



PARECER N.º 08/AMT/2024

Operação de Concentração n.º 13/2024 – IMPACT III * Mota-Engil / Lineas

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 13/2024**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que aprovou o regime jurídico da concorrência.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na aquisição, pela **Impact III S.à.r.l.** (“**Impact III**” ou “**Adquirente**”), do controlo conjunto sobre a **Lineas – Concessões de Transportes, SGPS, S.A.** (“**Lineas**” ou “**Adquirida**”) o qual exercerá juntamente com a **Mota-Engil, Concessões, S.A.** (“**Mota-Engil**”)¹.
3. O presente parecer baseia-se na documentação fornecida pela Notificante e sempre que disponível na informação existente no Observatório da Mobilidade e dos Transportes da AMT, bem como outras Instituições oficiais e está sistematizado do seguinte modo:

I. Introdução

II. Descrição da Operação

III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes

III.1. Considerações Gerais

III.2. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

III.2.3. Mercados Relacionados

¹ A Mota-Engil já é atualmente acionista da Lineas.



III.3. 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, pela **Impact III**, que é a **Compradora / Adquirente e Notificante**, de uma participação de **[CONFIDENCIAL]** na **Lineas**, através do que adquirirá o seu controlo conjunto que exercerá conjuntamente com a **Mota-Engil**.
5. Presentemente, a Adquirida é detida² **[CONFIDENCIAL]**, mantendo-se esta relação após a concretização da operação.
6. No âmbito da atual operação de concentração, e tendo em consideração o referido, a Impact III e a Mota Engil, atual acionista da Lineas, celebraram, no dia **[CONFIDENCIAL]**, um *Shareholders Agreement* (“SHA”)³, que regerá as suas relações enquanto acionistas da Lineas.
7. **[CONFIDENCIAL]**
8. A operação de concentração ocorre no setor das concessões de infraestruturas de transporte e particularmente, atendendo aos ativos conhecidos que são geridos pelas intervenientes, nas infraestruturas rodoviárias.
9. As Notificantes são a Impact III e a Mota-Engil, concretamente:
 - 9.1. A Impact III é uma sociedade de direito luxemburguês e uma empresa-veículo utilizada para fins de investimento em projetos de infraestruturas. Esta empresa é detida pela Serena Infra S.c.s.p., que por sua vez é gerida pela Serena Industrial Partners GP S.à.r.l.
 - 9.2. O Grupo Mota-Engil desenvolve a atividade em mais de 20 países e atua principalmente no setor da Engenharia e Construção, o que inclui a execução de empreitadas de obras privadas e públicas e atividades conexas, nomeadamente a construção de infraestruturas, tais como estradas, autoestradas, aeroportos,

² [CONFIDENCIAL]

³ Documento anexo à Notificação

portos, barragens, edifícios e caminhos-de-ferro, bem como a operação e exploração de concessões de infraestruturas de transporte. Desenvolve ainda atividade nas áreas de Ambiente e Serviços, incluindo a recolha e gestão de resíduos.

9.3. Conforme expresso na Notificação, nenhuma empresa do Grupo Serena se encontra presente em Portugal, conforme transparece da Tabela 1 da Notificação.

Tabela 1 – Volume de negócios da Impact III

Território	Volume de Negócios – 2022 ¹
Portugal	0
E.E.E. ²	[>€5M]
Mundial ³	[>€5M]

Fonte: Impact III

10. Por sua vez, a Mota-Engil, detém atividade significativa, quer em Portugal, que no Espaço Económico Europeu (EEE), quer ainda a nível mundial, conforme ilustrado na Tabela 2 da Notificação.

Tabela 2 – Volume de negócios da Mota-Engil

Território	Volume de Negócios – 2022 ⁴
Portugal	[>€100M]
E.E.E. ⁵	[>€100M]
Mundial ⁶	[>€100M]

Fonte: Mota-Engil

11. A Adquirida dedica-se à gestão de participações sociais em outras sociedades, como forma indireta de exercício de atividades económicas⁴, detendo empresas que se dedicam à gestão de Infraestruturas de Transportes, bem como às atividades conexas de operação e manutenção, e de cobrança de portagens, podendo ainda participar em contratos públicos e privados relativos a concessões rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias.

12. Atualmente a Adquirida, em Portugal, detém controlo sobre duas concessões rodoviárias; nomeadamente:

⁴ CAE 64202 - Atividades das sociedades gestoras de participações sociais não financeiras.

12.1. O controlo conjunto, com a Vinci Highways^{5 6}, da Lusoponte – Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A. (“Lusoponte”), empresa responsável pela exploração da concessão⁷ das Travessias do Tejo em Lisboa, que tem no seu objeto a Ponte 25 de Abril e a Ponte Vasco da Gama.

12.2. O controlo exclusivo da Douro Interior, S.A., que detém a SDI – Subconcessionária do Douro Interior, S.A. (“SDI”)⁸. Esta empresa foi constituída em 19 de novembro de 2008, tendo celebrado em 25 de novembro desse mesmo ano um Contrato de Subconcessão com a EP - Estradas de Portugal, S.A. (atualmente Infraestruturas de Portugal, S.A), por um período de 30 anos, para a construção, financiamento e exploração sem cobrança de portagem a utentes, de um conjunto de estradas designado por “Subconcessão Douro Interior”.

13. No caso da Lusoponte, a Lineas controla globalmente **[CONFIDENCIAL]** do capital e a Vinci controla também, de modo global, **[CONFIDENCIAL]** do capital,. No caso da SDI, o controlo exclusivo é exercido de modo global pela Lineas.

14. A Adquirida apenas exerce atividade em Portugal, conforme constante da Notificação.

Tabela 2 – Volume de negócios da Adquirida

Território	Volume de Negócios – 2022 ¹¹
Portugal	[>€5M]
E.E.E. ¹²	N/A
Mundial ¹³	N/A

Fonte: Lineas

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

15. A Notificante identifica a sujeição da presente operação de concentração à regulação setorial da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), o que se justifica plenamente, na medida em que as atividades prosseguidas, quer pela Notificante, quer pela Adquirida, se inserem no âmbito das concessões de infraestruturas rodoviárias que se encontra abrangido pela intervenção regulatória e de supervisão da AMT no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos dos estatutos desta

⁵ Operação aprovada pela Comissão Europeia em 12.01.2022. Cf. Case M.10538 - VINCI/LINEAS /LUSOPONTE disponível em https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/1/202204/M_10538_8131337_69_3.pdf.

⁶ Subsidiária da Vinci Concessions

⁷ Esta concessão tem atualmente como data de fim 24.03.2030.

⁸ Esteve prevista a alteração do controlo desta concessionária, que foi mesmo analisada pela AdC e que consistia na aquisição da SDI pela GVIA. Esta transmissão nunca chegou a efetuar-se e **[CONFIDENCIAL]**.

autoridade, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

16. 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, principalmente, no que reporta a aspetos com maior significado em termos de promoção e defesa da concorrência e do cumprimento do enquadramento legal aplicável nacional, da União Europeia e internacional, no setor das concessões de infraestruturas rodoviárias, incluindo serviços de cobrança de portagem e de apoio aos utentes, bem como em eventuais concursos para concessões.

Relevam particularmente as alíneas a) e q) do n.º 1 e o n.º 2, ambos do artigo 5.º, dos mencionados estatutos da AMT.

17. Nos termos da Notificação submetida, a operação de concentração em análise tem a natureza de aquisição de controlo conjunto, configurando-se como de tipo conglomeral.

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

18. Assinala-se que, em razão da facilidade de exposição, as Notificantes optam por apresentar a informação relativa ao mercado do produto relevante⁹ conjuntamente com a informação relativa ao mercado geográfico relevante, que se entende aceitável.

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

19. À luz das orientações da Comunicação da 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 pretendida¹⁰.
20. Simultaneamente, e com base na prática decisória da AdC, em sede de procedimento de controlo de operações de concentração, a definição dos mercados relevantes deve fazer-se por referência às atividades desenvolvidas pela empresa ou ativos a adquirir.

⁹ Na Notificação, o mercado do produto relevante aparece designado como “mercado de serviço relevante” ou como “mercado de produto / serviço relevante”.

¹⁰ Comunicação da Comissão Europeia sobre a definição de mercado relevante para efeitos do direito da concorrência da União, C(2023) 6789 final, §12

21. Importa sublinhar logo à partida que, como assinalado na Notificação, nem a Impact III, nem qualquer uma das empresas que a detêm, direta e indiretamente, se encontram atualmente presentes em Portugal.
22. Já a Líneas pode participar em concursos para a adjudicação de infraestruturas de transporte e detém participações de controlo na Lusoponte e na SDI, como referido no ponto 12.
23. A Lusoponte dedica-se à exploração (incluindo a cobrança de portagens) da concessão da Ponte 25 de Abril (parte rodoviária) e da Ponte Vasco da Gama, e a SDI dedica-se à exploração da subconcessão Autoestrada Douro Interior, infraestruturas rodoviárias que integra a construção, manutenção, áreas de serviço e serviços relacionados nas estradas IP2 e o IC5¹¹.
24. Referem as Notificantes que *“Tanto a AdC¹² como a Comissão Europeia¹³ têm distinguido entre as atividades de adjudicação de concessões para uma determinada atividade (i.e., concorrência pelo mercado) e a exploração das atividades propriamente ditas (i.e., concorrência no mercado)”*.
25. Neste quadro as Notificantes entendem que poderão ser considerados os mercados relevantes, a seguir indicados, que englobam um mercado da adjudicação de concessões de infraestruturas de transporte e diversos mercados exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão, adiante melhor identificados.
26. No que concerne ao mercado da adjudicação de concessões de infraestruturas de transporte, *“o mesmo tem sido delimitado pela AdC¹⁴ e pela Comissão¹⁵ como um mercado relevante autónomo, em que a oferta é representada pelo Estado¹⁶ e a procura por empresas ou consórcios de empresas com um interesse na adjudicação de concessões¹⁷, sendo de referir que, mesmo no caso de concursos para subconcessões*

¹¹ Ver nota de rodapé n.º 8

¹² Cf. entre outras, as decisões da AdC nos processos Ccent. 64/2016 – *Global Via / Grupo Scutvias*Grupo Transmontana*, §§14-15, Ccent. 36/2016 – *Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi*, §§15-16, Ccent. 21/2016 – *Fundo Meridiam/Norscut*, §§5-14, e Ccent. 29/2008 – *Mota-Engil / ES Concessões / Ascendi*, §§25-26 e 29-30.

¹³ Cf., entre outros, os processos COMP/M.6862 – *VINCI / Aeroportos de Portugal*, §§11-12, COMP/M.5855 – *DB / Arriva*, §68, ^{Case IV/M.567 – *Lyonnaise des Eaux / Nothumbrian Water*, §12; e COMP/M.8694 – *Hochtief / Abertis*, §29, COMP/M.8536 – *Atlantia/Abertis Infraestructuras*, §52, COMP/M.7851 – *USS Nero / Optrust / PGGM / Global Via*, §28, COMP/M.7512 – *Ardian/Abertis/Tunels*, §19, COMP/M.7075 – *Cintra/Abertis/Itinere/BIP&Drive JV*, §25, COMP/M.6020 – *ACS/ Hochtief*, §24, COMP/M.5974 – *Finavias / Abertis/ Autopista Trados M-45*, §11, COMP/M.4687 – *Sacyr / Eiffage*, para. 26, COMP/M.4249 – *Abertis/Autostrade*, §§15-17, and COMP/M.4087 – *Eiffage Macquarie / APRR*, §10.}

¹⁴ Cf. v.g. Ccent. 32/2023 HORIZON INFRASTRUCTURE * RBIF LUXCO ONE / EUROSCUT AÇORES, §§11 e 12; Ccent. 21/2016 Fundo Meridiam / Norscut, §13 e 14;

¹⁵ Cf. M.4249 – *ABERTIS/ AUTOSTRADE*, §15 a 17.

¹⁶ Incluindo o Estado “central”, mas também Autarquias Locais e Regiões Autónomas.

¹⁷ Cf. Ccent. 32/2023 HORIZON INFRASTRUCTURE * RBIF LUXCO ONE / EUROSCUT AÇORES, §12; Ccent.29/2008 – *MOTA ENGIL/ES CONCESSÕES / ASCENDI*, §§25 e 26; Ccent. 21/2016 Fundo Meridiam / Norscut, §14 e M.4249 – *ABERTIS/ AUTOSTRADE*, §15.

da Infraestruturas de Portugal, S.A., esta age com poderes atribuídos pelo Estado Central.

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

27. Assim, no que respeita à dimensão geográfica deste mercado da adjudicação de concessões de infraestruturas de transporte, as Notificantes, “*em linha com a prática decisória da AdC¹⁸, “consideram que o mesmo corresponde ao território nacional, atendendo ao âmbito geográfico de atuação das entidades concedentes.”*”
28. Relativamente aos mercados relevantes da exploração de infraestruturas de transporte, a Notificante refere que de acordo com a prática decisória da AdC, a dimensão geográfica dos mesmos deve ser determinada por referência a um ponto de origem/ponto de destino específico, constituindo cada percurso origem/destino um mercado geográfico autónomo.
29. Nesse contexto específico e para efeitos do presente procedimento, as Notificantes entendem que, relativamente ao momento presente, poderão ser considerados como mercados relevantes para a exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão, tantos mercados como os que correspondem aos pares origem destino definidos pelos lanços de rodovia identificados como objeto de cada uma das duas concessões em que, atualmente, a Lineas exerce controlo sobre a respetiva concessionária, identificando assim 11 mercados da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão¹⁹.
30. A análise ao funcionamento das concessões rodoviárias em Portugal, e porventura no resto da Europa, sugerem uma aproximação diferente à definição geográfica dos mercados relevantes da exploração de infraestruturas.
- 30.1. Efetivamente, a cada concessão tem correspondido uma estrutura/empresa que exerce todas as atividades de exploração/operação relacionadas com todos os lanços que integra a concessão, não se antevendo num futuro próximo, alterações nesta área. Poderá haver alterações quanto à entidade operacional, mas abarcando globalmente toda a concessão.
- 30.2. Nesta perspetiva, não existirão 11 mercados geográficos relevantes da exploração de infraestrutura de transporte em regime de concessão, mas antes

¹⁸ Vide decisão no processo Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut, §14.

¹⁹ Número 54, do ponto 4.2, da Subsecção II – Delimitação do Mercado Geográfico Relevante, da Notificação.

tendencialmente 2 mercados, correspondendo a cada uma das concessões controladas pela Lineas.

- 31.** Concluindo, expressam as Notificantes que, *“em todo o caso, a definição exata dos mercados relevantes poderá ser deixada em aberto, uma vez que a Transação proposta não suscita preocupações jusconcorrenciais, independentemente de qualquer possível definição de mercado adotada, na medida em que consiste numa mera alteração de quota de mercado sem qualquer efeito na estrutura da concorrência”*.
- 32.** Aliás, no que reporta à estrutura de oferta nos mercados relevantes, as Notificantes baseiam a sua caracterização nos dados disponibilizados pela Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), relativamente aos 21^{20 21} contratos de parcerias público-privadas em vida, dos quais 14 correspondem a concessões do Estado e 7 a subconcessões da Infraestruturas de Portugal, S.A., referindo que:
- 32.1.** Neste quadro, *“a Mota-Engil, através da Lineas, participa em dois contratos de concessão”*, sendo um em concessão do Estado - Travessias do Tejo em Lisboa – atribuído à Lusoponte e outro em subconcessão da IP, S.A. – Subconcessão do Douro Interior – atribuído à Subconcessionária Douro Interior.
- 32.2.** *“Também de acordo com os referidos dados, neste mercado da participação em concursos de adjudicação de concessões no território nacional, verifica-se que a Mota-Engil detém uma quota de mercado, por referência a 2023, de [5-10]”*.
- 32.3.** *“A estrutura deste mercado não será alterada do cenário pré Transação para o cenário pós-Transação”*.
- 32.4.** Já quanto ao Mercado relativo à exploração das concessões, as Notificantes concluem que tendo em consideração as concessões *“foram estabelecidas em regime de exclusividade, as Notificantes deterão, em resultado da presente operação, uma quota de 100% na exploração daqueles troços concessionados, traduzindo-se a operação de concentração numa mera transferência das quotas de mercado da anterior acionista para a IMPACT III em cada um dos lanços considerados”*.

²⁰ As Notificantes referem apenas vinte contratos, o que não está correto, mas não desvirtualiza as conclusões relevantes.

²¹ Não se contabiliza a concessão outorgada à Infraestruturas de Portugal, S.A. em 2007.

32.5. No que se refere às quotas de mercado da Mota-Engil no mercado da participação em concursos de adjudicação de concessões no território nacional, é apresentado um quadro referindo-se que “As *Notificantes apresentam abaixo as suas melhores estimativas, com base no último ano, em relação às quotas de mercado da Mota Engil (que inclui a Lineas) no mercado da participação em concursos de adjudicação de concessões no território nacional, bem como as quotas dos três principais concorrentes*”:

Concessionárias (parceiro privado)	Km	% QM
Mota Engil	265	[5-10]%
Brisa	1525,1	[40-50]%
Ascendi	627	[10-20]%
Globalvia	312,2	[5-10]%

Fonte: Mota-Engil com base nos dados disponíveis na UTAP

33. A tabela apresentada no ponto anterior merece alguns comentários, seja quanto ao valores nela inseridos, seja quanto à sua validade para a análise pretendida, conforme se expõe de seguida.

33.1. As Notificantes entendem caracterizar a sua quota de mercado através da extensão das concessões que lhe estão atribuídas, ponderando-as pela extensão total da rede concessionada²², apresentando para a Mota-Engil uma quota de mercado de **[5-10]%**, correspondente a uma extensão de 265 km (aproximadamente 242 km para o Douro Interior e 24 km para a Lusoponte).

33.2. Contudo, julga-se que a extensão das concessões tomada isoladamente não constituirá o melhor parâmetro para caracterização do mercado, pois diversos outros parâmetros podem influenciar o seu funcionamento, e, como tal, a efetiva quota de mercado de cada interveniente, pelo que outros parâmetros deveriam ser considerados pelas Notificantes.

33.3. Nesta matéria, e de um modo não exaustivo, afigura-se que as características da vias que integram as concessões, que podem ser muito diferentes, o seu Tráfego Médio Diário (TMD), os investimentos subjacentes à atribuição da concessão, as suas receitas e custos de operação constituem diferenças

²² Excetuando rede explorada diretamente pela IP, S.A.

substanciais que deveriam ser melhor ponderadas na caracterização do mercado.

33.4. Efetivamente, considerando apenas as extensões, abarca-se no mesmo modelo estradas com faixa única bidirecional, autoestradas e obras singulares como sejam as pontes sobre o Tejo, com TMD substancialmente diferentes, características que introduzem complexidade e mesmo obrigações muito diferenciadas, seja em fase de construção, seja em fase de exploração.

33.5. No caso presente às extensões indicadas correspondem TMD de aproximadamente 84 500 veículos para a Lusoponte e apenas de 1 780 veículos para a SDI, concessão sem cobrança de portagem aos utilizadores e que não integra nenhuma autoestrada, constituindo isto uma diferença substancial.

33.6. Relativamente às extensões consideradas, que conduzem às quotas de mercado indicadas na Notificação, entende-se de referir que se identifica uma ligeira discrepância nas quotas indicadas face aos valores que resultam da informação disponível na AMT. Tal pode resultar de ligeiras diferenças nas extensões atribuídas a outras concessões e conduz a uma quota de mercado para a Mota-Engil ligeiramente superior ao apresentado, nomeadamente a um valor aproximado de **[5-10]**% face aos **[5-10]** % da Notificação, o que, contudo, no presente caso, se entende não impactar nas conclusões finais.

34. Apesar do exposto, bem como atendendo às características da operação e à reduzida dimensão das quotas de mercado em jogo, mesmo considerando outros parâmetros de caracterização, não se afigura que as diferenças referidas falseiem a caracterização da estrutura de mercado, pelo que não se antecipa a ocorrência de questões jusconcorrenciais relevantes, e não se obstando, deste modo, ao entendimento expresso pela Notificante em termos de delimitação do mercado de produto relevante.

III.2.3. Mercados Relacionados

35. Com base na prática decisória da AdC, para efeitos da presente operação, podem equacionar-se se alguns mercados nos quais as Notificantes desenvolvem atividades e que de algum modo podem ser relacionados – complementares ou próximos geograficamente – com aqueles nos quais a Adquirida atua.

36. Neste contexto referem as Notificantes que:

- 36.1.** *A IMPACT III (ou qualquer empresa do Grupo Serena), que será a nova acionista da Lineas no cenário pós-Transação, não opera em qualquer mercado relacionado com os mercados relevantes onde opera a Lineas.*
- 36.2.** *Já o Grupo Mota-Engil, atual acionista da Lineas, opera no sector da construção de obras públicas e privadas, onde se inclui a construção e manutenção de infraestruturas rodoviárias.*
- 36.3.** *Tomando por referência a prática decisória da AdC²³ e da Comissão²⁴, e tendo presente a atividade da Mota-Engil, as Notificantes identificam assim como possível mercado relacionado o mercado da construção e manutenção.*
- 37.** Apesar de, no que respeita a este mercado, a prática decisória das referidas AdC e Comissão já ter admitido que dentro do vasto conjunto de atividades que o mesmo engloba, podem distinguir-se vários mercados de produto autónomos, expressam que *“atendendo a que da presente operação não resulta qualquer alteração da estrutura da concorrência, as Notificantes entendem que não será relevante analisar todos os possíveis segmentos do mesmo”*.
- 38.** Mais expressam que relativamente à sua dimensão geográfica, *“a Comissão tem considerado que o referido mercado teria um âmbito nacional, tendo, contudo, optado por deixar aberta a definição do mercado geográfico²⁵, e que conforme referido, a Mota-Engil já participa, no cenário pré-Transação, na Lineas, pelo que, também a este nível, a Transação não é suscetível de afetar qualquer relação vertical com as atividades relacionadas com a construção e manutenção de infraestruturas”*.
- 39.** Em face do exposto, a AMT também não obsta ao entendimento exposto pelas Notificantes em matéria de mercados relacionados, bem como não perspetiva preocupações jusconcorrenciais significativas associadas à presente transação.

III.4. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

- 40.** 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),

²³ Ccent. 29/2008 MOTA-ENGIL / ES CONCESSÕES / ASCENDI, §30.

²⁴ Cf, por exemplo, as decisões da Comissão nos processos COMP/M.6020 – ACS / HOCHTIEF §6; COMP/M.6841 – GOLDMAN SACHS / TPG LUNDY / TULLOCH HOMES GROUP LIMITED §18.

²⁵ Cf. COMP/M.6020 – ACS / HOCHTIEF §6; Processo COMP/M.6841 – GOLDMAN SACHS / TPG LUNDY / TULLOCH HOMES GROUP LIMITED §18.

e dos seus estatutos, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável²⁶, 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.

41. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento sustentado e produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num paradigma de concorrência não falseada, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais/ Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
42. Assim, e para além da análise efetuada nos capítulos anteriores, são também avaliados nos pontos seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades.
43. Da leitura, quer da Notificação, quer dos Contratos formadores da operação *Share Purchase Agreement e Shareholders Agrément*, não se identificam cláusulas restritivas de concorrência no âmbito da presente operação de concentração, designadamente em termos operacionais ou envolvendo os recursos humanos e técnicos das partes, que eventualmente pudessem ter consequências negativas em matéria da Racionalidade dos Investidores.
44. Na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, não se perspetiva que tenha qualquer impacto, uma vez que o serviço prestado aos seus clientes, isto é, aos utilizadores das rodovias que integram as concessões controladas pela Lineas, se deve manter inalterado. Efetivamente, esse serviço rege-se pelas disposições dos

²⁶ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.



respetivos Contratos de Concessão que não são modificados mantendo-se integralmente as obrigações que impendem sobre as concessionárias e operadoras.

45. 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 impacto significativo uma vez que o quadro em que a Linesas desenvolve.

IV. CONCLUSÕES

46. 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, 13 de março de 2024

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino