

PARECER N.º 22/AMT/2024

Operação de Concentração n.º 29/2024 – SAS Lux / GCC

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 29/2024**, 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, na sua redação atual.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na **aquisição**, pela **SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l. (SAS Lux)** do **controlo exclusivo** da **Gram Car Carriers ASA (GCC)**, uma sociedade cotada na Bolsa de valores da Noruega, a Euronext Oslo Børs.
3. O presente parecer 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

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 **SAS Lux**, que é a **Notificante**, do controlo exclusivo sobre a **GCC**, ou seja, a **Adquirida**, por aquisição pela SAS Lux, de forma direta, da maioria das ações e dos direitos de voto da GCC aos acionistas da GCC (“Transação Proposta”).

Assim, e após a execução da Transação Proposta, a SAS Lux controlará exclusivamente a GCC.

4.1. A **Notificante**, **SAS Lux**, é uma sociedade gestora de participações sociais constituída ao abrigo da legislação do Grão-Ducado do Luxemburgo, que integra o Grupo MSC

- A SAS Lux é **[CONFIDENCIAL]**, e cujo objeto consiste na aquisição, gestão e desenvolvimento de participações de capital, principalmente em empresas ativas no transporte marítimo, gestão de terminais portuários e serviços de logística.
- O Grupo MSC presta serviços de transporte marítimo regular de contentores a nível mundial e serviços auxiliares que combinam o transporte marítimo com o transporte ferroviário, fluvial e rodoviário, bem como a movimentação de contentores, os serviços de gestão de terminais e serviços de reboque nos portos. O Grupo MSC encontra-se igualmente ativo no setor dos cruzeiros oceânicos e no setor dos ferries de passageiros no Mar Mediterrâneo.

Trata-se de um grupo privado dedicado ao setor dos transportes e da logística com sede em Genebra, na Suíça, incluindo: (i) uma Divisão de Carga que **[CONFIDENCIAL]**; e (ii) uma Divisão de Passageiros que **[CONFIDENCIAL]** e que é complementada por ferries de passageiros no Mediterrâneo através **[CONFIDENCIAL]**.

O Grupo MSC desenvolve, também, uma atividade marginal no mercado dos operadores turísticos e das agências de viagens através **[CONFIDENCIAL]**.

É, ainda, de assinalar, que embora não seja a sua atividade principal, o Grupo MSC possui e freta navios de transporte de veículos (PCTC - *Pure Car and Truck Carriers*¹) a operadores de transporte marítimo de veículos, que prestam eles próprios os serviços marítimos. Estes navios não são fretados a clientes portugueses.

- Em Portugal, o Grupo MSC desenvolve a sua atividade nos seguintes sectores: (i) serviços de transporte marítimo regular de contentores, através **[CONFIDENCIAL]**, que atua como agente em Portugal da MSC, vendendo os seus serviços de transporte marítimo de contentores de alto mar a clientes portugueses, e **[CONFIDENCIAL]**, prestando serviços de transporte marítimo regular de contentores de curta distância; (ii) cruzeiros oceânicos, através **[CONFIDENCIAL]**; (iii) serviços de transporte ferroviário de mercadorias e outros serviços logísticos, através **[CONFIDENCIAL]**; (iv) serviços de movimentação de contentores no porto de Sines, **[CONFIDENCIAL]**.

4.2. A Adquirida, GCC, é um fornecedor de arqueação (navios de transporte de veículos) a operadores de transporte marítimo de veículos através de fretamentos a longo prazo, possuindo navios nos segmentos de Distribuição, Médio Porte e Panamax. Além disso, a GCC atua igualmente como gestora comercial da Global Auto Carriers AS, na qual detém uma participação minoritária de 1%, e que está atualmente a construir quatro navios.

- A atividade da GCC limita-se ao fretamento de navios de transporte de veículos a operadores de transporte de veículos, não explorando esses navios, nem

¹ PCTC – Pure Car and Truck Carriers – Navios que, embora adequados para o transporte de todos os tipos de carga *roll on - rol off* (ro-ro), incluindo veículos de passageiros e comerciais, mas que também podem incluir comboios, autocarros, carga de projeto ou equipamento de mineração e construção, são especificamente concebidos para o transporte de um grande número de veículos, podendo transportar até 7 000 unidades equivalentes a automóvel (CEU – *Car Equivalent Unit*), traduzindo-se numa capacidade superior à maioria dos navios ro-ro e con-ro (contentor/ro-ro) que transportam cerca de 1 500 a 2 000 CEU.

prestando quaisquer serviços de transporte marítimo regular, em quaisquer rotas comerciais.

- Em 2023, a GCC tinha um único cliente em Portugal, a UECC Unipessoal Lda. Madeira (“UECC”), que fretava o navio “M/V Viking Amber” ao abrigo de um contrato de fretamento a tempo.
 - O código CAE (Rev. 3) da atividade desenvolvida pela Adquirida é o 77340 – Aluguer de Meios de Transporte Marítimo e Fluvial, e inclui o aluguer de equipamentos de transporte aquático (barcos, navios comerciais, etc.) sem tripulação, de curta e longa duração, com ou sem serviços de manutenção.
5. As partes não estipularam qualquer restrição acessória à operação de concentração, **[CONFIDENCIAL]**.

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

6. A Notificante identificou a sujeição da presente operação de concentração à regulação setorial da AMT, o que se pode justificar pelo facto das atividades prosseguidas por ambas as Partes – SAS Lux e GCC – no âmbito do setor portuário (caso da SAS Lux, por integrar o Grupo MSC) e dos transportes marítimos (onde as duas partes atuam), se encontrarem abrangidas pela intervenção regulatória e de supervisão da AMT, nos termos dos estatutos desta autoridade, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.
7. 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 (UE) e internacional, nos setores dos portos comerciais e dos

transportes marítimos, sem esquecer igualmente a componente da logística no contexto das atividades baseadas em redes.

Relevam particularmente as alíneas a) e q) do n.º 1 e o n.º 4, ambos do artigo 5.º, dos mencionados estatutos da AMT.

8. Contudo, tal como identificado pelas Notificantes:

8.1. “*Esta operação de concentração é submetida através do formulário simplificado [.....], por não existir sobreposição significativa (horizontal, vertical ou conglomeral) entre as atividades das empresas que são parte desta operação de concentração*”; e

8.2. “[.....] *no mercado mundial de fretamento de navios de transporte de veículos, o incremento da quota de mercado é de aproximadamente [0-5%] e a quota de mercado conjunta das empresas em causa é de [5-10%]. [CONFIDENCIAL]*”.

Este facto pode ser ilustrado pela descrição das atividades da Notificante e da Adquirida em Portugal, constante dos pontos **4.1** e **4.2**.

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

9. 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.

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, ou seja, nesta operação de concentração, a GCC, a qual possui e freta a terceiros navios de transporte de veículos.

11. Neste contexto, e com base na Notificação apresentada à AdC será de assinalar o seguinte:

- 11.1. *“Os navios de transporte de veículos são navios construídos com uma altura de convés muito baixa, concebidos para receber veículos que, através de rampas de acesso, estacionam no seu interior. Alguns conveses, ou o convés superior, podem receber veículos de maiores dimensões, como camiões, autocarros, etc.”.*
- 11.2. *“Os navios de transporte de veículos podem ser PCTC, que são navios especialmente concebidos para o transporte de veículos de passageiros e camiões, e Pure Car Carriers (PCC), que são utilizados apenas para o transporte de veículos de passageiros”².*
- 11.3. A GCC, enquanto fornecedor de arqueação, possui e freta navios de transporte de veículos, *“predominantemente, a operadores, que, em contrapartida, lhe pagam uma retribuição (frete). A relação entre a GCC (isto é, o proprietário dos navios) e os seus clientes (isto é, os operadores) é definida num contrato de fretamento por determinado período de tempo (fretamento a prazo)”.*
- 11.4. *“Os clientes da GCC fornecem, subseqüentemente, os serviços de transporte em águas profundas, através da celebração de contratos com os fabricantes de automóveis para o transporte de veículos das zonas de produção para as zonas de mercado. São os clientes da GCC que prestam, portanto, os serviços de transporte marítimo aos fabricantes de veículos e às empresas de logística”.*
- 11.5. *“Por conseguinte, a GCC limita-se a ser um fornecedor de arqueação, que freta navios de transporte de veículos a operadores, não explorando quaisquer navios, nem prestando quaisquer serviços de transporte marítimo regular em quaisquer rotas comerciais”.*

² Sem prejuízo dos PCTC serem navios especialmente concebidos para o transporte de veículos de passageiros e camiões, e os PCC serem utilizados apenas para o transporte de veículos de passageiros, as considerações constantes da nota de rodapé 1, referente aos PCTC, são igualmente aplicáveis aos PCC.

12. Por sua vez, o Grupo MSC é igualmente proprietário de navios de transporte de veículos, *“que freta a operadores que os exploram prestando, eles próprios, serviços de transporte marítimo”*.

13. A Notificante entende que *“pode existir um mercado relevante para o fornecimento de arqueação tendo em vista o fretamento a prazo de navios de transporte de veículos”*.

13.1. *“Em primeiro lugar, os navios utilizados para transportar automóveis e camiões – PCC e PCTC – são normalmente diferentes dos navios utilizados para transportar outros tipos de carga seca (incluindo carga contentorizada)”*.

[.....]

No que se refere a uma eventual distinção entre PCC e PCTC, a Notificante entende que, em geral, os PCC e os PCTC são substituíveis entre si. De facto, existem certas diferenças entre estes dois tipos de navio resultantes da sua conceção, o que vai determinar o comprimento, a largura e a altura da carga a transportar. Enquanto os navios PCC têm uma conceção menos flexível, uma vez que são construídos propositadamente para maximizar a entrada de automóveis e não de carga ro-ro de maiores dimensões, os PCTC, por definição, são concebidos para também transportar facilmente material rolante de maiores dimensões, como camiões. No entanto, uma vez que ambos os tipos de navio são adequados e podem ser utilizados para o transporte de vários tipos de carga ro-ro, não deve ser realizada uma distinção entre PCC e PCTC.

Por maioria de razão, também não deve ser realizada uma distinção entre os navios de Distribuição, de Médio Porte e Panamax (todos fornecidos pela GCC), uma vez que, com exceção do número total de veículos que podem transportar, os três tipos de navio são aptos a realizar rotas comerciais a nível mundial”.

13.2. *“Em segundo lugar, a procura de navios PCC e PCTC é também específica na perspetiva dos clientes dos operadores de navios de transporte de veículos (ou seja, os fabricantes de veículos).*

De facto, embora os operadores de navios ro-ro e con-ro possam concorrer com os transportadores de veículos no que respeita a alguns tipos de carga – uma vez

que, por exemplo, podem utilizar os mesmos terminais para carregar e descarregar – normalmente não concorrem no que respeita a toda a gama de cargas transportadas pelos transportadores de veículos³.

O argumento é ainda mais forte se considerarmos os serviços de transporte marítimo regular por contentor⁴.

13.3. “Não obstante o que se acaba de referir, uma vez que a realização da operação de concentração não resultará num entrave significativo à concorrência efetiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste, a definição do mercado relevante pode ser deixada em aberto”.

14. São apresentados pela Notificante as seguintes informações gerais sobre o mercado de produto:

14.1. Estimativa da dimensão, em quantidade e valor, do mercado total relevante possível para os fornecedores de arqueação a nível mundial em 2023:

	Volume (CEU)	Valor (EUR)
Mundial	[1 000 000 - 2 000 000]	[1 000 000 000 - 5 000 000 000]

Fonte: Estimativas do CCG com base nos dados Clarksons.

CEU – Unidade Equivalente a Automóvel (*Car Equivalent Unit*)

14.2. Estimativa das quotas dos fornecedores de arqueação a nível mundial em 2023:

	Volume (UEA)	Valor (EUR)
CCG	[5-10]%	[5-10]%
MSC	[0-5]%	[0-5]%
Ray Car Carriers	[30-40]%	[30-40]%
Cido Shipping	[10-20]%	[10-20]%
Zodiaco	[5-10]%	[5-10]%

Fonte: Estimativas do CCG com base nos dados da Clarkson

³ COMP/M.2879 - 3* WALLENIUS LINES AB / WILHELMSSEN ASA / HYUNDAI MERCHANT MARINE, ponto 22.

⁴ COMP/M.2879 - 3* WALLENIUS LINES AB / WILHELMSSEN ASA / HYUNDAI MERCHANT MARINE, ponto 23.

- 14.3.** No que respeita a Portugal, a Notificante refere que, “ em 2023, a GCC tinha apenas um cliente no território nacional – UECC – ao qual fretava o navio Viking Amber [.....]. É possível que a UECC seja o único cliente de fretamento a prazo de PCTC em Portugal. No entanto, fá-lo a vários fornecedores”.
- 14.4.** Assinala igualmente que, devido à “ausência de informações de carácter público e ao conhecimento muito limitado do setor em Portugal, a Notificante não está em condições de fornecer estimativas da dimensão do possível segmento de mercado ou das quotas de mercado em Portugal. Não obstante, devido à ausência de questões jusconcorrenciais, a Notificante considera que a AdC dispõe de informações suficientes para tomar uma decisão sobre a operação de concentração pelas seguintes razões: i) as quotas de mercado das partes são muito reduzidas a nível mundial (a dimensão geográfica relevante); ii) o incremento de quotas de mercado resultante da realização da operação de concentração é pouco significativo; iii) o Grupo MSC não exerce atividade no possível mercado relevante em Portugal e, a partir de 2024, nem a GCC”.
- 15.** Assim, e aceitando como válidos os valores referentes às quotas de mercado apresentadas, e particularmente no que reporta à pequena expressão em Portugal da Adquirida, GCC, no mercado em que esta opera, 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.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

- 16.** De acordo com as orientações da CE relativamente à definição do mercado geográfico 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.
- 17.** Para efeitos de mercado geográfico relevante, a Notificante entende que tem uma dimensão mundial e assinala que:

17.1. *“Em primeiro lugar, os operadores de transporte marítimo de veículos procuram navios a nível mundial e têm acordos com vários fornecedores de arqueação, independentemente da sua localização.*

Os navios são entregues e devolvidos no final do contrato de fretamento a tempo no local escolhido pelo operador, o que pode ocorrer em qualquer parte do mundo”.

17.2. *“Em segundo lugar, estes serviços são muito diferentes dos serviços de transporte marítimo que são normalmente organizados em rotas comerciais. O fornecedor de arqueação não opera os navios e não é responsável pelo seu encaminhamento, pela escolha do porto e pelo tempo de permanência no porto. Por conseguinte, a abordagem das rotas comerciais não é aplicável ao fretamento a prazo de navios transportadores de automóveis”.*

17.3. *“De todo o modo, a definição exata do mercado geográfico pode ser deixada em aberto no caso concreto, uma vez que a realização da operação de concentração não levanta preocupações jusconcorrenciais em qualquer definição de mercado possível”.*

18. Neste âmbito, e igualmente numa abrangência macro do sistema marítimo-portuário nacional, a AMT não objeta ao entendimento da Notificante, tendo presente o anteriormente exposto quanto à atividade desenvolvida pela empresa adquirida, GCC, corroborando também o entendimento de não se suscitarem preocupações jusconcorrenciais no âmbito desta operação.

III.2.3. Mercados Relacionados

19. A Notificante refere que, do seu ponto de vista, *”a avaliação jusconcorrencial da presente operação de concentração não exige a análise de qualquer mercado relacionado [.....], uma vez que nenhuma das empresas do Grupo MSC desenvolve atividades em qualquer mercado situado a montante ou a jusante do mercado relevante”.*

19.1. Efetivamente, o *“Grupo MSC não desenvolve atividades de produção de navios de transporte de veículos, nem freta ou opera navios de transporte de veículos.*

Por conseguinte, a sua atividade não está relacionada com a atividade da Adquirida”.

19.2. *O “Grupo MSC presta serviços de transporte marítimo regular de contentores a nível mundial, bem como serviços acessórios que combinam o transporte marítimo com o transporte ferroviário, fluvial e rodoviário. O Grupo MSC presta, ainda, serviços de movimentação de contentores e serviços de reboque nos portos”.*

19.3. [CONFIDENCIAL]

19.4. *“Em Portugal, o Grupo MSC presta serviços de movimentação de contentores em terminais ([CONFIDENCIAL]) no porto de Sines. O mercado da prestação de serviços de movimentação de contentores em terminais não está relacionado com as atividades da GCC, uma vez que a GCC não presta serviços de transporte (e muito menos, serviços de transporte marítimo regular de contentores) e, como tal, não necessita de recorrer aos serviços desses terminais”.*

19.5. *“Por último, as atividades de transporte terrestre (através de comboio e de camião), a prestação de serviços em terminais rodoferroviários terrestres, a expedição de mercadorias, a prestação de serviços de transporte multimodal porta-a-porta e as atividades logísticas também não constituem mercados conexos [.....]. [CONFIDENCIAL]”.*

20. A AMT também não obsta ao entendimento exposto pela Notificante em matéria de mercados relacionados, bem como não perspetiva preocupações jusconcorrenciais associadas à presente transação.

III.3. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

21. 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, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma

mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável⁵, 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.

22. 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.

23. 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.

24. Na perspetiva dos Investidores, será de assinalar que o Grupo MSC, no qual se integra a SAS Lux, apresenta um significativo volume de negócios, seja aos níveis mundial e do Espaço Económico Europeu (EEE), seja em Portugal. Concretamente, em 2023, foi o seguinte (un: €):

	2023
Portugal	>100 000 000
EEE⁵	>100 000 000
Mundial	>100 000 000

Fonte: SAS Lux

⁵ 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 heterogêneas 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.

25. Embora com muito menor expressão, o volume de negócios da Adquirida, GCC, também é relevante em termos mundiais e de EEE, mas bastante mais modesto em Portugal. Concretamente, em 2023, registou-se (un: €):

	2023
Portugal	>5 000 000
EEE	>5 000 000
Mundial	>100 000 000

Fonte: GCC

26. Será igualmente de mencionar que as quotas de mercado muito reduzidas das partes no possível mercado relevante, bem como o aumento pouco significativo das quotas de mercado em resultado da realização da operação de concentração, e, ainda, a ausência de atividades do Grupo MSC no possível mercado relevante em Portugal e, a partir de 2024, também por parte da GCC, não perspetivam um impacto relevante na perspetiva dos investidores.

27. Releva igualmente não terem sido estipuladas restrições acessórias à operação de concentração, **[CONFIDENCIAL]**, pelo que não se anteveem impactos no funcionamento num mercado de concorrência não falseada ou quaisquer consequências negativas em termos de investimento.

28. Atento o objeto da atuação das duas partes no âmbito dos mercados da mobilidade e dos transportes, também não se perspetivam quaisquer efeitos, quer na perspetiva dos Profissionais, quer dos serviços prestados aos Utilizadores/Consumidores, pelo que se admite um impacto neutro também nesta racionalidade.

29. Finalmente, 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, mantendo-se também a neutralidade desta transição nesta perspetiva.

IV. CONCLUSÕES

30. 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, 05 de junho de 2024

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino