

PARECER N.º 76/AMT/2022

Destinatário: AdC – Autoridade da Concorrência

Assunto: Ccent. n.º 44/2022 - Logista / Herinvemol

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 44/2022**, 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 **Compañia de Distribución Integral Logista Holdings, S.A. (Logista)** do **controlo exclusivo** da **Herinvemol, S.L. (Herinvemol)**, empresa-mãe do **Grupo El Mosca**.
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 Empreendedores/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 **Logista**, que é a **Adquirente** e a **Notificante**, sobre a **Herinvemol**, ou seja a **Adquirida**.

4.1. [confidencial]

4.2. [confidencial]

5. Atualmente, portanto antes da concretização da operação de concentração em análise, as duas partes envolvidas já se encontram presentes em Portugal, através das empresas referidas de seguida.

5.1. No que reporta ao **Grupo Logista**, ou seja da **Adquirente**:

5.1.1. [confidencial]

5.1.2. [confidencial]

5.1.3. [confidencial]

5.1.4. [confidencial]

5.1.5. [confidencial]

5.1.6. [confidencial]

5.2. Relativamente ao **Grupo Mosca**, portanto no contexto da **Adquirida**:

5.2.1. [confidencial]

5.2.2. [confidencial]

5.2.3. [confidencial]

6. Para além de Portugal, a presente operação de concentração também foi comunicada em Espanha, à *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*.

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

7. A Notificante identifica para Portugal a AMT como autoridade reguladora competente, o que se considera plenamente justificável, na medida em que a atividade das partes envolvidas nesta operação de concentração (Adquirente e Adquirida) no nosso país se

enquadram no âmbito do ecossistema da mobilidade e dos transportes, particularmente nos domínios do transporte de mercadorias, fundamentalmente rodoviário e de longa distância, e de serviço de transitário no transporte marítimo.

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 da prestação de serviços de transporte internacional de mercadorias, por via rodoviária, em carga completa, e da prestação de serviços de transitário, por via marítima.
9. Na **notificação apresentada pela Logista à AdC (Notificação)** é referido, designadamente, que:

9.1. *“A Transação Proposta não dará origem a quaisquer preocupações jusconcorrenciais, [confidencial]”.*

9.2. [confidencial].

9.3. [confidencial].

9.4. [confidencial].

9.5. [confidencial]

10. É igualmente referenciado que, no cenário pré-concentração, “[confidencial]”.

III.1.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

11. 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.
12. 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.
13. A operação de concentração incide sobre os setores do transporte de mercadorias e da atividade de transitário, estando em causa, no que se refere às atividades exercidas pela

Adquirida em Portugal, os mercados do transporte internacional de mercadorias por via rodoviária, e a prestação de serviços de transitário por via marítima.

14. No que reporta ao mercado da prestação de serviços de transporte internacional de mercadorias, por via rodoviária, em carga completa, importará mencionar que, de acordo com a Notificação, *“A prática decisória europeia e a nacional estabelecem várias segmentações mais finas do mercado de transporte de mercadorias com base no tipo de mercadoria transportada, na categoria da carga transportada, nos meios de transporte utilizados, ou em função da escala em que estes serviços são prestados.”*.

No caso específico do transporte rodoviário, e considerando o tipo de mercadoria transportada, *“é ainda possível segmentar o mercado da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em temperatura controlada¹, que se centra essencialmente no transporte de produtos perecíveis ou outros produtos cujo transporte deve ser feito a temperatura controlada (i.e. refrigerada ou até, em alguns casos, congelada).*

Já no que concerne à categoria da carga transportada, a prática decisória nacional tem igualmente distinguido, dentro do transporte de mercadorias por via rodoviária, o transporte em “full truck load” ou em carga completa² do transporte de carga fracionada. No caso do transporte em carga completa, os bens ou mercadorias transportadas ocupam em regra a totalidade do camião de transporte, enquanto na categoria de carga fracionada, os bens ou mercadorias transportadas só ocupam uma parte do espaço disponível no camião.”.

15. A principal atividade do Grupo El Mosca, integrado na Adquirida, centra-se no transporte rodoviário de carga completa.
16. Existe ainda *“uma outra possível segmentação do mercado do transporte de mercadorias por via rodoviária, podendo distinguir-se entre os serviços que são prestados numa escala internacional (quando a mercadoria em questão é transportada de um país para outro) ou numa escala meramente doméstica (quando o transporte da mercadoria é limitado ao território de um mesmo país)³”*.

Releva que “[confidencial]”..”.

¹ Veja-se, a título exemplificativo, a decisão da AdC no processo Ccent. 12/2008 – Inter-Risco/Frissul.

² Veja-se, a título exemplificativo, a decisão da AdC no processo Ccent. 10/2010 – Fundo Explorer II/Transportes Gonçalves.

³ Veja-se, a título exemplificativo, as decisões da Comissão Europeia nos processos M.5933 - MARFRIG/KEYSTONE; M.6570 - UPS/TNT Express, M.5096 - RCA/MAV CARGO, M.5480 - DEUTSCHE BAHN/PCC LOGISTICS, M.5877 - GEODIS/GIRAUD.

17. A Notificante entende que, *“Atendendo ao exposto, em linha com a prática decisória da AdC e da Comissão Europeia, e dada a inexistência de problemas jusconcorrenciais decorrentes da presente operação de concentração, mesmo que se considere uma segmentação mais fina do mercado, a Transação Proposta deverá ser assim examinada no contexto do mercado da prestação de serviços de transporte de mercadorias, por via rodoviária, em full load truck (carga completa) ao nível do EEE, considerando naturalmente os efeitos da transação também a nível nacional.”*.
18. Ora, neste mercado específico dos serviços de transporte internacional de mercadorias, por via rodoviária, em carga completa, e de acordo com a informação da Notificante, a quota de mercado [confidencial]”.
19. Por sua vez, no mercado da prestação de serviços de transporte rodoviário internacional de mercadorias em temperatura controlada, as quotas de mercado [confidencial]”..
20. Em face do exposto, e para esses mercados específicos, a AMT não antecipa a eventual ocorrências de questões jus concorrenciais, bem como nada obsta ao entendimento expressado pelo Notificante.
21. No que concerne ao mercado de prestação de serviços de transitário, por via marítima, em que o Grupo El Mosca atua, este encontra-se regulado em Portugal pelo Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, que define a atividade transitária como sendo a *“prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direção das operações relacionadas com a expedição, receção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção:*
- a) *Gestão dos fluxos de bens ou mercadorias;*
 - b) *Mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respetivos contratos de transporte;*
 - c) *Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal.”*.
22. Por sua vez, a Notificação refere igualmente que [confidencial]”.
23. Concretamente no mercado de prestação de serviços de transitário por via marítima, e igualmente de acordo com a Notificação, a quota de [confidencial]”..
24. Neste contexto, conclui a Notificante “[confidencial]”..”.

25. Assim, e também esse mercado de serviços de transitário por via marítima, a AMT não perspetiva a eventual ocorrência de questões jus concorrenciais, bem como não tem nada a opor ao entendimento expressado pelo Notificante.
26. Igualmente, e de forma global, nada se tem a objetar a que a definição exata do mercado do produto possa ser deixada em aberto.

III.1.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

27. 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.
28. Também para efeitos de mercado geográfico relevante, a Notificante considerou [confidencial]”..
29. No primeiro caso, assinala que “[confidencial]”..”.
30. Para o mercado da prestação de serviços de transitário por via marítima, é mencionado na Notificação que “[confidencial]”..”.

Desta forma, a Notificante considerou adequado “[confidencial]”..”.

31. Neste contexto, as conclusões apresentadas na Notificação quanto ao mercado geográfico relevante apontam para que, em geral, “[confidencial]”..”.
32. 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, conforme anteriormente mencionado, que não se antecipam preocupações jus concorrenciais com a presente operação de concentração.

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

- 33.** 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, 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.
- 34.** 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 Empreendedores/Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
- 35.** 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.
- 36.** Na perspetiva dos Investidores, e em face do mercado fortemente concorrencial e atomizado do transporte rodoviário de mercadorias, implicando quotas de mercado de expressão bastante reduzida dos vários prestadores de serviços, em particular no âmbito de atuação no território nacional, mesmo considerando as segmentações de mercado do transporte em carga completa e em temperatura controlada, não se perspetiva que a presente operação de concentração apresente um impacte com significado no âmbito desta Racionalidade.

Igualmente no domínio da atividade transitória no transporte marítimo, também não se afigura a ocorrência de qualquer alteração de estrutura no mercado, na medida em que, na prática, apenas haverá uma mudança de propriedade da empresa que presta este tipo de atividade, e normalmente sem impacto expressivo numa perspetiva exclusiva do investimento.

37. Igualmente na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, também não se antecipam impactos de relevo em face da atomização do mercado, sem prejuízo de que a presença mais alargada do Grupo Logista nos serviços de transporte em território nacional possa ser suscetível, potencialmente, a um nível mais pontual nos nichos de mercado deste prestador de serviços, de oferecer um conjunto mais diversificado de serviços.
38. 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 da atomização dos mercados em causa, não deverá ter uma expressão com significado.

IV. CONCLUSÕES

39. 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, 29 de setembro de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino