

PARECER N.º 30/AMT/2022

Destinatário: AdC – Autoridade da Concorrência

Assunto: Operação de Concentração Ccent n.º 10/2022 - Captrain Holding/Takargo*Ibercarga Rail, S.A. - Pedido de Parecer à AMT.

I. Introdução

1. O presente Parecer é elaborado 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, na sequência da solicitação feita à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) pela Autoridade da Concorrência (AdC), através do seu ofício refª S-AdC/2022/1668 – Ccent/2022/10 de 23-03-2022.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração, que consiste na aquisição pela **Captrain Holding**, uma subsidiária integralmente detida pela empresa pública francesa **Société National des Chemins de Fer - SNCF**, do controlo exclusivo da **Takargo - Transporte de Mercadorias, S.A.**, e, indiretamente, do controlo exclusivo da **Ibercarga Rail S.A.**
3. O parecer está sistematizado do seguinte modo:
 - I. Introdução
 - II. Descrição da Operação
 - III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes
 - A. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade
 - B. Caracterização do Transporte Ferroviário de Mercadorias
 - C. Impacto da Operação a Nível Concorrencial
 - D. Impacto da Operação nas Dimensões dos Utilizadores, Contribuintes e Investimento
 - IV. Conclusões

II. Descrição da Operação

4. A operação de concentração notificada implica a aquisição pela **Captrain Holding SAS**, uma subsidiária integralmente detida pela SNCF, do controlo exclusivo da **Takargo - Transporte de Mercadorias, S.A.**, cujas atividades principais são a prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias em Portugal e a prestação de serviços de movimentação e armazenagem de carga, serviços de reparação de contentores, serviços de tração de equipamento ferroviário e movimentação de equipamento ferroviário e formação profissional, e, indiretamente, do controlo exclusivo da **Ibercarga Rail, S.A.**
- a) [confidencial]
b) [confidencial]

III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes

A. Análise dos Mercados Relevantes de mobilidade

A1. Mercados do Produto Relevante

5. No que respeita à identificação do mercado do produto relevante para efeitos da operação de concentração, a Notificante considera que os mercados do produto relevantes são os seguintes:
- (i) Mercado de transporte ferroviário de mercadorias em Portugal;**
- (ii) Mercado de transporte ferroviário transfronteiriço de mercadorias entre Portugal e Espanha.**
6. No que diz respeito ao **“Mercado de transporte ferroviário de mercadorias em Portugal”** a Notificante faz referência às práticas decisórias anteriores da AdC, em sede de controlo de concentrações, nos termos da qual a AdC¹ *“concluiu que o mercado do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal constitui um mercado distinto dos outros meios de transporte, incluindo o transporte rodoviário. Embora algumas das empresas envolvidas nessas operações tenham considerado o transporte rodoviário como um substituto do transporte ferroviário, a AdC considerou esta alternativa mais cara e, por essa razão, só em ocasiões muito particulares deverá ser considerado uma alternativa viável ao transporte ferroviário. No entanto, o transporte rodoviário ainda*

¹ Ccent. 43/2015 / MSC Rail / CP Carga ; Ccent.57/2015 – Yilport / ME Logística* Tertir

pode ser visto como um meio complementar desde o destino ferroviário até ao destino final das mercadorias”

7. A Notificante refere ainda que: [confidencial]
8. No que diz respeito ao **“Mercado de transporte ferroviário transfronteiriço de mercadorias entre Portugal e Espanha”** [confidencial]
9. [confidencial]

A2. Mercado Geográfico Relevante

10. Relativamente à delimitação do **âmbito geográfico do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal**, a Notificante considera que este tem uma dimensão nacional, dadas as características deste mercado e a dimensão reduzida do país, o que facilita o transporte de mercadorias e outros recursos de um ponto para outro.
11. Relativamente ao **âmbito geográfico do transporte ferroviário transfronteiriço de mercadorias entre Portugal e Portugal e Espanha**, a Notificante considera que este tem uma dimensão ibérica. O transporte de mercadorias entre Portugal e Espanha é, por definição, de natureza transfronteiriça e, por conseguinte, compreende a transferência de mercadorias entre locais dos dois países e deverá ser considerado distinto dos mercados internos portugueses e espanhol para o transporte ferroviário de mercadorias.
12. Ainda que assim não se entendesse, a Ibercargo Rail, S.A. utiliza todos os caminhos-de-ferro que lhe permitem atravessar as fronteiras portuguesas e espanholas, de Norte a Sul, de acordo com o destino inicial e final da carga a transportar. A Ibercargo Rail, S.A. não se limita a certas rotas específicas, definidas por regiões ou outras partes menores do território que justifiquem, de alguma forma, uma subsegmentação deste mercado.
13. A Notificante considera que como resultado da operação de concentração proposta, não surgirão impedimentos à concorrência efetiva decorrentes da definição geográfica do mercado de transporte ferroviário transfronteiriço de mercadorias entre Portugal e Espanha.

B. Caracterização do transporte ferroviário de mercadorias nacional

14. Antes de mais, importa referir que a AMT disponibilizou diversos relatórios de caracterização do Ecosistema Ferroviário Nacional ^{2 3 4 5}, incluindo a caracterização do transporte ferroviário de mercadorias.
15. O transporte ferroviário nacional e internacional de mercadorias foi aberto à concorrência em 2007, com o fim das restrições de acesso à infraestrutura por parte das empresas de transporte ferroviário de mercadorias, através da Diretiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho.
16. Em 2008, inicia a atividade o primeiro operador privado de transporte de mercadorias em Portugal, a Takargo. Em 2009, no âmbito da reformulação do quadro jurídico da CP efetuada pelo Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, o operador público autonomizou a atividade de transporte de mercadorias por via de cisão, levando à constituição da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A. (“CP Carga”).
17. Em 2015, o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, operou a privatização da CP Carga, tendo a mesma ocorrido em janeiro de 2016 com a venda de 95% do capital à MSC Rail, subsidiária da MSC - Mediterranean Shipping Company S.A.
18. Atualmente a empresa tem a designação de Medway – Transportes e Logística, SA (“Medway”). A Medway e a Takargo⁶ detinham, em 2019, 100% do transporte ferroviário

² Relatório do Ecosistema Ferroviário Português 2012 – 2016 - https://www.amt-autoridade.pt/media/1651/ecossistema_ferroviano_portugues_2012_2016.pdf

³ Relatório do Ecosistema Ferroviário Português 2017 - https://www.amt-autoridade.pt/media/1943/relatorio_ferroviano_2017.pdf

⁴ Relatório do Ecosistema Ferroviário Português 2018 - https://www.amt-autoridade.pt/media/2523/relatorio_sintese_principais_indicadores_ecossistema_ferroviano_portugues_2018.pdf

⁵ Relatório do Ecosistema Ferroviário Português 2019 - https://www.amt-autoridade.pt/media/3108/relatorio_ecossistema_ferroviano_portugues_2019.pdf

⁶ No documento da AMT “Transporte Ferroviário Nacional no contexto do Espaço Ferroviário Único da União Europeia” resulta que: (i) Em Portugal, a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias é muito modesta e, no contexto europeu, situa-se no escalão mais baixo da distribuição; (ii) Esta modesta quota modal resulta do transporte ferroviário de mercadorias enfrentar uma forte pressão concorrencial, principalmente por parte do transporte rodoviário, sendo que os constrangimentos que atualmente enfrenta são, relativamente ao transporte rodoviário, altamente penalizadores para o seu desenvolvimento e competitividade, (iii) É, todavia, expectável que estes custos de contexto possam ser atenuados, através dos investimentos programados na modernização das condições operativas existentes na infraestrutura da rede ferroviária nacional e da efetiva implementação das políticas europeias de promoção do transporte ferroviário internacional, nomeadamente a plena concretização dos corredores ferroviários da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e a materialização de um espaço ferroviário único na UE, através da implementação do 4º pacote ferroviário (iv) A TAKARGO – Transporte de Mercadorias, S.A. é o primeiro operador privado português no transporte ferroviário de mercadorias e surge na sequência da liberalização do transporte de mercadorias, consagrado nos 1º e 2ºs pacotes ferroviários, transpostos para o Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, No início de 2009, associado ao operador ferroviário espanhol (COMSA Rail), a TAKARGO realiza o primeiro comboio internacional para Zaragoza. (iv) O surgimento de duas empresas ferroviárias privadas no transporte de mercadorias, a primeira em 2008 (TAKARGO) e posteriormente a outra em 2016 (MEDWAY), tendo esta última ganho o concurso de reprivatização da empresa de transporte de mercadorias incumbente (CP Carga), sendo que presentemente a totalidade do transporte ferroviário de mercadorias é realizado num contexto de livre acesso ao mercado, transparência e concorrência entre empresas privadas.

de mercadorias efetuado em território nacional. A Medway tem uma presença muito forte no transporte total [confidencial]. No tráfego internacional, os dois operadores apresentam quotas semelhantes total [confidencial]. medidas através das TKm transportadas nos percursos nacionais das viagens internacionais.

19. Entre 2017 e 2019 o volume de atividade do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal, reduziu-se cerca de 5% e 6% em termos de CKm realizados e TKm transportadas, respetivamente, verificando-se um ligeiro crescimento do rácio TKm/CKm, rácio que representa uma aproximação ao número médio de toneladas transportadas por comboio.
20. Este último indicador tem vindo a crescer de forma consistente desde, pelo menos, 2012 ([confidencial]. %). No mesmo período, registou-se também uma redução em termos de comboios realizados ([confidencial]. %) e toneladas transportadas ([confidencial]. %).
21. Durante este período, manteve-se o predomínio do operador Medway, com uma quota de mercado de cerca de ([confidencial]. %. Com apenas dois operadores ativos, um dos quais com uma quota de mercado elevada, trata-se de um mercado fortemente concentrado.
22. O transporte ferroviário de mercadorias realizado em território nacional, seja nacional ou internacional, caracteriza-se, em termos dos principais grupos da nomenclatura NST 200745, por uma predominância (em TKm) do transporte de contentores (NST 18 – 54%), da fileira de madeira e pasta de papel (NST 6 – 12%) e de carvão/coque e produtos petrolíferos refinados (NST 7 – 9%).
23. A Medway assegurou em 2020 cerca de ([confidencial]. % do transporte total de mercadorias por modo ferroviário, sendo o maior operador nacional na generalidade dos grupos mais relevantes de mercadorias.
24. A Takargo apresenta uma maior expressão no transporte de mercadorias da fileira da madeira e pasta de papel (NST 6) e dos produtos das indústrias extrativas (NST 10).
25. Em termos de variações mais significativas, entre 2017 e 2019, registou-se um aumento de 65% no transporte de contentores (NST 18) e uma redução no transporte de coque e produtos petrolíferos (- 39%, NST 7)
26. Do total de mercadorias que entram e saem dos portos nacionais por via terrestre e que dispõem de acessibilidades ferroviárias (Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines), correspondeu à ferrovia em 2019 uma quota de 8,3% das toneladas

movimentadas e 18,8% dos TEU – esses valores representam decréscimos de -0,9p.p. e -1,7p.p. em relação ao ano de 2017.

27. No ano de 2019 os portos com as maiores quotas ferroviárias no transporte terrestre de mercadorias são os portos de Sines (14,0%) e Setúbal (13,7%). Em termos de contentores, destaca-se, claramente, o porto de Sines (62,1%).
28. Relativamente aos dois operadores ferroviários, no caso da Medway a carga com origem ou destino nos portos marítimos nacionais representou ([confidencial]. % das toneladas transportadas, sendo que na Takargo esse valor foi de cerca de ([confidencial]. %). Em termos globais, em 2019 os portos contribuíram com 62% das toneladas transportadas por ferrovia.
29. O mercado nacional de transporte ferroviário de mercadorias é composto apenas por empresas privadas (Medway e Takargo), sendo um dos poucos casos, dentro dos 11 países considerados em *benchmarking* pela AMT em que não há um domínio da empresa pública incumbente.
30. Em termos do indicador TKm/CKm, Portugal encontrava-se em 2019 perto da média dos restantes países analisados, com uma média de 450 ton transportadas por comboio. As receitas por TKm situavam-se abaixo da média europeia, mas ainda assim acima dos valores em registados em Espanha.
31. No que diz respeito à distribuição modal no transporte de mercadorias no *hinterland*, incluindo as vias navegáveis interiores, Portugal registou a segunda maior subida da quota de mercado do caminho de ferro, em pontos percentuais, entre 2010 e 2018, atrás da Itália, sendo, ainda assim, a rodovia o modo mais utilizado para o transporte de mercadorias no território nacional, bem como nos restantes países europeus.
32. Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro – que transpôs para o Direito nacional as diretivas europeias que visam a implementação de um espaço ferroviário europeu único – estabelece no n.º 8 do artigo 56.º, que a AMT “deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de mercadorias de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário”.

33. Dando cumprimento a esse preceito legal, a AMT promoveu três consultas aos utilizadores dos serviços ferroviários (20177, 20198 e 2021⁹), abrangendo vários segmentos, concretamente: (i) infraestrutura e instalações de serviços, (ii) serviços de passageiros e (iii) serviços de mercadorias.
34. Em 2021, no âmbito da avaliação global das empresas relativamente aos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, verifica-se que 50% dos respondentes classificou-a como satisfatória e 15% como muito satisfatória. Porém, 35% dos respondentes consideraram globalmente estarem insatisfeitos ou muito insatisfeitos com estes serviços. Para cerca de 40% dos respondentes a qualidade global do serviço ferroviário de mercadorias melhorou nos últimos dois anos. Por outro lado, 33% indica que se manteve e 25% considera que a qualidade global destes serviços piorou.
35. A satisfação dos respondentes (21 empresas respondentes) incidiu sobre 14 parâmetros que contribuem para a qualidade do serviço ferroviário de transporte de mercadorias. Ao nível das empresas respondentes, os parâmetros “Proteção das mercadorias transportadas”, “Fiabilidade do transporte ferroviário (cancelamento dos serviços)”, “Pontualidade”, “Facilidade na aquisição do serviço (procedimentos formais, documentação)”, “Duração do transporte (velocidade média)”, “Adequação do material circulante (vagões) ao tipo de mercadoria”, “Necessidade de utilização de outro modo de transporte complementar” e “Adequação da infraestrutura para carregamento da carga” são aqueles onde existe um maior grau de satisfação, sempre acima da satisfação global dos serviços.
36. Com o intuito de se perceber qual a distribuição modal do transporte de mercadorias em Portugal Continental, solicitou-se aos respondentes que caracterizassem a distribuição das suas mercadorias por modo de transporte (ferroviário, rodoviário, marítimo ou aéreo) indicando o intervalo com a respetiva quantidade transportada.
37. Para permitir a análise destes dados, as empresas foram agrupadas em três intervalos de quantidade de mercadorias transportadas: inferior a 150.000 toneladas (ton), de 150.000 a 500.000 ton, e superior a 500.000 ton.

⁷ https://www.amt-autoridade.pt/media/3362/relat%C3%B3rio_consulta-utilizadores-de-servi%C3%A7os-ferrovi%C3%A1rios.pdf

⁸ https://www.amt-autoridade.pt/media/2716/consulta_ferrovia_mercadorias_2019.pdf

⁹ https://www.amt-autoridade.pt/media/3360/relatorio_consulta_ferrovia_2021.pdf

38. Verifica-se que, em particular no ano de 2020 e para as empresas respondentes que transportam quantidades inferiores a 500 mil ton, as suas necessidades têm sido predominantemente supridas com o recurso ao modo marítimo.

Por outro lado, para as empresas que transportam quantidades superiores a 500 mil ton foi o modo rodoviário que prevaleceu para suprir as necessidades de transporte de mercadorias em Portugal Continental. Observa-se que, há dois anos atrás, a generalidade das empresas que transportavam quantidades superiores a 150 mil toneladas recorriam predominantemente ao transporte rodoviário de mercadorias em Portugal Continental. O recurso ao transporte aéreo apenas foi mencionado por utilizadores que transportam quantidades superiores a 500 mil ton.

39. Verifica-se que existe uma preponderância do modo rodoviário nas mercadorias transportadas de e para território espanhol, independentemente das quantidades transportadas sendo que a situação nos dois anos anteriores era semelhante.
40. No transporte para o resto da Europa (excluindo a Península Ibérica), em 2020, a rodovia era o modo de transporte mais utilizado, assumindo o modo de transporte marítimo uma posição de destaque. A principal alteração nos últimos dois anos prende-se com o transporte marítimo que aparece como a principal opção de transporte para o resto da Europa, seguido do modo rodoviário e só depois o modo ferroviário. O transporte aéreo é o menos utilizado.
41. No que diz respeito à forma como as empresas organizam o seu serviço ferroviário de transporte de mercadorias, 75% das mesmas celebram contratos formais com operadores de transporte ferroviário de mercadorias não existindo tais contratos nos restantes casos (25%).
42. A maioria das empresas contrata diretamente a totalidade do serviço de transporte de mercadorias (70%), independentemente das quantidades a transportar ou da sua dimensão.
43. Nenhum dos respondentes apontou para uma diminuição da utilização do modo ferroviário, tendo a totalidade dos inquiridos afirmado que a sua expectativa era de aumento em Portugal Continental. Da mesma forma, a expectativa de utilização do transporte ferroviário no transporte internacional nos próximos dois anos é de aumento.
44. A maioria das empresas respondeu (85%) que o modo rodoviário, o modo de substituição preferencial, sendo o preço o principal motivo, mas também, a falta de capacidade ou ausência de ramais dedicados, a insuficiência de capacidade de

resposta/falta de oferta e a falta de infraestruturas adequadas, nomeadamente, nos Portos de Lisboa, Setúbal, Aveiro e Viana do Castelo.

C - Impacto da Operação a Nível Concorrencial

45. Tendo também em conta o anteriormente exposto, no que se refere ao mercado relevante **de transporte ferroviário de mercadorias em Portugal** aqui identificado, afigura-se que a presente notificação não tem qualquer impacto na estrutura atual do mercado uma vez que em resultado da operação de concentração continuarão a só existir duas empresas ativas no transporte ferroviário de mercadorias, a Captrain/Takargo e a Medway, sendo que a Notificante irá ficar com uma quota de mercado ([confidencial], em termos de Toneladas x Kilómetro transportadas.¹⁰
46. No que se refere ao **tráfego ferroviário transfronteiriço entre Portugal e Espanha** também não se identificam alterações significativas no mercado ([confidencial].
47. Tendo isto presente, a AMT considera que do ponto de vista, quer das atividades **de transporte ferroviário de mercadorias em Portugal**, como do **tráfego transfronteiriço entre Portugal e Espanha**, e face aos dados fornecidos no formulário de notificação, a **operação parece não suscitar preocupações jusconcorrenciais**, tendo em conta, designadamente, que:
- Ao nível do **de transporte ferroviário de mercadorias em Portugal** a **Notificante irá deter uma quota de mercado de cerca de** ([confidencial]. % **do tráfego ferroviário de mercadorias nacional**, pelo que não se parecem verificar constrangimentos à concorrência neste mercado que sejam suscetíveis de criar ou reforçar qualquer posição dominante por parte da Notificante;
 - Ao nível do **tráfego ferroviário transfronteiriço entre Portugal e Espanha** a ([confidencial]. pelo que também aqui não se parecem verificar constrangimentos à concorrência neste mercado que sejam suscetíveis de criar ou reforçar qualquer posição dominante por parte da Notificante;
48. Assim, considera-se que a presente **operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados relevantes aqui enunciados.**

¹⁰ Valores de quota de mercado registados em 2021 em termos de TKm.

49. Acresce que a operação em causa pode apresentar vantagens, do ponto de vista da internacionalização do mercado e da sua abertura a outras empresas europeias, potenciando a implementação de um espaço único ferroviário europeu.
50. Presentemente, e num mercado completamente liberalizado, a empresa Medway continua a dominar o mercado, por outro, a entrada de novo accionista no capital da Takargo poderá induzir maior concorrência e ainda potenciar o aumento de tráfego de mercadorias de Portugal para outros Estados-Membros da União Europeia.
51. O interesse no mercado nacional estará ancorado, não tanto na atratividade no mercado consumidor nacional – porque diminuto face a Espanha e França, mas estará sobretudo relacionado com o potencial exportador dos portos nacionais¹¹.
52. A AMT emitiu também relatórios anuais sobre o Tráfego Marítimo de Mercadorias no Contexto da Intermodalidade (2017¹², 2018¹³, 2019¹⁴ e 2020¹⁵), de onde decorre que, apesar da quota reduzida do transporte ferroviário no transporte de mercadorias na cadeia logística, importa promover uma maior transferência modal.
53. No contexto do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, o Pacto Ecológico Europeu aposta na aceleração da transição para a mobilidade sustentável e inteligente, envolvendo, entre outros, os seguintes aspetos: (i) A redução de 90% das emissões dos transportes até 2050, devendo todos os modos (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquático) contribuir para essa redução; (ii) Alcançar a sustentabilidade dos transportes, colocando os utilizadores em primeiro lugar e proporcionando-lhes alternativas mais baratas, acessíveis, saudáveis e limpas do que os seus atuais hábitos de mobilidade; (iii) Papel cada vez mais importante da mobilidade multimodal, automatizada e conectada, em conjunto com os sistemas inteligentes de gestão de tráfego possibilitados pela digitalização; (iv) Preços dos transportes que reflitam o seu impacto no ambiente e na saúde.
54. Importa, ainda, relevar a “Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro”, constante da Comunicação da CE, COM (2020) 789 final, de 9 de dezembro de 2020, na qual se reconhece que, apesar da

¹¹ Acompanhamento mensal do mercado portuário - <https://www.amt-autoridade.pt/gest%C3%A3o-do-conhecimento/modo-mar%C3%ADtimo-fluvial-e-portu%C3%A1rio/>

¹² https://www.amt-autoridade.pt/media/1783/transporte_maritimo_mercadorias_contexto_intermodalidade_2017.pdf

¹³ https://www.amt-autoridade.pt/media/2131/trafego_maritimo_mercadorias_intermodalidade_2018.pdf

¹⁴ https://www.amt-autoridade.pt/media/2711/trafego_maritimo_mercadorias_contexto_intermodalidade.pdf

¹⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/3316/trafego_mercadorias_contexto_intermodalidade_2020.pdf

mobilidade trazer muitos benefícios para a sociedade e economia, não é desprovida de custos, sendo o maior desafio que o setor dos transportes enfrenta atualmente, a redução significativa das respetivas emissões e tornar-se mais sustentável.

55. Efetivamente, dada a elevada percentagem de emissões totais de gases com efeito de estufa na UE, o objetivo de reduzir essas emissões em 55%, a fim de atingir um impacto neutro no clima até 2050, apenas será alcançado através da introdução de políticas mais ambiciosas para reduzir sem demora a dependência dos transportes em relação aos combustíveis sólidos e em sinergia com os esforços de poluição zero, recordando que, tal como anteriormente referido, a meta é de redução de 90% das emissões do setor dos transportes nesse mesmo horizonte (2050).
56. Especificamente para o transporte ferroviário de mercadorias, a referida Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, tendo em vista alcançar essa meta de redução de emissões e concretizar os objetivos associados a uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, definiu o marco do aumento do transporte ferroviário de mercadorias em 50% em 2030 e duplicação até 2050.
57. Assim, tornar a mobilidade mais ecológica deve constituir o novo desígnio que permita ao setor dos transportes crescer, apostando num sistema de transportes multimodal eficiente e interligado, com redes otimizadas, em particular a portuária e ferroviária, devidamente suportadas numa infraestrutura de abastecimento de veículos e navios com emissões nulas ou muito reduzidas, seja, por exemplo, pela plena eletrificação da rede ferroviária e dotação das infraestruturas rodoviárias e portuárias, de postos de abastecimento de combustíveis hipocarbónicos e renováveis.
58. Neste contexto, considera-se que a entrada de capital de empresas não nacionais no mercado ferroviário de transporte de mercadorias poderá potenciar o tráfego internacional de mercadorias dentro da União Europeia, que, de uma forma geral se tem considerado encontrar-se pouco promovido¹⁶ (ainda que se considere que as principais restrições estejam relacionadas com a capacidade da infraestrutura e não com a disponibilidade na realização de serviços).
59. Por outro lado, não se afigura que, na cadeia logística, a operação possa provocar alterações na estrutura do mercado, seja porque, pelas entidades adquirente e adquiridas, não se afigurar existirem ligações preferenciais (num mercado liberalizado) com concessionárias de portos nacionais, nem com o transporte rodoviário de

¹⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_en

mercadorias, atomizado em milhares de empresas e com uma quota de mercado no transporte rodoviário de mercadorias muito superior ao transporte ferroviário.

D. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, Promotores, Profissionais e Utilizadores/Consumidores e Contribuintes.

60. No desenvolvimento da sua missão enquanto Regulador Económico Independente com jurisdição no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), a AMT adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado.
61. Neste contexto e nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, compete à AMT, zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente um quadro regulatório orientado para a supressão de falhas de mercado e redução e, tendencialmente, eliminação das falhas de Estado, ponderando as Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
62. De entre outras atribuições de autoridade, sublinham-se a promoção e defesa da concorrência nos setores que lhe estão adstritos, em cooperação com a Autoridade da Concorrência, bem como em matéria de proteção dos direitos e interesses dos utilizadores/utentes, devendo ainda, naturalmente, ter em devida conta outros objetivos, como a defesa do interesse público e o desenvolvimento sustentável.¹⁷
63. Neste contexto, e de modo particular, a lei comete 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 adotar.¹⁸
64. Neste quadro, para além da avaliação jusconcorrencial, e considerando o interesse público que compete à AMT especificamente prosseguir, cabe aferir se a Operação poderá ter impacto a outros níveis, em particular ao nível das **racionalidades dos**

¹⁷ Cfr. artigo 5.º dos Estatutos.

¹⁸ Cfr. artigo 5.º, n.º 5 dos Estatutos.

Investidores, dos Empreendedores /Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores e dos Contribuintes, e se esse impacto tem especial relevância para a análise jus-concorrencial referente à presente Operação de Concentração.

D.1 - Racionalidade dos Investidores

65. A operação de concentração surge inserida na estratégia de alargamento das atividades da rede “CAPTRAIN” a Portugal, sendo que a Captrain Holding SAS detém já um conjunto de empresas ferroviárias que desenvolvem e oferecem soluções de transporte ferroviário de mercadorias em toda a Europa, com operações em vários mercados europeus (França, Alemanha, Itália, Bélgica, Espanha, Polónia, República Checa).
66. Do ponto de vista do impacto no investimento que pode apresentar a incorporação da Takargo no universo de empresas detidas pela Captrain Holding SAS, é nosso parecer que o impacto será positivo, pois trará o know-how e a capacidade financeira de um grande grupo que realiza operações de transporte e logísticas à escala europeia, podendo contribuir, para o reforço do investimento, em recursos humanos e equipamentos, gerador do desenvolvimento de soluções inovadoras e conquista de novos mercados, aumentando assim a quota modal do transporte ferroviário.
67. Do ponto de vista jus-concorrencial não se vislumbra que este investimento traga um impacto negativo que se possa traduzir num prejuízo para a concorrência nos mercados relevantes em apreço, ([confidencial]).

D.2 - Racionalidade dos Promotores, Profissionais e Utilizadores/Consumidores

68. Na perspetiva dos utilizadores, não se antevê que da operação de concentração resulte qualquer impacto negativo pois a estrutura do mercado de produto e geográfico mantém-se inalterada, e a pressão competitiva, quer no mesmo modo de transporte quer em outros modos alternativos de transporte, também continuará presente nos mesmos termos que existiriam se a operação não tivesse lugar.
69. Assim, não se anteveem preocupações relacionadas com a proteção dos utilizadores dos serviços proporcionados pela Notificante, resultantes desta operação de concentração.
70. Por sua vez, na perspetiva dos profissionais, e como já referido anteriormente, esta operação é suscetível de aumentar o *know-how*, beneficiando os trabalhadores nos mercados de transporte ferroviário de mercadorias, bem como, com o potencial, e

desejável, aumento da competitividade e da atividade nestes mercados, ter igualmente um impacto positivo em termos de geração de emprego sustentado.

D.3 - Racionalidade dos Contribuintes

71. A atividade objeto da operação de concentração desenvolve-se num quadro de livre acesso e exercício, não implicando qualquer financiamento público. Nestes termos, não se antevê que a operação em análise possa ter repercussão negativa ao nível dos contribuintes, podendo ao invés, representar um impacto positivo se a empresa se desenvolver e prosperar, gerando mais receita em impostos para o Estado, e maior receita para o gestor de infraestrutura pelo pagamento das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, diminuindo as compensações pagas pelo Estado pelas obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária.

IV. Conclusões

Face ao que tudo o que anteriormente ficou exposto, o parecer da AMT, no quadro do estabelecido no n.º 1 do artigo 55.º do Regime Jurídico da Concorrência, é de **não oposição** relativamente à operação de concentração em causa.

Lisboa, 14 de abril de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino