPO SGL, um grupo de várias empresas subsidiárias que operam no setor dos transitários, sendo esse Grupo controlado, em última instância, pela CVC FUNDS.

**4.1.1.** A SGL é proprietária de várias empresas subsidiárias e, por sua vez, é detida na sua totalidade pela SGL INTERNATIONAL A/S.

**4.1.2.** O GRUPO SGL, cuja criação remonta a 1975, está sediado em Hvidovre, um município em Copenhaga, na Dinamarca, e possui mais de 160 escritórios nas regiões de EMEA<sup>1</sup>, Américas, Sudeste Asiático e Pacífico.

Caracteriza-se como sendo um prestador de serviços logísticos completos que oferece soluções logísticas recorrendo a uma vasta gama de serviços aéreos, marítimos, ferroviários, rodoviários, de armazenamento, de processamento de pedidos ou qualquer combinação destes, atuando em setores como o dos serviços de assistência médica, indústria transformadora em geral, farmacêutica/saúde, moda/retalho, alimentar/aditivos, energia, defesa/atividades governamentais, tecnologia, aviação, setor automóvel, logística marítima/de cruzeiro, organização de eventos e numerosos projetos industriais.

Oferece igualmente serviços complementares e de valor acrescentado, tais como gestão de encomendas, consultoria em

---

<sup>1</sup> EMEA: Europa, Oriente Médio e África.

matéria de cadeias de abastecimento, serviços de consolidação de carga, serviços de expedição aduaneira e ainda seguros.

**4.1.3.** A CVC é uma das principais gestoras de investimentos alternativos, com foco em *private equity*, operações secundárias e crédito, contando com uma rede global de 25 escritórios locais e 140 mil milhões € em ativos sob gestão.

**4.2.** A **Adquirida, FLS**, presta serviços de logística integrada e serviços de transitários, o que inclui o planeamento, controlo, coordenação e direção de operações relacionadas com a expedição, receção, armazenamento e movimentação, por via marítima, aérea ou rodoviária, de bens ou mercadorias tais como produtos frescos, material de defesa/militar e outra carga genérica.

**4.2.1.** O seu principal foco é o mercado português, com alguma atividade noutros países, dentro e fora do Espaço Económico Europeu (EEE), tendo a Classificação de Atividade Económica 52240 – Manuseamento de carga.

**4.2.2.** A **FLS** é atualmente detida pela **Beirão & Costa – Aviation and Logistics Solutions Portugal, Lda.**, com duas quotas totalizando 79,74% do capital social, e **dois acionistas individuais**, conjuntamente detentores de 20,26% do capital social.

**4.2.3.** A **FLS** não possui subsidiárias, nem detém quaisquer ações em qualquer outra empresa.

**5. [CONFIDENCIAL]**

**6. [CONFIDENCIAL]**

### **III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES**

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

**7.** A **Notificante** não identifica qualquer atividade sujeita a regulação, contudo, a área de operação das Partes envolvidas na transação – **SGL** e **FLS** – enquanto transitários e prestadores de serviços logísticos, incluindo uma vasta gama de serviços aéreos,

marítimos, ferroviários, rodoviários, de armazenamento, de processamento de pedidos ou qualquer combinação destes, enquadra-se plenamente no ecossistema da mobilidade e dos transportes, particularmente no domínio do transporte de mercadorias, estando, portanto, sujeitas à atividade de regulação económica independente da AMT.

8. 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 que são objeto da regulação desta autoridade, em particular, e tal como identificado pela **Notificante**, nos mercados dos Serviços de Logística e dos Serviços de Transitários.

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

9. À luz das orientações da Comunicação da Comissão Europeia (CE ou Comissão) 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.
10. 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.
11. A operação de concentração incide sobre os serviços de logística e atividade dos transitários, no contexto do transporte de mercadorias, abrangendo os diversos modos de transporte.
12. No âmbito da delimitação do mercado de produto relevante, a **Notificante** expõe o seguinte:
  - 12.1. “O principal foco da FLS é o mercado português, com alguma atividade noutros países, dentro e fora do EEE. Em 2022, a FLS realizou cerca de **[80-90]**% do seu volume de negócios em Portugal, sendo a parte restante resultante das vendas no mercado do EEE (cerca de **[5-10]**%) e fora do EEE – a nível mundial, cerca de **[5-10]**%”.
  - 12.2. “O GRUPO SGL desenvolve parte da sua atividade em Portugal, através de subsidiárias que integram o GRUPO, tendo realizado, em 2021, apenas **[0-5]**%

do seu volume de negócios em Portugal, sendo a restante parte resultante das vendas no mercado do EEE (aproximadamente [30-40]%) e a maioria resultante das vendas fora do EEE, a nível mundial (aproximadamente [60-70]%)”.

### 12.3. No contexto específico do Mercado dos Serviços de Logística:

12.3.1. “Ambas as Partes oferecem serviços de logística relacionados com soluções integradas de gestão organizacional, gestão de stocks, armazenamento, transporte, gestão de rotas de distribuição de mercadorias e outros serviços”.

12.3.2. “Em decisões anteriores, a Comissão considerou que os serviços de logística contratual são a parte do processo da cadeia de abastecimento que planeia, implementa e controla o fluxo e o armazenamento de bens, serviços e informações conexas desde o ponto de origem até ao ponto de consumo, a fim de satisfazer as necessidades dos clientes<sup>2</sup>. O ponto fulcral da logística contratual é a gestão do fluxo de mercadorias para os clientes, quer ao longo de toda a cadeia de abastecimento ou num elemento da mesma<sup>3</sup>”.

“A Comissão teve a oportunidade de analisar o mercado dos serviços de logística e concluiu que a prestação de serviços de logística<sup>4</sup> constituía um mercado relevante autónomo em relação ao mercado dos transitários. A prática decisória da AdC parece também estar de acordo com este entendimento<sup>5</sup>”.

“Não obstante, a Comissão salientou que é difícil traçar uma linha clara entre os diferentes serviços relacionados com os transportes, nomeadamente entre os serviços de logística contratual e os serviços de transitários. No entanto, uma vez que a logística contratual se centra na gestão do fluxo de mercadorias para os clientes, por oposição aos serviços de transporte simples, de

<sup>2</sup> Cfr. Caso COMP/M.6059 – *Norbert Dentressangle/Laxey Logistics*, decisão de 21.03.2011, §9 a 16.

<sup>3</sup> Cfr. Casos COMP/M.6059 – *Norbert Dentressangle/Laxey Logistics*, decisão de 21.03.2011, §9; COMP/M.1895 – *Ocean Group/Exel*, decisão de 03.05.2000, §7 a 11.

<sup>4</sup> Cfr. Caso COMP/M.3492 - *Exel/Tibbet & Britte*, decisão de 03.08.2004; COMP/M.1895 – *Ocean Group/Exel*, decisão de 03.05.2000.

<sup>5</sup> Cfr. Ccent. 3/2017 *CTT/Transporta*, decisão de 02.03.2017, §20 a 21.

*transitários ou de armazenamento, a logística contratual deve ser considerada como um mercado do produto relevante distinto<sup>6</sup>.*

*“A Comissão considerou igualmente a possibilidade de uma maior segmentação de acordo com, (i) o tipo de mercadorias transacionadas; e (ii) o seu âmbito geográfico (transfronteiriço ou nacional)”.*

*“No entanto, concluiu que uma subdivisão adicional do mercado não seria adequada porque, (i) os prestadores de serviços de logística estão geralmente em condições de servir todos os tipos de clientes sem que se opere uma distinção em função do tipo de mercadorias transportadas, sendo que não é necessário possuir ativos específicos para este efeito, apenas com a possível exceção relativa aos serviços de logística para veículos completos<sup>7</sup>; e (ii) não existem diferenças significativas nas características essenciais da oferta de serviços de logística dentro ou para além das fronteiras nacionais<sup>8</sup>”.*

**12.3.3.** *“No presente caso e na esteira do entendimento da Comissão, a NOTIFICANTE considera que o mercado da prestação de serviços de logística deve ser considerado como um todo, sem qualquer tipo de subdivisão, pelas razões já providenciadas pela Comissão, bem como atentas as diminutas quotas de mercado detidas pelas Partes no mercado relevante em questão”.*

**12.3.4.** *“Com efeito, estima-se que a FLS e a SGL detenham individualmente menos de [0-5]% de quota de mercado do mercado total da logística em Portugal e menos de [0-5]% do mercado dos serviços de transitários”.*

**12.3.5.** *“Em conformidade, a TRANSAÇÃO PROPOSTA não consubstanciará quaisquer alterações relevantes na estrutura do referido mercado, uma vez que não criará qualquer entrave significativo a uma concorrência efetiva, não podendo, em qualquer*

---

<sup>6</sup> Cfr. Caso COMP/M.1895 - Ocean Group/Exel, decisão de 03.05.2000, §7.

<sup>7</sup> Cfr. Caso COMP/M.3492 - Exel/Tibbet & Britte, decisão de 03.08.2004, §7.

<sup>8</sup> Cfr. Caso COMP/M.3492 - Exel/Tibbet & Britte, decisão de 03.08.2004, §10.

*caso, suscitar quaisquer preocupações concorrenciais em resultado da respetiva concretização”.*

**12.3.6.** *“A NOTIFICANTE considera, por conseguinte, que não será necessário concluir, em última análise, se o mercado do produto relevante é o mercado da prestação de serviços de logística ou quaisquer outros eventuais segmentos do mesmo, uma vez que, em qualquer caso, a concorrência efetiva não seria significativamente afetada no mercado nacional ou em qualquer parte substancial do mesmo”.*

**12.4.** Em termos de Mercado concreto dos Serviços de Transitários:

**12.4.1.** *“Ambas as Partes oferecem serviços de transitários relacionados com o planeamento, controlo, coordenação e direção de operações relacionadas com a expedição, receção, armazenamento e movimentação, através de diferentes modos de transporte, de vários tipos de bens ou mercadorias”.*

**12.4.2.** *“De acordo com a prática da Comissão, o mercado do transporte de mercadorias, entendido em termos gerais, tem sido tradicionalmente segmentado em, (i) serviços de transporte de carga, em que as empresas de transporte de mercadorias comercializam espaço nos seus ativos (tais como camiões ou aviões); e (ii) serviços de transitários, em que as empresas constroem uma rede “virtual” constituída por ativos de terceiros<sup>9</sup> (capacidade de transporte) com base nas necessidades dos clientes<sup>10</sup>”.*

*“O mercado dos serviços de transitários foi definido pela Comissão como “a organização do transporte de objetos [...] por conta de*

---

<sup>9</sup> As empresas de transitários não são, em geral, proprietárias de qualquer parte da rede que utilizam, contratando capacidade de transporte a terceiros, embora algumas possam dispor de meios de transporte próprios destinados a uso próprio. A **NOTIFICANTE** considera que a característica relevante do mercado é, ainda assim, a organização de serviços de transporte de acordo com os pedidos dos clientes, não sendo determinante o facto de a empresa utilizar meios de transporte próprios, no todo ou em parte, ou contratar transporte a terceiros.

<sup>10</sup> Cfr. Caso COMP/M.7630 - *Fedex/TNT Express*, decisão de 08.01.2016, §14.



*clientes, de acordo com as suas necessidades”<sup>11</sup>. A prática decisória da AdC também parece comungar desta definição<sup>12</sup>.*

*“Nas suas decisões anteriores, a Comissão considerou a possibilidade de definir mercados mais restritos, por exemplo considerando segmentos do mercado dos serviços de transitários como o nacional e internacional<sup>13</sup> e diferentes modos de transporte (terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário)<sup>14</sup>”.*

**12.4.3.** *“A NOTIFICANTE considera todavia que, no caso em apreço, não existem motivos razoáveis para sustentar que o mercado dos serviços de transitários deva ser segmentado em mercados mais restritos entre nacional e internacional, uma vez que, atenta a natureza global do comércio atual, todas as empresas que providenciam serviços de transitários estão preparadas para oferecer os seus serviços tanto a nível nacional como transnacional, de acordo com as necessidades dos clientes, competindo todas no mesmo mercado para a prestação de serviços de transitários, independentemente do destino dos produtos”.*

**12.4.4.** *“Do mesmo modo, a NOTIFICANTE considera que não existem motivos razoáveis para sustentar a segmentação do mercado entre diferentes modos de transporte, uma vez que os métodos de transporte são substituíveis do ponto de vista do cliente, e todas as empresas que oferecem diferentes modos de transporte (terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário) concorrem na prestação de serviços de transitários”.*

**12.4.5.** *“A Comissão também considerou a possibilidade de subsegmentar o mercado de acordo com o tipo de carga transportada (v.g., bens perecíveis, valores, etc.)<sup>15</sup>. No entanto, o estudo de mercado efetuado no âmbito do processo Deutsche Post/Air Express International sugeriu que uma segmentação desse tipo não seria*

---

<sup>11</sup> Cfr. Caso COMP/M.1794 - *Deutsche Post/Air Express International*, decisão de 07.02.2000, §8.

<sup>12</sup> Cfr. Ccent. 3/2017 *CTT/Transporta*, decisão de 02.03.2017.

<sup>13</sup> Cfr. Caso COMP/M.5152 - *Posten AB/Post Danmark AS*, decisão de 19.04.2009, §108.

<sup>14</sup> Cfr. Caso COMP/M.1794 - *Deutsche Post/Air Express International*, decision of 07.02.2000, §9.

<sup>15</sup> Cfr. Caso COMP/M.5579 – *TLP/Ermeva*, decisão de 22.01.2010, §43-44 e Caso COMP/M.1794 – *Deutsche Post/Air Express International*, decisão de 07.02.2000, §11.



*relevante, uma vez que os transitários podem, em geral, servir todos os tipos de clientes sem os distinguir de acordo com os tipos de mercadorias transportadas<sup>16</sup>.*

- 12.4.6.** *“A NOTIFICANTE considera, portanto, que no caso em apreço não existem motivos razoáveis para sustentar que o mercado dos serviços de transitários deva ser segmentado em mercados mais restritos em função do tipo de bens transportados, uma vez que os transitários são normalmente capazes de prestar o seu serviço independentemente do tipo de bens ou mercadorias a ser servido”.*

*A “AdC considerou a possibilidade de subsegmentar o mercado do transporte de mercadorias, em termos gerais, de acordo com a organização da carga em cada veículo, dividindo-o entre carga completa e carga fracionada. O serviço de transporte de carga completa é faturado por veículo, enquanto o transporte de carga fracionada tem por base o peso dos volumes transportados podendo, por conseguinte, abranger volumes de dimensão e peso variáveis<sup>17</sup>.”*

*“Quanto a esta subdivisão, a NOTIFICANTE entende que este aspeto se prende exclusivamente com a relação contratual entre transitário e cliente, bem como com o método de faturação entre eles acordado, não tendo qualquer aplicação prática aos serviços prestados pelas Partes, não apresentando por isso qualquer relevância no presente caso.”*

- 12.4.7.** *“Tendo em conta todos os aspetos acima referidos, a NOTIFICANTE considera que a definição de mercado relevante pode, em todo o caso, ser deixada em aberto, uma vez que, independentemente da definição precisa do mercado do produto relevante, as atividades das Partes no mercado português têm uma representação reduzida”.*

**13.** Sem prejuízo do exposto, a **Notificante** apresentou os seguintes dados com base nos mercados de serviços de logística e dos transitários:

---

<sup>16</sup> Cfr. Caso COMP/M.1794 – *Deutsche Post/Air Express International*, decisão de 07.02.2000, §11.

<sup>17</sup> Cfr. Ccent. 3/2017 *CTT/Transporta*, decisão de 02.03.2017.

Tabela 3 – Mercado Nacional dos Serviços de Logística 2022	
	Quota de mercado estimada
SGL	[0-5]%
FLS	[0-5]%
<i>Schenker</i>	[0-5]%
<i>DSV</i>	[0-5]%
<i>DHL</i>	[0-5]%

Tabela 4 – Mercado Nacional dos Serviços de Transitários 2022	
	Quota de mercado estimada
SGL	[0-5]%
FLS	[0-5]%
<i>Schenker</i>	[0-5]%
<i>DSV</i>	[0-5]%
<i>DHL</i>	[0-5]%

14. Embora não se disponha de elementos que permitam identificar de modo exato as quotas de mercado de cada empresa, a informação já disponível no Observatório da Mobilidade e dos Transportes, da AMT, conjugada com outras fontes oficiais, incluindo estatísticas do Banco de Portugal relativamente à CAE 52240 (manuseamento de carga) e do Instituto dos Registos e Notariado, não indiciam quaisquer factos que possam colocar em causa, de forma substancial, os valores estimados apresentados pela **Notificante**.
15. Assim, e tendo como pressuposto as quotas de mercado apresentadas, que evidenciam uma reduzida dimensão das Partes, para esses mercados específicos, a AMT não antecipa a eventual ocorrência de questões jus concorrenciais, bem como nada obsta ao entendimento expressado pela **Notificante**.
16. Seja como for, considera-se que, mais relevante do que as quotas de mercado, será a prática das empresas e os acordos efetuados com outras empresas.
17. Como constatou o *International Transport Forum* (ITF)<sup>18</sup>, assiste-se a uma integração crescente da navegação marítima à escala global com terminais portuários e atividades logísticas e transporte multimodal terrestre, muitas vezes através, não de aquisições ou participação, mas de condições de adesão que podem limitar ou condicionar as opções dos clientes. Aliás, tais matérias, em alguns casos foram já transmitidas pela AMT à AdC.

<sup>18</sup> <https://www.itf-oecd.org/coastal-shipping-combined-transport-roundtable>

Neste caso, contudo, nada se indicia quanto a esse aspeto.

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

18. 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 homogêneas e que podem distinguir-se de áreas geográficas vizinhas devido especialmente ao facto de as condições de concorrência serem consideravelmente diferentes nessas áreas.

19. Para efeitos de mercado geográfico relevante, a **Notificante** referiu o seguinte:

19.1. No “*âmbito geográfico do mercado de serviços de logística, a Comissão Europeia concluiu que os prestadores de serviços de logística têm uma presença local em cada país em que operam. Concluiu ainda que as quotas de mercado variam de país para país e que os clientes geralmente procuram um prestador de serviços de logística baseado no seu próprio país, o que demonstra que o mercado geográfico é de âmbito nacional*<sup>19</sup>”.

“*Mais recentemente, a Comissão, apesar de ter deixado a delimitação geográfica em aberto, dada a tendência crescente para a internacionalização das empresas que operam neste sector, considerou a possibilidade deste mercado ter um âmbito mais vasto, ainda que limitado ao EEE*<sup>20</sup>”.

A **Notificante**, “*apesar de subscrever este entendimento mais recente da Comissão*”, “*considera que, dada a ausência de preocupações em matéria de concorrência devido à diminuta relevância das Partes no mercado, o mercado geográfico relevante pode ser deixado em aberto, uma vez que a TRANSAÇÃO PROPOSTA não terá qualquer impacto significativo independentemente de qualquer mercado geográfico que possa vir a ser definido*”.

19.2. “*No que respeita ao âmbito geográfico do mercado dos serviços de transitários, a NOTIFICANTE considera que o mesmo deve ter, pelo menos, um âmbito nacional, uma vez que os clientes recorrem normalmente a empresas presentes no seu país, procurando serviços de transitários a nível nacional*”.

<sup>19</sup> Cfr. Caso COMP/M.7630 – *Fedex/TNT Express*, decisão de 08.01.2016, §206 e segs..

<sup>20</sup> Cfr. Caso COMP/M.7630 – *Fedex/TNT Express*, decisão de 08.01.2016, §209.

20. Conclui a **Notificante** que, “*Não obstante, uma vez que a TRANSAÇÃO PROPOSTA não suscita sérias dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno ao abrigo de qualquer definição plausível de mercado geográfico, o âmbito geográfico exato deste mercado pode também ser deixado em aberto*”.
21. Neste âmbito, a AMT não se opõe ao entendimento da **Notificante** 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 Partes e quotas de mercado identificadas, não antecipa preocupações jus concorrenciais com a presente operação de concentração.

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

22. 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, na sua redação atual, 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.
23. 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 Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
24. 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.

25. Na perspetiva dos Investidores, e em face do mercado concorrencial das atividades relativas aos serviços de logística e de transitário, envolvendo os diversos modos de transporte mercadorias, a par de quotas de mercado de expressão bastante reduzida das Partes envolvidas na presente proposta de transação, em particular no âmbito de atuação no território nacional, não se perspetiva que a presente operação de concentração apresente um impacte com significado no âmbito desta Racionalidade.
26. [CONFIDENCIAL]
27. [CONFIDENCIAL]
28. [CONFIDENCIAL]
29. Igualmente, na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, também não se antecipam impactos de relevo em face das reduzidas quotas de mercado das Partes.
30. 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 das reduzidas quotas de mercado em causa, não deverá ter uma expressão com significado.

#### IV. CONCLUSÕES

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

Lisboa, 03 de outubro de 2023.