

DECISÃO DE ARQUIVAMENTO
Artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio
INFORMAÇÕES GERAIS
Ref.ª interna: PRC 2013/3

Origem: Denúncia apresentada pela empresa TAKARGO – Transporte de Mercadorias, S.A.

Empresas envolvidas: CP CARGA – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.

Natureza da Infração: Eventual abuso de posição dominante, consubstanciado na prática de preços predatórios

Normas aplicáveis: Artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio; artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho; artigo 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)

Regulador Setorial: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. e Unidade de Regulação Tarifária

DO PROCESSO
I. ORIGEM

1. Em 29 de junho de 2012, a TAKARGO – Transporte de Mercadorias, S.A. (TAKARGO) apresentou uma denúncia junto da Autoridade da Concorrência (AdC), sinalizando um alegado abuso de posição dominante por parte da CP CARGA – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. (CP CARGA), consubstanciado na prática de preços predatórios (fls. 17 e ss.).
2. Em particular, a TAKARGO alegou que a prática teria ocorrido no transporte de mercadorias por ferrovia em contentores¹, no corredor Sines – Entroncamento², percurso em que a CP CARGA alegadamente teria praticado preços abaixo dos custos variáveis médios e muito abaixo dos custos médios totais.
3. Procurando sustentar a sua denúncia, a TAKARGO indicou os seguintes preços/km alegadamente praticados pela CP CARGA nos três corredores seguintes:³

Tabela 1 – Preços/Km alegadamente praticados pela CP CARGA

ANO	Sines - Entroncamento	Lisboa - Elvas	Lisboa - Leixões
2010	[CONFIDENCIAL – DADOS CONTRATUAIS]		
2011			
2012			

Fonte: Takargo

4. A denunciante identificou como operadores no transporte de mercadorias na rede ferroviária nacional a CP CARGA, a quem atribui uma quota de mercado de 100% no segmento dos contentores, a TAKARGO e a COMSA – Rail Transport (COMSA), acrescentando que este último é seu parceiro e que, na prática, não tem operação em Portugal.

¹ A denunciante identificou esta modalidade de transporte como o mercado de produto/serviço relevante, uma vez que entende que determinado tipo de cargas e mercadorias só são suscetíveis de ser transportadas em contentores.

² Não obstante o enfoque dado ao percurso Sines – Entroncamento, a denunciante afirma que o mercado geográfico relevante tem um âmbito nacional.

³ Os três corredores corresponderam, segundo os dados estatísticos relativos a [CONFIDENCIAL - ESTATÍSTICAS] citados pela denunciante, aos principais fluxos nacionais de contentores, destacando-se o corredor [CONFIDENCIAL - ESTATÍSTICAS] pelo número de contentores transportado superior ao dos demais percursos.

5. Quanto à fundamentação dos alegados preços predatórios, a denunciante começou por calcular os custos variáveis médios da CP CARGA, sem os atribuir a qualquer serviço ou percurso específico, com base em “dados de mercado disponíveis”⁴, estimando-os em **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km, para a **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]**, e em **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km, para a **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]**.
6. O custo variável de **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km da **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** decompõe-se, segundo a denúncia, da seguinte forma: **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]**.
7. O custo variável de **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km da **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** vem decomposto da seguinte forma: **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]**.
8. Concluiu a TAKARGO que os preços praticados pela CP CARGA no transporte a *diesel* no corredor Sines – Entroncamento (**[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km em 2011 e **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km em 2012) são inferiores ao custo variável médio de **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km.
9. A denunciante acrescentou que os preços praticados pela CP CARGA em todos os percursos/corredores por si considerados, nomeadamente nos percursos Lisboa – Elvas e Lisboa – Leixões, seriam muito inferiores aos custos totais médios, que calcula em **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km, para a **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]**, e em **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** €/km, para a **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]**.
10. Para a TAKARGO, os preços que estão situados no intervalo entre os custos variáveis médios e os custos totais médios são também abusivos, na medida em que se inserem numa alegada estratégia da CP CARGA de eliminação da concorrência, supostamente comprovada pelo trecho do Relatório e Contas desta última para 2010 (pp. 38 e 39 do Relatório), onde se lê “fixados os pressupostos e o contexto é então possível efetuar-se a seguinte leitura dos resultados e da procura: ficou esbatida e praticamente residual à capacidade de penetração dos nossos concorrentes no mercado ferroviário, tendo até a CP CARGA reforçado a sua posição, com o domínio quase absoluto do mercado interno (97% de quota), 85% de quota no mercado transfronteiriço e o domínio integral dos fluxos ferro-marítimos nacionais”.
11. Foi, ainda, denunciada uma alegada subsídio efetuada pela CP – Comboios de Portugal, E.P.E. (CP), detentora única da CP CARGA, da operação deficitária desta última, com recurso a dinheiros públicos.
12. A TAKARGO aludiu também, embora de forma genérica, a alegados indícios da prática de preços predatórios, por parte da CP CARGA, no serviço de manipulação e estacionamento de contentores (*handling*) nos respetivos terminais (neste último caso, na sua resposta ao pedido de elementos complementares à denúncia formulado pela AdC, fls. 64).
13. Em cumprimento do despacho proferido pelo Conselho da AdC, em 24 de abril de 2013, foi aberto o processo de contraordenação com o n.º PRC/2013/3, nos termos da al. a) do n.º 1 do artigo 17.º dos Estatutos da Autoridade da Concorrência então em vigor, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de janeiro, do n.º 1 do artigo 8.º e do n.º 1 do artigo 17.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, lei processual aplicável nos termos da al. a) do n.º 1 do artigo 100.º, tendo a CP CARGA a qualidade de visada.

⁴ A denunciante calculou os custos variáveis e fixos com base no que considera serem valores de mercado, que afirma terem por base **[CONFIDENCIAL – SEGREDOS DE NEGÓCIO]** (fls. 69).

14. Em 2 de julho de 2013, a AdC registou o processo na Rede ECN (European Competition Network), uma vez que, tendo presentes as alegadas práticas restritivas e as quotas do incumbente histórico no transporte ferroviário de mercadorias resultantes duma análise perfunctória, a Autoridade considerou poder haver o risco de encerramento do mercado nacional, com a consequente afetação do comércio entre Estados-membros.

II. COMUNICAÇÃO AO REGULADOR SETORIAL

15. Em 13 de maio de 2013, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 19/2012, a AdC deu conhecimento da denúncia ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) solicitando pronúncia sobre a mesma (fls. 101).
16. O IMT não emitiu pronúncia.
17. Em 12 de junho de 2013, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 19/2012, e na al. i) do n.º 3 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, que estabelece as atribuições e competências da Unidade de Regulação Ferroviária (URF), a AdC deu conhecimento da denúncia à URF, solicitando pronúncia sobre a mesma (fls. 179).
18. A URF pronunciou-se em 12 de agosto de 2013 (fls. 275 e ss.). Na sua pronúncia, a URF informou que as suas competências, em matéria de preços, versam apenas sobre os preços praticados pelo gestor da infraestrutura relativamente aos operadores, e que lhe cabe, enquanto unidade reguladora, garantir o acesso dos operadores à rede ferroviária nacional e aos terminais de mercadorias, tendo fornecido cópia da sua recomendação relativa ao acesso aos terminais de mercadorias, de dezembro de 2009, e das respostas da CP CARGA ao questionário *Rail Market Monitoring Scheme*.

III. DILIGÊNCIAS DE INVESTIGAÇÃO

19. Em setembro de 2012, a AdC solicitou à denunciante elementos complementares à exposição inicial, para esclarecimento e sustentação dos preços e dos custos (incluindo a sua justificação e classificação como variáveis e fixos) que imputou aos serviços prestados pela CP CARGA (fls. 52 e 53), tendo a denunciante fornecido elementos em 22 de outubro de 2012 (fls. 55 e ss.).
20. A CP CARGA foi notificada, na qualidade de empresa visada, de pedido de elementos referentes, designadamente, à atividade de transporte no território nacional e aos serviços complementares nos terminais e estações de triagem, nos anos de 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013 (fls. 259 a 261). A resposta ao pedido de elementos foi recebida na AdC em 3 de setembro de 2013 (fls. 317 e ss.).
21. A AdC solicitou esclarecimentos adicionais à CP CARGA, para melhor conhecimento do respetivo sistema de registo e contabilização de custos e proveitos e sistema de controlo de gestão, em 28 de janeiro de 2014, tendo agendado diligência de investigação, mediante comunicações dirigidas à empresa em 13 e 24 de fevereiro do mesmo ano (fls. 610 e 611, 777 e 778, e 873 e 874). A CP CARGA respondeu em 3 e 19 de fevereiro de 2014 (fls. 743 a 747 e 872).
22. Em 6 de março de 2014, a AdC procedeu às diligências de investigação previstas nas als. a) e b) do n.º 1 do artigo 18.º da Lei n.º 19/2012, nas instalações da CP CARGA, em Lisboa, tendo assim conhecido o sistema de registo e contabilização de custos e proveitos e o sistema de controlo de gestão da empresa, obtido esclarecimentos dos seus colaboradores, acedido aos documentos e suportes informáticos associados aos referidos sistemas, bem como obtido

esclarecimentos dos respetivos autores e/ou utilizadores (cf. auto de diligências a fls. 1069 a 1074).

23. A AdC dirigiu novo pedido de elementos à CP CARGA em 26 de março de 2014, designadamente indagando sobre o seu processo de elaboração, orçamentação e apresentação de propostas comerciais de prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, e requerendo cópias da documentação/ficheiros de suporte (seguido de pedidos complementares para integral acesso aos ficheiros informáticos entretanto disponibilizados, em 18 e 20 de junho de 2014) (fls. 1138 a 1142, 1373 e 1375).
24. A CP CARGA respondeu a estes pedidos de elementos em 28 de abril e 26 e 30 de junho de 2014 (fls. 1153 e ss. e 1377 a 1382).
25. Finalmente, em 20 de agosto de 2014, a AdC solicitou à CP CARGA cópias das atas das reuniões do Conselho de Administração de 2009 a 2013 e das reuniões da Comissão Executiva desde a sua criação, cópias das orientações que a tutela governamental tenha efetivamente dirigido à CP CARGA em 2011 e nos anos subsequentes, com reflexo nos preços praticados pela empresa, e esclarecimentos quanto à classificação dos custos de mão-de-obra utilizada na orçamentação de propostas comerciais (fls. 1392 a 1396).
26. Em 15 de setembro de 2014, a CP CARGA respondeu ao pedido de elementos suprarreferido, tendo, designadamente, disponibilizado cópia de 181 atas de reuniões do respetivo Conselho de Administração, informado que não são lavradas atas das reuniões da Direção Executiva (que, informou, terá sido criada em março de 2013), fornecido cópia de documentos emanados da tutela e prestado esclarecimentos quanto à classificação dos custos de mão-de-obra (fls. 1404 e ss.).
27. No que toca a outras fontes de elementos, que não a visada, em 28 e 30 de janeiro de 2014 e em 27 de fevereiro do mesmo ano, a Autoridade dirigiu um inquérito a 24 empresas utilizadoras de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, identificadas pela CP CARGA como suas clientes, na sua resposta de 3 de setembro de 2013 (fls. 613 a 741 e 896 a 901).
28. As respostas de 24 empresas foram rececionadas entre 6 de fevereiro e 26 de março de 2014 (fls. 751 a 760, 763 a 772, 779 a 791, 800 a 871, 876 a 893, 904 1047-K, 1047-R a 1047-T, 1047-W a 1049, 1053 a 1065, 1083 a 1098, 1113 a 1132, 1144 e 1145).

IV. COMUNICAÇÃO DO SENTIDO PROVÁVEL DE ARQUIVAMENTO À DENUNCIANTE

29. Cumprindo o disposto no n.º 4 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, a AdC notificou a TAKARGO, através do ofício n.º S-AdC/2014/3369, de 24 de outubro de 2014, do Sentido Provável de Decisão de Arquivamento, adotado pelo Conselho da Autoridade da Concorrência em 23 de outubro de 2014, tendo fixado um prazo de 10 dias úteis para a denunciante, querendo, apresentar por escrito as observações tidas por convenientes acerca do mesmo (fls. 1458 a 1475).
30. Notificada para o efeito, através do já referido ofício n.º S-AdC/2014/3369, a TAKARGO apresentou as suas observações através de ofício remetido à AdC, em 10 de novembro de 2014 (fls. 1476 a 1478).
31. A TAKARGO afirmou que parte substancial da informação que sustenta o sentido provável da decisão foi considerada confidencial pela AdC, o que, no seu entendimento, impossibilitou a sua pronúncia fundamentada, nada mais tendo observado ou requerido quanto a esta matéria.

32. Acrescentou ainda a denunciante que a classificação das rubricas de custos (e o que se considera custo evitável) pressupõe uma margem considerável de subjetividade, que entende agravada pelo facto de existir uma rubrica de alocação de custos (indicada pela CP CARGA, a título confidencial, como sendo a rubrica **[CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]**), relativamente à qual desconhece em concreto em que consiste e que montantes envolve.

DOS FACTOS

V. ARGUIDA

33. A CP CARGA, constituída em julho de 2009 (na sequência da autonomização da atividade de transporte de mercadorias da empresa CP, a sua única acionista), é uma empresa que opera no setor de transporte de mercadorias na rede ferroviária nacional.
34. Através de parcerias estabelecidas com operadores internacionais, a CP CARGA assegura, também, o transporte de mercadorias entre Portugal e o resto da Europa⁵, sendo de destacar o serviço IBERIANLINK resultante da aliança estratégica com o operador espanhol Renfe Mercancías, S.A. (RENFE).⁶
35. Os serviços de transporte disponibilizados pela CP CARGA abrangem tráfegos multimodal, graneis líquidos e sólidos, produtos siderúrgicos, materiais de construção, produtos florestais ou automóveis.⁷
36. De acordo com os dados do IMT⁸, em 2012, a empresa visada tinha ao seu serviço um total de 50 locomotivas, 16 das quais movidas *diesel* e 34 elétricas, e operava com 2829 vagões. Disponha, ainda, de cerca de 266 responsáveis de condução (efetivo médio).
37. A CP CARGA gere, igualmente, diversos terminais de mercadorias localizados em Mangualde, Darque, Tadam, Guarda, Fundão, Leiria, Poceirão, Vale da Rosa, Loulé, Praias do Sado, Bobadela e Leixões, estando os primeiros oito mais aptos para armazenagem e atividades complementares ao transporte e os dois últimos especialmente vocacionados para operações logísticas de carga e descarga de contentores ou caixas móveis.⁹

VI. MERCADO

A. PRODUTO/ SERVIÇO

38. O transporte de mercadorias pode ser realizado por via terrestre, marítima e aérea. O transporte de mercadorias por via terrestre pode ser realizado com recurso à rede rodoviária e/ou à rede ferroviária.
39. O transporte ferroviário de mercadorias corresponde à movimentação de carga em veículos que circulam sobre carris (isto é, comboios compostos por locomotivas/automotoras e

⁵ Cf. Relatório e Contas de 2013, p.7, consultado em:

<http://www.cpcarga.pt/templates/cpcarga/pdf/Relatorio%20Contas%202013.pdf>.

⁶ Informação consultada em <http://www.cpcarga.pt/index.php/pt/servicos/iiberian-link>.

⁷ Informação consultada em <http://www.cpcarga.pt/index.php/pt/servicos/transporte-de-mercadorias>.

⁸ Cf. Transporte Ferroviário – Relatório de Segurança de 2012, consultado em:

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/relatoriosectoriais/Documents/RelatorioAnualSegurancaTranspFerrOviario2012.pdf>

⁹ Cf. Relatório e Contas de 2013, p.7, consultado em:

<http://www.cpcarga.pt/templates/cpcarga/pdf/Relatorio%20Contas%202013.pdf>

<http://www.cpcarga.pt/index.php/pt/rede/terminais> e resposta da CP CARGA ao pedido de elementos formulado pela AdC em 22 de julho de 2013, fls. 321 dos autos.

vagões de carga ligados entre si), segundo uma rota pré definida, normalmente designada por “percurso”.

40. Os produtos a expedir podem ser colocados diretamente nos vagões de carga ou em contentores. Um vagão de carga é um veículo ferroviário normalmente destinado ao transporte de mercadorias.¹⁰ Um contentor é uma caixa de metal ou de madeira, de dimensão padronizada¹¹, destinado ao acondicionamento e transporte de carga, que, depois de devidamente carregado, é colocado no vagão.¹²
41. Embora, na generalidade dos casos, possam ser utilizados indistintamente no acondicionamento de qualquer tipo de mercadoria¹³, a utilização de contentores é a mais adequada no caso do transporte de produtos frágeis ou delicados e, sobretudo, de produtos que são objeto de transporte por mais do que um modo.¹⁴
42. O serviço de transporte ferroviário de mercadorias pode ser realizado na modalidade de comboio-bloco (também designado por comboio completo) ou vagão isolado¹⁵.
43. O serviço de comboio completo corresponde à afetação da totalidade da capacidade disponível num comboio a um único cliente, sendo os locais de origem e destino, os horários e a frequência estipulados pelo próprio cliente.¹⁶
44. O serviço de vagão isolado corresponde à operacionalização de comboios compostos por vagões individuais de diferentes origens e clientes, sendo, primeiramente, transportados para uma estação de triagem, onde se procede à sua agregação para posterior expedição até ao local de destino. Este tipo de serviço é, normalmente, organizado por iniciativa do transportador, sendo este quem define os moldes (horário e frequência) em que se realiza.¹⁷

Substituibilidade entre modos de transporte

45. Normalmente, atendendo à localização geográfica da procura, às características da mercadoria (nomeadamente peso, tamanho ou valor), às quantidades a transportar, ao local de destino, ao prazo e ao preço, os modos aéreo, marítimo e rodoviário não são considerados, pelos clientes, substitutos entre si.¹⁸
46. No âmbito do inquérito que a AdC dirigiu a diversas empresas utilizadoras de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, em janeiro e fevereiro de 2014, a generalidade dos inquiridos justificou a opção pelo modo ferroviário por razões que se prendem com o custo do serviço, peso e volume/quantidade de carga a transportar, tempo da mercadoria em trânsito, proximidade a terminal ferroviário, distância a percorrer, simplificação da cadeia

¹⁰ Cf. EUROSTAT, ITF, UNECE (2009) – Glossário de Estatísticas para o Transporte, consultado em http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/coded_files/transport_glossary_4_ed_PT.pdf

¹¹ A dimensão de referência, estabelecida pelo sistema ISO (*International Organization for Standardization*) é o contentor com 20 pés de comprimento, a qual, por sua vez, deu origem a uma unidade estatística de medida normalizada para contentores com diversas capacidades, também usada para descrever a capacidade de navios porta-contentores ou de terminais. Assim, em termos estatísticos, um contentor ISO com 20 pés é igual a 1,00 TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*); um contentor ISO de 40 pés é igual a 2,00 TEU; um contentor com um comprimento situado entre 20 e 40 pés é igual a 1,50 TEU e um contentor com comprimento superior a 40 pés é igual a 2,25 TEU (Glossário de Estatísticas para o Transporte já citado).

¹² O contentor adequa-se, igualmente, à circulação por via marítima ou por estrada.

¹³ Antes do desenvolvimento dos contentores, os produtos eram transportados em vagões.

¹⁴ Cf. decisão da Comissão no caso COMP/M.4746 Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS), de 6 de novembro de 2007.

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ Cf. por exemplo, decisões da Comissão nos casos COMP/M.2905 Deutsche Bahn/Stinnes de 17 de setembro de 2002 e COMP/M.5450 KÜHNE/HGV/TUI/HAPAG-LLOYD, de 12 de junho de 2009.

logística ou, mesmo, por preocupação ambiental (cf. pontos 27 e 28, para indicação precisa do questionário da AdC e das respostas recebidas).¹⁹

47. As empresas indicaram, como alternativa ao transporte ferroviário, o modo rodoviário, o qual seria, no entanto, uma opção mais onerosa,²⁰ ou que a escolha por esse modo só muito pontualmente seria considerada uma possibilidade viável, designadamente em situações de interrupção/suspensão do serviço ferroviário (greves) ou no caso de um serviço extraordinário e urgente²¹. Também foi referido que não existiria, de todo, alternativa viável.²²
48. Algumas das empresas chegaram mesmo a quantificar as vantagens de custo do modo ferroviário face ao modo rodoviário, as quais seriam da ordem dos 50%, nos percursos Sines-Lisboa, Lisboa-Leixões e Lisboa-Elvas.²³
49. Refira-se, ainda, as respostas de apenas duas das empresas inquiridas, que referem que, somente para pequenas quantidades de contentores a expedir, o modo rodoviário constitui alternativa ao modo ferroviário.²⁴
50. Inquiridas sobre qual seria a sua reação a um hipotético aumento permanente, pequeno mas significativo, dos preços do transporte ferroviário de contentores (5%-10%), os principais clientes afirmaram que não considerariam escolher outro modo, sujeitando-se ao referido aumento. Nesta resposta foram inequívocas as empresas que, em 2013, representaram cerca de 75% do total de TEU movimentados pela CP CARGA.²⁵
51. No caso específico do transporte de contentores, o modo rodoviário, mais do que substituto, tende a ser complementar ao modo ferroviário, dado tratar-se de uma forma de acondicionamento padronizada, particularmente adaptado ao transporte multimodal.²⁶
52. Uma das inquiridas informou que a carga contentorizada tem sempre a possibilidade de ser reencaminhada por navio, situação que utiliza com alguma regularidade entre os portos de Sines e de Leixões²⁷. Também no percurso Sines – Lisboa já foi, em tempos, efetuado o transporte de contentores por via marítima, mas o mesmo não se revelou viável²⁸.

Substituibilidade entre formas de acondicionamento da carga

53. Do inquérito aos utilizadores realizado pela AdC em janeiro e fevereiro de 2014 resulta que estes não consideram existir alternativa à contentorização,²⁹ dados os custos e o prazo de preparação para o transporte serem superiores no caso de outras formas de acondicionamento.³⁰
54. Outras razões apresentadas prendem-se com o facto de os inquiridos possuírem infraestruturas logísticas próprias para realizar as operações de acondicionamento de carga

¹⁹ Cf., em particular, respostas à questão 5. do Anexo ao pedido de elementos e informações, de janeiro e fevereiro de 2014.

²⁰ Cf. respostas da TRANSITEX, JOMATIR, IBEROLINHAS, OREY SHIPPING, ATLANTIC LUSOFRETE, SOTAGUS, CMA CGM e da LISCONT à questão 6.

²¹ Cf. respostas da GREEN IBÉRICA, ROMEU SHIPPING e da IBEROLINHAS à questão 6.

²² Cf. resposta da MSC à questão 6.

²³ Cf. respostas da LISCONT, TRANSITEX e da IBEROLINHAS à questão 6.

²⁴ Cf. respostas da CONTEPARQUE e da SPC à questão 6.

²⁵ Cf., designadamente, respostas da MSC, GREEN IBÉRICA, TRANSITEX, IBEROLINHAS, LISCONT e da CMA CGM à questão 9, e da PORTUCEL à questão 10.

²⁶ Cf. respostas da TRANSITEX e da MSC à questão 8.

²⁷ Cf. resposta da CMA CGM à questão 6.

²⁸ *Idem.*

²⁹ Cf., designadamente, respostas da IBEROLINHAS, PORTUCEL, TRANSITEX, UNIVERSAL e LISCONT à questão 8.

³⁰ Cf. respostas da IBEROLINHAS, PORTUCEL e LISCONT à questão 8.

em contentores,³¹ de o contentor ser um elemento determinante para a prestação de serviço de transporte intermodal (rodoviário-ferroviário-marítimo) – o *core-business* de diversos inquiridos. Assim, nestes casos, o transporte sob qualquer outra forma de acondicionamento não é, verdadeiramente, uma opção.³²

55. Foi, ainda, referido por um dos inquiridos que as alternativas acarretavam eventuais riscos acrescidos (avarias, furto e menor celeridade na movimentação das mercadorias) pelo que a substituição do contentor por outras formas de acondicionamento não seria recomendável.³³

Substituibilidade entre modalidades de transporte ferroviário de mercadorias

56. Das respostas ao inquérito de janeiro e fevereiro de 2014, conduzido pela AdC, é possível inferir que as vantagens de custo do modo ferroviário dependem, em grande medida, dos volumes a transportar e, conseqüentemente, da capacidade do cliente em viabilizar um comboio completo para o transporte dos contentores, vantagens essas que não ocorrem no caso do transporte isolado de contentores.³⁴
57. Verifica-se, assim, que só na modalidade de comboio completo é possível atingir a escala suficiente para conferir ao modo ferroviário a vantagem de custos referida *supra*, de onde se infere que a elasticidade cruzada procura-preço é diferente na modalidade de comboio completo face à do transporte isolado de contentores.

Substituibilidade entre percursos ferroviários de transporte de mercadorias

58. A rede ferroviária nacional principal estende-se, no sentido longitudinal, ao longo de um corredor litoral que percorre o país de norte a sul, abrangendo as áreas dos principais portos, aeroportos, plataformas logísticas, capitais de distrito e ainda a ligação à fronteira espanhola, complementada por corredores transversais à linha norte-sul.
59. A generalidade dos utilizadores do transporte ferroviário de contentores considerou que não existem percursos alternativos aos atualmente utilizados e que os percursos atuais não são substitutos entre si, pelo que, no caso de um pequeno aumento permanente dos preços, não teriam a possibilidade de optar por outro percurso ferroviário ou, fazendo-o tal acarretaria um enorme aumento de custos e tempos de trânsito.³⁵
60. Quanto às posições das empresas em concreto, começa-se por referir a Mediterranean Shipping Company (Portugal), S.A. (MSC), que, escalando o Porto de Sines desde 2004, considera que a origem e o destino dos contentores que movimenta encontram-se localizados, sobretudo, na região de Lisboa³⁶, tendo sido, por isso, necessário assegurar uma solução logística que permitisse movimentar os contentores de e para o Porto de Sines.³⁷
61. Assim, os clientes da MSC levantam e entregam os contentores nos terminais da Bobadela ou do Entroncamento, para importação e exportação via porto de Sines³⁸, o que determina

³¹ Cf. resposta da PORTUCEL à questão 8.

³² Cf., por exemplo, respostas da MSC, LISCONT, CONTEPARQUE. Note-se que o grupo Portucel considera também, não haver alternativas, mesmo sendo o dono de carga e responsável, portanto, pelo seu acondicionamento. Há razões relacionadas com toda a organização logística e o fluxo internacional de mercadorias que assim o exigem (fls. 808-825 e 859-864).

³³ Cf. resposta da PORTMAR à questão 8.

³⁴ Cf. respostas das empresas referidas nos pontos 47 e 49.

³⁵ Cf. respostas da GREEN IBÉRICA, ROMEU SHIPPING, PINTO BASTO, LISCONT, SOTAGUS, IBEROLINHAS, JOMATIR, TRANSITEX, CONTEPARQUE e MSC às questões 7 e 10.

³⁶ Cf. resposta da MSC à questão 1. Em 2013, a MSC deu início ao transporte ferroviário de contentores no percurso Sines – Leixões e retorno.

³⁷ *Idem.*

³⁸ *Idem.*

que os percursos ferroviários de transporte de contentores utilizados pela MSC sejam Bobadela – Sines e retorno, Entroncamento – Sines e retorno.³⁹

62. Afirma a MSC que, face a um aumento pequeno, mas significativo e permanente do preço do tipo do serviço de transporte em referência, não teriam qualquer alternativa de percurso ferroviário.⁴⁰
63. A título de exemplo, a MSC representou, em 2013, cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** do número de TEU movimentados no percurso Sines – Bobadela, e **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** no percurso Sines – Entroncamento.⁴¹
64. No caso da TRANSITEX, esta empresa utiliza, sobretudo, o percurso Lisboa – Elvas e retorno⁴², sendo responsável pela movimentação de cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** do número de TEU movimentados neste percurso.⁴³
65. Também a TRANSITEX afirma não ter alternativas ferroviárias ao percurso atualmente utilizado⁴⁴.
66. Refira-se, igualmente, a LISCONT e a CONTEPARQUE que utilizam, sobretudo, o percurso Lisboa – Leixões⁴⁵. Ambas as empresas representaram em 2013 cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** do número de TEU movimentados neste percurso.⁴⁶
67. Nenhuma destas últimas empresas considera haver alternativa ao percurso ferroviário Lisboa – Leixões.⁴⁷
68. As quatro empresas acabadas de referir representaram, em conjunto, cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** do número de TEU transportados por via ferroviária em Portugal.⁴⁸

B. OFERTA E PROCURA

69. Nos termos do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na redação que lhe é dada pelo Decreto-Lei 151/2014, de 13 de outubro, que define as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário e de gestão da infraestrutura ferroviária, o exercício da atividade de prestador de serviços de transporte ferroviário de mercadorias depende da atribuição da respetiva licença, por parte da entidade competente, o IMT, sendo proibido o exercício da atividade sem titularidade de licença válida, ou fora do âmbito da mesma.
70. No caso do transporte de mercadorias, podem ser emitidos diversos tipos de licença, a saber:
 - Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias suburbano;
 - Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias regional;
 - Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias nacional, e
 - Licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias internacional.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ Cf. respostas da MSC às questões 7 e 10.

⁴¹ Cf. resposta da CP CARGA à questão 7 do pedido de elementos de 26 de março de 2014.

⁴² Cf. resposta da TRANSITEX à questão 2 do Anexo ao Pedido de elementos e informações, de 28 de janeiro de 2014.

⁴³ Cf. resposta da CP CARGA à questão 7 do pedido de elementos de 26 de março de 2014.

⁴⁴ Cf. resposta da TRANSITEX às questões 7 e 10 do Anexo ao Pedido de elementos e informações, de 28 de janeiro de 2014.

⁴⁵ Cf. respostas da LISCONT e CONTEPARQUE à questão 2 do pedido de elementos de janeiro e fevereiro de 2014.

⁴⁶ Cf. resposta da CP CARGA à questão 7 do pedido de elementos de 26 de março de 2014

⁴⁷ Cf. respostas da LISCONT e CONTEPARQUE às questões 7 e 10 do Anexo ao Pedido de elementos e informações, de 28 de janeiro de 2014.

⁴⁸ Cf. resposta da CP CARGA à questão 7 do pedido de elementos de 26 de março de 2014.

71. A atribuição de licença de serviço de transporte ferroviário de mercadorias está sujeita à verificação de requisitos de idoneidade, capacidade financeira e técnica e constituição de seguro de responsabilidade civil.
72. Presentemente, operam no território nacional as seguintes empresas de transporte ferroviário de mercadorias: a CP CARGA (melhor identificada no ponto V. ARGUIDA *supra*), a TAKARGO e a COMSA.⁴⁹
73. A TAKARGO, constituída em 2006, é uma empresa de serviços de transportes ferroviários de mercadorias integrada no Grupo Mota-Engil, tendo sido, em 2008, o primeiro operador privado a prestar este tipo de serviços no território nacional e “[...] pretende desenvolver a sua atividade em três áreas de negócio principais: (i) Transporte Intermodal Marítimo, para apoio ao Hinterland dos portos concessionados pelo Grupo Mota-Engil, (ii) Transporte Combinado Ibérico, para apoiar os grandes carregadores de mercadorias de valor acrescentado, e (iii) Transportes especializados (areias, britas, balastros, clínquer, ferro, automóveis, sucatas), fazendo uso de contentores dedicados que permitem efetuar o serviço entre fábricas e terminais.”⁵⁰
74. Em associação com a COMSA – operadora espanhola, a TAKARGO criou a Ibercargo Rail, uma empresa que oferece soluções de suporte de logística no mercado ibérico, designadamente o transporte intermodal de bobinas de papel e papel reciclado, entre um fabricante com sede em Zaragoza e seus clientes em Portugal e vários serviços de transporte intermodal de clientes entre Madrid, Constantí (Tarragona) e Barcelona.
75. De acordo com os dados do IMT⁵¹, em 2012, a TAKARGO tinha ao seu serviço um total de 11 locomotivas movidas *diesel* e operava com 125 vagões. Disponha, ainda, de cerca de 26 responsáveis de condução e de 7 agentes de apoio à condução.⁵²
76. Conforme referido *supra*, a COMSA é uma operadora espanhola que opera na rede nacional com licença reconhecida pelo IMT.⁵³
77. Para além destes três operadores, a MSC afirmou ter constituído recentemente a MSC Rail Portugal, tendo, ainda, informado que já terá obtido a licença de operador ferroviário, mas que, no entanto, não iniciou a atividade.⁵⁴
78. No que respeita especificamente ao transporte ferroviário em contentores, pelo menos até 2012, apenas a CP CARGA prestou este tipo de serviço em território nacional.⁵⁵

⁴⁹Cf. Transporte Ferroviário – Relatório de Segurança de 2012, consultado em:

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/relatoriosectoriais/Documents/RelatorioAnualSegurancaTranspFerrOviario2012.pdf>

<http://www.urf.imtt.pt/Portugues/SectorFerroviario/Caracterizacao/Paginas/EmpresasdeTransportedeMercadorias.aspx>

⁵⁰ Cf. denúncia apresentada pela TAKARGO, fls.19 e fls. 20 do processo.

⁵¹ Cf. Transporte Ferroviário – Relatório de Segurança de 2012, consultado em:

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/relatoriosectoriais/Documents/RelatorioAnualSegurancaTranspFerrOviario2012.pdf>

⁵² Informação consultada em:

http://www.comsaemte.com/wps/portal/ComsaEmteWP?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/WPen/WebPublica/Negocios/Area+de+Sitio+Transporte+y+Logistica/Subnegocios/Transporte+y+Logistica+OFERTA+INTERNACIONAL

⁵³ Informação consultada em:

<http://www.urf.imtt.pt/Portugues/SectorFerroviario/Caracterizacao/Paginas/EmpresasdeTransportedeMercadorias.aspx>

⁵⁴ Cf. resposta da Mediterranean Shipping Company (Portugal), S.A. (MSC) ao pedido de elementos formulado em 28 de janeiro de 2014, fls. 790 e fls. 791 do processo.

⁵⁵ Neste sentido, afirmou a TAKARGO, na denúncia, que, no mercado do transporte ferroviário de mercadorias em contentores, a quota de mercado da CP CARGA é de 100% (fls. 28), o que veio a ser confirmado pela CP CARGA, na sua resposta de 3 de setembro ao primeiro pedido de elementos (fls. 349).

79. A procura dos serviços de transporte ferroviário é constituída por empresas de vários setores da economia, por operadores logísticos e transitários e por armadores e operadores portuários, o que resultou da globalidade das respostas recebidas ao pedido de elementos e informações efetuado pela AdC, em janeiro e fevereiro de 2014.
80. No que diz respeito ao transporte ferroviário de contentores, os operadores logísticos armadores e operadores portuários são os mais relevantes, tendo os quatro maiores – MSC, CONTEPARQUE, TRANSITEX e LISCONT – representado, em 2013, cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** do número de TEU transportados.⁵⁶
81. A articulação intermodal e, concomitantemente, o transporte ferroviário de contentores nos principais eixos de ligação às infraestruturas portuárias tem vindo a assumir cada vez mais relevância, sendo estes tráfegos considerados, pela CP CARGA, como os tráfegos mais rentáveis.⁵⁷

VII. DOS INDÍCIOS DAS ALEGADAS PRÁTICAS RESTRITIVAS

A. RESULTADOS

82. A CP CARGA constituiu-se como empresa autónoma do grupo CP em 2009. Desde então tem apresentado, sucessivamente, resultados globais e operacionais negativos, dos quais resulta a persistência de capitais próprios negativos (cf. Tabela 2 e Tabela 3).

Tabela 2 – Principais dados financeiros CP CARGA⁵⁸ ('000€)

	2010	2011	2012	2013
EBITDA	-27.737	-20.835	-9.313	-11.333
EBIT	-34.533	-26.977	-14.403	-15.515
RL	-36.312	-30.596	-19.165	-22.992

EBITDA: Resultados Antes de Encargos Financeiros, Impostos, Depreciações e Amortizações

EBIT: Resultado Antes de Encargos Financeiros e impostos

RL: Resultado Líquido

Fonte: CP CARGA

Tabela 3 – Evolução dos Capitais Próprios da CP CARGA a 31 de Dezembro ⁵⁹ ('000€)

	2010	2011	2012	2013
Capitais Próprios	-16.108	-46.704	-65.869	-88.861

Fonte: CP CARGA

83. Não obstante os resultados negativos, a evolução da tonagem de contentores e das respetivas receitas líquidas foi positiva durante este período (cf. Tabela 4).

⁵⁶ Cf. resposta da CP CARGA à questão 7 do pedido de elementos de 26 de março de 2014.

⁵⁷ Cf. resposta da CP CARGA ao pedido de elementos de 20 de agosto de 2014. Documentos internos diversos da empresa: IPG, PAO, Documento Estratégico de Autonomização, Atas das reuniões do Conselho de Administração.

⁵⁸ Relatórios & Contas da Empresa. Disponíveis em: <http://www.cpcarga.pt/index.php/pt/empresa/inf-financ>.

⁵⁹ *Idem*.

Tabela 4 – Transporte de contentores: Receitas e Quantidades⁶⁰

	2010	2011	2012	2013	Variação 2010-13
Receita Líquida (milhões de €)	11,81	12,47	13,12	14,47	22,5%
Toneladas (milhões)	2,11	2,33	2,25	2,29	8,5%

Fonte: CP CARGA

B. CUSTOS

84. Das diligências efetuadas apurou-se que a CP CARGA procede a um custeio rigoroso e sistemático, com base nos elementos contabilísticos **[CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]**.⁶¹
85. Esse custeio serve de base à elaboração dos orçamentos operacionais de cada proposta apresentada em resposta a solicitações de clientes, para cada serviço.
86. Esses orçamentos, por sua vez, são detalhados por rubrica de custos, como melhor *infra se* explicará, **[CONFIDENCIAL – DETALHES DE ORÇAMENTAÇÃO]**.
87. Os custos diretos são, como a própria designação indica, diretamente atribuídos aos serviços.
88. Os custos não diretos são atribuídos a cada serviço em função de chaves de alocação **[CONFIDENCIAL – EXEMPLO DE ALOCAÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS]**.
89. Os custos não atribuíveis são alocados **[CONFIDENCIAL – FORMA DE ALOCAÇÃO DE CUSTOS DE ESTRUTURA]**.
90. Assim, as rubricas de custo relevantes para a produção de um comboio são as seguintes: **[CONFIDENCIAL – DETALHE DAS RUBRICAS DE CUSTOS]**.
91. Os custos de combustível ou eletricidade para tração são apurados com base **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. (cf. Tabela 5).

⁶⁰ *Idem.*

⁶¹ A informação constante dos parágrafos seguintes, incluindo a informação relativa aos preços, resulta dos dados enviados pela CP CARGA em resposta aos pedidos de elementos de 26 de março (fls. 1138 e ss.) e de 18 de junho (fls. 1373 e ss.).

Tabela 5 – Custos de combustível e eletricidade do parque motor

		[CONF.] (Elétrica)	[CONF.] (Diesel)
2010	Consumo Médio/Km (Kwh/litros)	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Kwh/litros	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]
2011	Consumo Médio/Km (Kwh/litros)	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Kwh/litros	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]
2012	Consumo Médio/Km (Kwh/litros)	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Kwh/litros	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]
2013	Consumo Médio/Km (Kwh/litros)	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Kwh/litros	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]

Fonte: Sistema de custeio da CP CARGA

92. A frota de material motor é alugada à CP mediante um contrato **[CONFIDENCIAL – DETALHES CONTRATUAIS]** constando as mesmas da Tabela 6.
93. Para efeitos de orçamentação, **[CONFIDENCIAL – DISCRIMINAÇÃO DE CUSTOS]**.

Tabela 6 – Custos do aluguer do material motor

	Série 4700 (Elétrica)	Série 1900 (diesel)
2010	[CONFIDENCIAL]	
2011		
2012		
2013		

Fonte: Contratos de aluguer de material motor à CP

94. Acresce que os contratos em causa, relativos ao material motor e acordados entre a CP CARGA e a CP, **[CONFIDENCIAL – DETALHES CONTRATUAIS]**.
95. Os custos referentes às reparações por acidentes e avarias, à limpeza e às comunicações relacionados com cada locomotiva **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**, sendo atribuído um valor médio por quilómetro por série de locomotivas cujos valores constam da **Tabela 7**.

Tabela 7 – Custos [CONFIDENCIAL] do material motor (€/km)

		[CONF.] (Elétrica)	[CONF.] (diesel)
2010	RAC+RAV+[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	Com.+Limpeza	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]
2011	RAC+RAV+[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	Com.+Limpeza	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]
2012	RAC+RAV+[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	Com.+Limpeza	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]
2013	RAC+RAV+[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	Com.+Limpeza	[CONF.]	[CONF.]
	€ por Km	[CONF.]	[CONF.]

Fonte: Sistema de custeio da CP CARGA

96. Ao contrário do material motor, a maior parte do material rebocado (vagões) é propriedade da CP CARGA. Os custos do material rebocado incluem **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. A unidade de referência para estes custos é, assim, o dia.
97. Para cada transporte orçamentado, o custeio prevê **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**.
98. Também neste caso os valores unitários resultam **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**.
99. Os custos das manobras **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**, na medida em que há toda uma estrutura que é necessária estar pronta a funcionar, independentemente de existir ou não tráfego.
100. Nos anos de 2010 e 2011, o apuramento das componentes fixas e variáveis **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. A partir de 2012, inclusive, passou a apurar-se **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]** (cf. Tabela 8).

Tabela 8 – Custos das manobras (€/hr)

		Custo Hora	Fixo	Variável
2010	%	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	€/hr.		[CONF.]	[CONF.]
2011	%	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	€/hr.		[CONF.]	[CONF.]
2012	%	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	€/hr.		[CONF.]	[CONF.]
2013	%	[CONF.]	[CONF.]	[CONF.]
	€/hr.		[CONF.]	[CONF.]

Fonte: Sistema de custeio da CP CARGA

101. A taxa de uso é o custo relacionado com a utilização da infraestrutura que o operador paga ao gestor da infraestrutura ferroviária — a REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE — cujos valores dependem dos troços percorridos e cujo tarifário é definido anualmente e publicado no Diretório de Rede. A taxa de uso é cobrada por comboio-quilómetro (CK). Também

incluído no preçário da REFER estão os valores referentes ao estacionamento das composições, que são cobrados à hora.⁶²

102. O custo do estacionamento corresponde a um valor horário, cobrado pelo gestor da infraestrutura, em função do tempo efetivo de estacionamento. O valor em causa é publicado anualmente no Diretório de Rede.
103. Os custos diretos de pessoal, constantes da Tabela 9, incluem os custos referentes **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. Parte desses custos são considerados variáveis, na medida em que **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**.

Tabela 9 – Custos diretos de pessoal (€/por turno, €/PT)

Pessoal	2010		2011		2012		2013	
	%	€/PT	%	€/PT	%	€/PT	%	€/PT
[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]								

Fonte: Sistema de custeio da CP CARGA

104. Os custos indiretos de pessoal **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. Estes custos, identificados na Tabela 10, ocorrem apenas quando os serviços se realizam. **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**.

Tabela 10 – Custos indiretos de pessoal (€)

	2012	2013
[CONFIDENCIAL]		

Fonte: Sistema de custeio da CP CARGA

105. **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**⁶³.
106. O conjunto de custos não atribuíveis diretamente ao transporte, **[CONFIDENCIAL - FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**, são designados por “custos de estrutura”. Este conjunto de custos, que não varia com a quantidade produzida **[CONFIDENCIAL - FORMA DE ALOCAÇÃO DE CUSTOS]**.

⁶² Informação disponível em <http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=dh3AGEVUn2E%3d&tabid=131>

⁶³ **[CONFIDENCIAL]**.

C. PREÇOS

107. Com base em informação fornecida pela CP CARGA, apurou-se existirem diversos preços praticados em cada um dos percursos em causa. De entre eles destacam-se o preço mínimo, o preço máximo e a média dos preços para cada percurso.⁶⁴

Tabela 11 – Preços mínimos, máximos e médios por percurso (roundtrip, em €)

	2010	2011	2012	2013
Sines-Bobadela	[CONFIDENCIAL – PREÇOS]			
Preço Mínimo				
Preço Máximo				
Preço Médio				
Sines-Entroncamento				
Preço Mínimo				
Preço Máximo				
Preço Médio				
Lisboa-Leixões				
Preço Mínimo				
Preço Máximo				
Preço Médio				
Lisboa-Elvas				
Preço				

Fonte: CP CARGA/tratamento de dados AdC

D. ESTRATÉGIA

108. A AdC procedeu, nos termos das diligências descritas no Título III, à análise de centenas de documentos internos da CP CARGA, incluindo todas as atas das reuniões do conselho de administração desde a autonomização da CP CARGA até ao final de 2013, e à avaliação e análise de documentos prospetivos, preparatórios e orçamentais da empresa (de elaboração própria ou externa), bem como das peças legislativas relevantes.

109. Verificou-se que, desde a separação jurídica da CP que resultou da autonomização das atividades de transporte de mercadorias, em 2009, que a CP CARGA tem definido como objetivo estratégico o equilíbrio financeiro do ponto de vista operacional⁶⁵.

110. Neste contexto, a CP CARGA tem sucessivamente adotado não só medidas de racionalização e contenção de custos, mas também atuado ao nível da orientação estratégica para os tráfegos mais rentáveis (comboios completos e ligações ao sistema portuário) e atuação na vertente de preços, procedendo a atualizações e aumentos de forma regular.⁶⁶

⁶⁴ A informação relativa aos preços constante dos parágrafos seguintes resulta dos dados enviados pela CP CARGA, em 3 de setembro de 2013, em resposta ao primeiro pedido de elementos formulado pela AdC (fls. 317 e ss.).

⁶⁵ Cf. resposta da CP CARGA ao pedido de elementos de 20 de agosto de 2014: Ata da Reunião do Conselho de Administração **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**, Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) para **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**, Orientações para o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) para **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**, Orientações para o Plano Estratégico 2011-15, Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, que aprova o Plano Estratégico para os Transportes 2011-15, fls. 1398 e ss..

⁶⁶ *Idem*: Ata da Reunião do Conselho de Administração **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**, IPG **[CONF.]**, IPG **[CONF.]**. Também nos sucessivos Relatórios & Contas da empresa disponibilizados no seu sítio da internet a propósito da orientação estratégica para os tráfegos mais rentáveis.

111. Inclusivamente, a CP CARGA salientou, em **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**⁶⁷.
112. Tal confirma a política traçada no ano anterior, vertida no documento de preparação do orçamento para **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**.⁶⁸
113. O que tinha, aliás, sido decidido internamente em reunião do Conselho de Administração de **[CONFIDENCIAL – DOCUMENTOS INTERNOS DA EMPRESA]**.⁶⁹
114. Refira-se, por último, a título de exemplo, que os preços praticados pela CP CARGA para a **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]**, responsável por pouco menos de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** de todos os contentores (medidos em TEU) transportados pela visada, aumentaram **[CONFIDENCIAL – PREÇOS]** entre **[CONF.]** e **[CONF.]** (enquanto a inflação do período foi de 6,9%).⁷⁰

DO DIREITO

VIII. QUESTÕES PRÉVIAS — OBSERVAÇÕES FORMULADAS PELA DENUNCIANTE

115. Como já referido *supra* na secção IV, a AdC notificou a TAKARGO do Sentido Provável de Decisão de Arquivamento, tendo fixado um prazo de 10 dias úteis para a denunciante, querendo, apresentar por escrito as observações tidas por convenientes.
116. Notificada para o efeito, a TAKARGO apresentou as suas observações, manifestando discordância face ao sentido provável da decisão.
117. Para tanto, afirmou a TAKARGO que parte substancial da informação que sustenta o sentido provável da decisão foi considerada confidencial pela AdC, o que, no seu entendimento, impossibilitou a sua pronúncia fundamentada, nada mais tendo observado ou requerido quanto a esta matéria.
118. Acrescentou ainda a denunciante que a classificação das rubricas de custos (e o que se considera custo evitável) pressupõe uma margem considerável de subjetividade, que entende agravada pelo facto de existir uma rubrica de alocação de custos (indicada pela CP CARGA, a título confidencial, como sendo a rubrica **[CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]**), relativamente à qual desconhece em concreto em que consiste e que montantes envolve.
119. Em primeiro lugar, cumpre sublinhar que, nos termos do n.º 1 do artigo 30.º da Lei n.º 19/2012, na instrução dos processos relativos a práticas restritivas da concorrência, a AdC tem o dever de acautelar o interesse legítimo das empresas na não divulgação dos seus segredos de negócio.
120. Razão pela qual a AdC fez referência, em todos os pedidos de elementos dirigidos à empresa visada (bem como nos pedidos de elementos dirigidos à denunciante e a entidades terceiras), à necessidade de ser identificada, de forma fundamentada, a informação considerada confidencial, por motivo de segredos de negócio.
121. Feita a advertência nos pedidos de elementos, a empresa visada (tal como a denunciante e as entidades terceiras, nas respetivas respostas) identificou, de forma fundamentada, a

⁶⁷ *Idem*: IPG **[CONF.]**.

⁶⁸ IPG **[CONF.]**.

⁶⁹ Vide nota de rodapé n.º 66.

⁷⁰ Cf. resposta da MSC ao pedido de elementos de janeiro de 2014 (fls. 790 e 791).

informação que considerou conter segredos de negócio, a qual mereceu a proteção por parte da AdC, no estrito cumprimento da Lei da Concorrência.

122. Quanto à questão à questão suscitada pela TAKARGO em relação à classificação das rubricas de custo, importa referir que a AdC, na sua análise vertida no sentido provável de decisão e na presente decisão final, seguiu a jurisprudência europeia, que determina que sejam tidos em conta, prioritariamente, os custos apresentados pela empresa dominante em causa, só assim não sendo quando não for possível, atendendo às circunstâncias, fazer referência a estes custos.
123. Neste contexto, não foi revelada uma das rubricas de custos (ou os respetivos montantes), porquanto tal informação foi oportunamente identificada como confidencial pela empresa visada.
124. Sublinha-se que a Takargo apenas não teve acesso aos dados em bruto referentes aos custos e proveitos da CP Carga.
125. Em contrapartida, a Takargo pôde perceber exatamente quais as rubricas consideradas pela AdC relevantes para efeitos de análise (cf. Tabela 12 do Sentido Provável de Decisão e da presente Decisão em que se fundamenta a identificação dos custos evitáveis), respetiva metodologia de cálculo e os resultados síntese (Fig. 1 a Fig. 4 da decisão) que demonstram a inexistência de preços inferiores aos custos evitáveis. A AdC teve o cuidado de seguir de perto as melhores práticas e Linhas de Orientação de 2009 da Comissão Europeia⁷¹ sobre esta matéria (critérios que, de resto, não foram postos em causa pela denunciante).
126. Daqui decorre que a metodologia seguida pela AdC em nada limitou o direito de pronúncia da Takargo quanto à existência ou inexistência de uma infração e factualidade subjacente.
127. Face ao exposto, considera a Autoridade que as observações da denunciante não revelam, direta ou indiretamente, uma possibilidade razoável de vir a ser proferida uma decisão condenatória (n.º 5 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012).

IX. APLICAÇÃO DA LEI NO TEMPO

128. A já citada Lei n.º 19/2012, que aprova o novo regime jurídico da concorrência, entrou em vigor no dia 7 de julho de 2012 (artigo 101.º), tendo revogado a Lei n.º 18/2003, de 11 de junho, na versão que lhe era dada pelas sucessivas alterações, que estabelecia o antigo regime jurídico da concorrência (artigo 99.º da Lei n.º 19/2012).
129. Nos termos da al. *a*) do n.º 1 do artigo 100.º da Lei n.º 19/2012, o novo regime jurídico aplica-se aos processos de contraordenação cujo inquérito seja aberto após a sua entrada em vigor, isto é, após 7 de julho de 2012, como é o caso do PRC 2013/3, aberto em 24 de abril de 2013.
130. No entanto, a norma relativa à aplicação da lei no tempo, ínsita no artigo 100.º do novo regime da concorrência, disciplina somente a aplicação da lei processual no tempo, e já não a aplicação da lei substantiva, que tipifica as práticas restritivas da concorrência.⁷²
131. Quanto à aplicação da lei substantiva no tempo, rege o artigo 3.º do Regime Geral das Contraordenações (RGCO)⁷³, nos termos do qual releva, para a punição da contraordenação, a lei vigente no momento da prática do facto, estipulando o mesmo preceito que, se a lei

⁷¹ Comunicação da Comissão — Orientação sobre as prioridades da Comissão na aplicação do artigo 82.º do Tratado CE a comportamentos de exclusão abusivos por parte de empresas em posição dominante (Linhas de Orientação de 2009) — JOUE C 45/7, de 24 de fevereiro de 2009.

⁷² Cf. M. Lopes Porto, J.L. Cruz Vilaça, C. Cunha, M. Gorção-Henriques, G. Anastácio e outros, *Lei da Concorrência, Comentário Conimbricense*, Coimbra; Almedina, 2013, p. 927.

⁷³ *Ibid.* O artigo 3.º do RGCO é aplicável *ex vi* do artigo 13.º, n.º 1, e 59.º, n.º 2, da Lei n.º 19/2012.

vigente ao tempo da prática do facto for posteriormente modificada, aplicar-se-á a lei mais favorável ao arguido, salvo se este já tiver sido condenado por decisão definitiva ou transitada em julgado e já executada.

132. No presente caso, a denúncia, apresentada em 29 de junho de 2012, incide sobre factos alegadamente iniciados ainda antes da entrada em vigor da Lei n.º 19/2012, a 7 de julho de 2012, havendo factos que abrangem anos posteriores.
133. Salienta-se que o novo regime jurídico da concorrência não alterou o regime de 2003 no que respeita aos elementos do tipo do abuso de posição dominante nas suas vertentes da exploração e da exclusão.

X. DO ABUSO DE POSIÇÃO DOMINANTE PELA PRÁTICA DE PREÇOS PREDATÓRIOS

134. Nos termos do artigo 11.º da Lei n.º 19/2012 (e do artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, cujo regime substantivo seria potencialmente aplicável), é proibida a exploração abusiva de uma posição dominante no mercado nacional ou numa parte substancial deste, tendo por objeto ou como efeito impedir, falsear ou restringir a concorrência, designadamente através de práticas de preços predatórios.
135. O comportamento predatório pode ser definido como a prática em que uma empresa dominante suporta deliberadamente perdas ou prescinde deliberadamente de ganhos (sacrifício) no curto prazo, de tal forma que lhe permita ou possa vir a permitir eliminar, excluir ou disciplinar um ou mais rivais ou prevenir a entrada de um ou mais rivais potenciais (*foreclosure*), prejudicando a manutenção ou o grau de concorrência ainda existente no mercado ou o crescimento dessa concorrência, e o consumidor.⁷⁴
136. Um comportamento comportará um sacrifício quando a empresa dominante, em resultado da aplicação de um preço inferior à totalidade ou a uma parte específica da sua produção durante o período de tempo relevante ou em resultado do desenvolvimento da sua produção durante o período de tempo relevante, tiver registado ou estiver a registar perdas que poderiam ter sido evitadas.⁷⁵
137. Segundo a Comissão Europeia, se a empresa dominante fixar um preço inferior ao custo evitável médio (CEM) (média dos custos que poderiam ter sido evitados se a empresa não tivesse produzido a quantidade alegadamente objeto do comportamento abusivo), não está a cobrir os custos que poderiam ter sido evitados sem esta produção: está a registar uma perda que poderia ter evitado. Na maior parte dos casos, a fixação de preços abaixo do CEM será considerada um indício claro de um sacrifício⁷⁶.
138. O CEM e o custo variável médio (CVM) (custos que variam em função das quantidades produzidas) serão idênticos na maioria dos casos, na medida em que normalmente só é possível evitar os custos variáveis. Para a Comissão, quando o CEM e o CVM são diferentes, o CEM reflete melhor a possível existência de um sacrifício: por exemplo, se a empresa dominante teve de aumentar a capacidade de forma a poder ter um comportamento predatório, então os preços mais baixos resultantes desta capacidade alargada devem ser levados em consideração durante a análise das perdas da empresa dominante. Estes custos refletem-se no CEM mas não no CVM.⁷⁷

⁷⁴ *DG Competition Discussion Paper on the Application of Article 82 of the Treaty to exclusionary abuses (DG Comp Discussion Paper)*, p. 28, disponível em <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/art82/discpaper2005.pdf>, e Linhas de Orientação de 2009, § 63.

⁷⁵ Linhas de Orientação de 2009, § 64.

⁷⁶ Linhas de Orientação de 2009, § 26 e nota de rodapé n.º 2, bem como § 64.

⁷⁷ Linhas de Orientação de 2009, § 64, nota de rodapé n.º 3.

139. Uma empresa dominante não tem, efetivamente, nenhum outro interesse em praticar tais preços, que não seja o de eliminar os seus concorrentes para poder, a seguir, aumentar os preços, utilizando a situação de monopólio, uma vez que cada venda implica para ela uma perda, ou seja, a totalidade dos custos fixos (quer dizer, dos que permanecem constantes, qualquer que seja a quantidade produzida), e uma parte, pelo menos, dos custos variáveis atribuíveis à unidade produzida.⁷⁸
140. Preços inferiores à média dos custos totais, incluindo os custos fixos e os variáveis, mas superiores à média dos custos evitáveis, devem considerar-se abusivos, quando são fixados no quadro de um plano que tem como finalidade eliminar um concorrente⁷⁹. Estes preços podem, de facto, afastar empresas do mercado que podem ser tão eficazes como a empresa dominante mas que, pela sua menor capacidade financeira, são incapazes de resistir à concorrência que lhes é movida.⁸⁰
141. Neste caso, será, em princípio, necessário o recurso a provas diretas, constituídas por documentos da empresa dominante, que demonstrem de forma inequívoca a existência de uma estratégia predatória, como, por exemplo, um plano pormenorizado que preveja um sacrifício com o objetivo de excluir um concorrente, evitar a entrada de um concorrente ou o surgimento de um novo mercado, bem como provas de ameaças concretas de ações predatórias.^{81,82}
142. Para a redução de preços deste último caso ser considerado predação e não concorrência pelo mérito, tem de se demonstrar que a empresa dominante tem uma estratégia clara de exclusão, que o potencial concorrente só vai ser menos eficiente devido às vantagens não replicáveis ou economias de escala do primeiro e que a entrada no mercado não tem lugar devido ao desincentivo resultante da redução de preços em causa.⁸³
143. Na análise de preços predatórios, há que ter em conta, em princípio e prioritariamente, os preços e os custos da empresa dominante em causa.⁸⁴ Só quando não for possível, atendendo às circunstâncias, fazer referência a esses preços e custos é que devem ser examinados os dos concorrentes que operam nesse mercado.⁸⁵
144. De acordo com jurisprudência da União Europeia assente, a possibilidade real de recuperar as perdas não corresponde a um elemento do comportamento predatório, não sendo necessária a prova adicional do *recoupment*⁸⁶. A prática de preços predatórios deve poder ser penalizada quando exista o risco de eliminação dos concorrentes, visto que o objetivo de preservar uma concorrência não falseada não permite aguardar que uma estratégia dessa natureza leve à eliminação efetiva dos concorrentes⁸⁷. Como a prática predatória pode

⁷⁸ Proc. C-62/86, *AKZO c. Comissão*, Colet. 1991, p. I-3359, § 71.

⁷⁹ Proc. C-62/86, *AKZO c. Comissão*, Colet. 1991, p. I-3359, § 72.

⁸⁰ *Idem*.

⁸¹ Linhas de Orientação de 2009, §§ 20 e 66, Proc. C-62/86, *AKZO c. Comissão*, Colet. 1991, p. I-3359, §§ 76-82, 115 e 131-140, processo T-83/91, *Tetra Pak International c. Comissão* (Tetra Pak II), Colet. 1994, p. II-755, §§ 151 e 171, e processo T-340/03, *France Télécom c. Comissão*, Colet. 2007, p. II-107, §§ 198 a 215.

⁸² Cf., também, *ICN Unilateral Conduct Workbook, Chapter 4: Predatory Pricing Analysis*, pp. 53 a 57, no sentido de que a prova da estratégia predatória tenderá a exigir a obtenção de documentação da empresa com uma análise objetiva e detalhada do impacto da estratégia de preços em causa, sendo relevantes, mas insuficientes, as meras afirmações da empresa, ainda que reduzidas a escrito, relativas à sua intenção da “combater” a concorrência através da política de preços.

⁸³ *Idem*.

⁸⁴ Proc. C-52/09, *Konkurrensverket v TeliaSonera Sverige AB*, Colet. 2011, p. I-00527, §§ 44 a 46.

⁸⁵ *Idem*.

⁸⁶ Proc. C-333/94 P *Tetra Pak International c. Comissão* (Tetra Pak II sustentado em recurso) 1996, p. I-5951, § 41, processo T-340/03, *France Télécom c. Comissão*, Colet. 2007, p. II-107, §§ 224 a 228, e C-202/07, *France Télécom c. Comissão*, Colet. 2009, p. I-2369, § 110.

⁸⁷ Proc. *Tetra Pak II*, § 44.

revelar-se mais difícil do que o esperado, aquando do início da prática, os custos totais incorridos pela empresa devido ao comportamento predatório podem contrabalançar os ganhos posteriores, tornando a recuperação real impossível, ainda que possa continuar a ser racional adotar a decisão de prosseguir a predação.⁸⁸

145. Uma empresa em posição dominante pode demonstrar que o seu comportamento é objetivamente necessário (por ex., por razões de saúde ou de segurança), o que deve ser determinado com base em fatores externos à empresa.⁸⁹
146. Uma empresa em posição dominante pode igualmente justificar um comportamento que leve ao encerramento do mercado, invocando ganhos de eficiência que sejam suficientes para tornar pouco provável um prejuízo para os consumidores.⁹⁰
147. Neste último caso, cabe à empresa dominante demonstrar, com um grau de probabilidade suficiente e com base em provas verificáveis, que estão preenchidas as seguintes condições cumulativas:⁹¹
 - i. Ganhos de eficiência concretizaram-se (ou é provável que se concretizem) em consequência do comportamento;
 - ii. O comportamento é indispensável à produção dos ganhos de eficiência;
 - iii. Os ganhos de eficiência prováveis compensam eventuais efeitos negativos sobre a concorrência e o bem-estar dos consumidores; e
 - iv. O comportamento não elimina a concorrência efetiva.
148. No entanto, a Comissão considera pouco provável que os comportamentos predatórios deem origem a ganhos de eficiência, sem prejuízo de admitir argumentos das empresas dominantes no sentido de que os preços baixos permitem atingir economias de escala ou ganhos de eficiência ligados à expansão do mercado.⁹²

A. DA POSIÇÃO DOMINANTE

149. O preenchimento dos tipos legais de infração previstos na legislação da Concorrência implica a prévia definição do(s) mercado(s) relevante(s), com referência ao(s) qual(is) se determina a existência de uma prática restritiva da concorrência ou de uma posição de domínio.

1. O mercado relevante

150. O conceito de mercado relevante tem, no âmbito jusconcorrencial, uma dupla dimensão ou sentido: a dimensão material ou o mercado relevante do produto ou serviço, e a dimensão geográfica ou o mercado geográfico relevante.

Mercado do produto/serviço relevante

151. O mercado de produto relevante compreende todos os produtos e/ou serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas características, preços e utilização pretendida.⁹³

⁸⁸ Linhas de Orientação de 2009, § 71, e nota de rodapé n.º 6 na mesma página.

⁸⁹ Linhas de Orientação de 2009, §§ 28, 29 e 31, e proc. T-201/04, *Microsoft c. Comissão*, Colet. 2007, p. II-03601.

⁹⁰ Linhas de Orientação de 2009, § 28, ³⁰ e 31, e proc. C-209/10 *Post Danmark c. Konkurrencerådet*, ainda não publicado.

⁹¹ Linhas de Orientação de 2009, § 30.

⁹² Linhas de Orientação de 2009, § 74.

⁹³ Cf. Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante para efeitos do direito comunitário da concorrência — JOCE C 372 de 9 de dezembro de 1997, § 7.

152. Uma vez que a conduta sob escrutínio no presente processo contraordenacional abrange o exercício da atividade de transporte ferroviário de mercadorias por parte da CP CARGA, importará, para efeitos da delimitação do mercado do produto/serviço relevante, aferir, desde logo, da substituibilidade entre (i) os diferentes modos de transporte de mercadorias; (ii) as formas de acondicionamento da carga; e (iii) as modalidades de prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

Substituibilidade entre modos de transporte

153. O transporte de mercadorias pode ser realizado por via terrestre, marítima e aérea.

154. De um modo geral, o transporte aéreo e o transporte marítimo, do ponto de vista da procura, não são considerados substitutos do transporte terrestre de mercadorias por motivos relacionados com a localização geográfica da procura, as características da mercadoria (nomeadamente peso, tamanho ou valor), as quantidades a transportar, o local de destino, o prazo e o preço⁹⁴ (cf. ponto 45).

155. O transporte de mercadorias por via terrestre pode ser realizado com recurso à rede rodoviária e/ou à rede ferroviária, sendo que, salvo circunstâncias especiais, o modo de transporte rodoviário também não pode ser considerado um substituto do transporte ferroviário⁹⁵.

156. *In casu*, resultou da consulta ao mercado que, para os inquiridos, o modo rodoviário não constitui alternativa ao modo ferroviário, sobretudo quando estão em causa grandes quantidades (cf. pontos 45 a 52), sendo a substituibilidade entre modos tanto maior quanto menor as quantidades a transportar, do lado da procura (cf. ponto 49).

157. Deste modo, em consonância com a prática da Comissão e com os factos apurados no inquérito ao mercado, poderá considerar-se, para efeitos da presente Decisão, o transporte ferroviário de mercadorias um serviço autónomo.

Substituibilidade entre formas de acondicionamento da carga

158. O transporte ferroviário de mercadorias pode ser realizado diretamente nos vagões de carga ou em contentores.

159. Do inquérito ao mercado realizado pela AdC em janeiro e fevereiro de 2014 (cf. pontos 53 a 55) resultou que, do lado da procura, o transporte em contentores não é substituível por outras formas de acondicionamento das mercadorias, dado os custos e o prazo de preparação para o transporte serem superiores aos de outras formas de acondicionamento.

160. Por outro lado, considerando-se o perfil da procura dos serviços de transporte ferroviário de contentores, verifica-se que a mesma é essencialmente constituída por operadores logísticos, armadores e operadores portuários cuja função é a movimentação dos contentores dos clientes, pelo que não existe, verdadeiramente, escolha sobre a forma de acondicionamento.

161. Mais, acresce que o contentor é a forma de acondicionamento por excelência para integração dos diversos modos de transporte na cadeia logística, sobretudo na ligação entre o transporte marítimo e portuário. Mesmo nas situações em que o cliente é o dono da carga (um único cliente relevante para a CP CARGA), a forma de acondicionamento é escolhida em função de inúmeros outros fatores, de entre os quais se destaca a organização logística intermodal (*inbound* e *outbound*) mais eficiente para a receção de matérias-primas e expedição da produção (cf. ponto 54).

⁹⁴ Cf. por exemplo decisões da Comissão nos casos COMP/M. 2905 Deutsche Bahn/Stinnes e COMP/M. 5450KÜHNE/HGV/TUI/HAPAG-LLOYD.

⁹⁵ Cf. decisão da Comissão no caso COMP/M. 3150 SNCF/Trenitalia.

Substituibilidade entre modalidades de transporte ferroviário de mercadorias

162. Tendo presentes as respetivas características e as possíveis utilizações, é possível subdividir o mercado ferroviário de mercadorias em função da respetiva modalidade de prestação do serviço, isto é comboio-bloco ou vagão isolado, existindo fortes indícios de que o transporte por comboio-bloco não é substituível pelo transporte por vagão isolado, quer do lado da oferta, quer do lado da procura.⁹⁶
163. Nas decisões referidas no ponto anterior, tanto a Comissão como a Autoridade da Concorrência francesa apontaram para a existência de fortes indícios de que o transporte por comboio-bloco não é substituível pelo transporte por vagão isolado, quer do lado da oferta, quer do lado da procura.
164. No mesmo sentido apontam, mesmo que indiretamente, as respostas ao inquérito de janeiro e fevereiro de 2014, conduzido pela AdC, de onde resulta que as vantagens de custo do modo ferroviário dependem, em grande medida, dos volumes a transportar e, conseqüentemente, da capacidade do cliente em viabilizar um comboio completo para o transporte dos contentores.⁹⁷
165. Em conclusão, no que ao mercado do produto/serviço relevante diz respeito, quer a jurisprudência, quer a análise dos factos apurados indicam que este poderá ser definido como o transporte ferroviário de contentores em comboio completo.

Mercado geográfico relevante

166. O mercado geográfico relevante compreende 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 ao facto, em especial, de as condições da concorrência serem consideravelmente diferentes nessas áreas.⁹⁸
167. No presente caso, verificou-se no inquérito às empresas realizado pela AdC em janeiro e fevereiro de 2014, que não existe alternativa aos percursos ferroviários atualmente utilizados, sendo que os mesmos também não são substituíveis entre si, pelo que se conclui não existir do lado da procura substituibilidade entre os percursos ferroviários em causa (cf. pontos 58 a 68).
168. Assim, do ponto de vista dos utilizadores, os percursos i) Sines-Entroncamento, ii) Lisboa-Elvas, e iii) Lisboa-Leixões deverão ser considerados mercados geográficos autónomos.
169. Importa, a este propósito, referir que os percursos em causa e, concomitantemente, a definição do âmbito geográfico dos mercados por percursos têm também em consideração a relação e o papel que o transporte ferroviário de contentores desempenha na articulação intermodal com o modo marítimo e com as infraestruturas portuárias.
170. É através da utilização da ferrovia, no transporte de elevados volumes de contentores, que é possível alargar a área de influência, em terra, dos portos (o designado *hinterland* portuário), fenómeno que é particularmente relevante no caso do porto de Sines, situado longe dos principais centros urbanos. A utilização da ferrovia permite, pois, alargar então a atratividade deste porto como ponto de movimentação de cargas geradas ou rececionadas na região da Grande Lisboa, por exemplo (cf. pontos 60 e 61).

⁹⁶ Cf. decisão da Comissão no caso COMP/M. 4746 Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS), de 6 de novembro de 2007, e decisão da Autoridade da Concorrência francesa n.º 12-D-25, de 18 de dezembro de 2012, relativa a práticas restritivas verificadas no setor do transporte ferroviário de mercadorias.

⁹⁷ Cf. ponto 56.

⁹⁸ Cf. Comunicação da Comissão relativa à definição de mercado relevante para efeitos do direito da União Europeia da concorrência (97/C 372/03), § 7.

171. Neste sentido, verifica-se que o transporte ferroviário de contentores é feito, essencialmente, entre os pontos terminais onde então se faz, em complementaridade com o modo rodoviário, a consolidação/desconsolidação de tráfegos de uma rede mais fina.
172. Assim, confirma-se que cada um dos percursos não tem, verdadeiramente, alternativa quer porque não são substituíveis os pontos de origem e destino (os contentores que chegam ao porto de Sines têm de ser carregados no porto de Sines), quer porque a rede ferroviária não tem, para cada par de terminais, percursos alternativos.
173. Em síntese, e considerando os elementos referentes a: (i) substituíbilidade entre modos de transporte; (ii) substituíbilidade entre formas de acondicionamento da carga; (iii) substituíbilidade entre modalidades de prestação do serviço de transporte ferroviário de mercadorias e (iv) substituíbilidade entre percursos ferroviários, a AdC assume, para efeitos da presente decisão, que os mercados relevantes são os seguintes:
173. a) Mercado do transporte ferroviário de contentores por comboio completo no percurso Sines-Entroncamento;
 173. b) Mercado do transporte ferroviário de contentores por comboio completo no percurso Lisboa-Elvas;
 173. c) Mercado do transporte ferroviário de contentores por comboio completo no percurso Lisboa-Leixões.

2. Quotas de mercado

174. A CP CARGA detém, desde o início de atividade, quotas de mercado de 100% em todos os mercados relevantes (cf. ponto 78).

3. Contrapoder negocial dos compradores

175. O peso dos principais clientes no total de contentores transportados em cada um dos mercados relevantes poderia sugerir a existência de contrapoder negocial por parte dos compradores.
176. Verifica-se que, em termos gerais, o transporte de contentores é caracterizado por uma procura concentrada num número muito restrito de empresas (cf. ponto 68), o que também se verifica nos mercados relevantes.
177. Assim, no percurso Sines-Entroncamento, a MSC (armador) representa **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** do total de TEU transportados (cf. ponto 63); no percurso Sines-Bobadela, a mesma empresa representa cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** das quantidades transportadas (cf. ponto 63); no percurso Lisboa-Elvas, a TRANSITEX (operador logístico/transitário) representa cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** das quantidades transportadas (cf. ponto 64). Por último, no percurso Lisboa-Leixões⁹⁹, a LISCONT (operador portuário) representou cerca de **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** das quantidades transportadas em 2013 e a CONTEPARQUE (operador logístico) representou **[CONFIDENCIAL – DADOS DE CLIENTES]** (cf. ponto 66).
178. Por outro lado, a MSC, cliente de referência nos percursos relacionados com o porto de Sines, já terá obtido a licença de operador ferroviário, não tendo, no entanto, iniciado, ainda, a sua atividade (cf. ponto 77). Contudo, não se considera provável que tal facto, a verificar-se, represente uma pressão concorrencial potencial (por via da integração vertical) à CP CARGA, uma vez que não será expectável que a MSC venha a adquirir, no curto/médio prazo, a capacidade de operar (designadamente, em termos de disponibilidade de material motor e

⁹⁹ O termo “Lisboa” inclui os terminais do Porto de Lisboa, Alcântara-Mar e Bobadela.

rebocado e número de efetivos) que lhe permita fazer face a toda a sua necessidade de transporte de contentores nos percursos de e para o porto de Sines.

179. Refira-se, ainda, que a CP CARGA tem demonstrado capacidade de proceder a aumentos sucessivos dos preços praticados sem que se tenha verificado qualquer reação significativa por parte dos seus principais clientes (diminuição da procura e/ou adoção de alternativas de transporte), independentemente do seu peso no total da procura em cada um dos mercados relevantes (cf. pontos 110 a 114).

4. Conclusão

180. Pelo exposto *supra*, sopesados os fatores do lado da oferta e do lado da procura, a AdC conclui que a CP CARGA detém uma posição dominante nos mercados relevantes considerados.

B. DOS PREÇOS PREDATÓRIOS

1. Análise de custos

181. Considerando o exposto, importa então aferir, numa primeira fase, até que ponto os preços praticados pela CP CARGA nos mercados relevantes e constantes da Tabela 11 têm ou não sido inferiores aos CEM. Para o efeito, foram considerados os custos apurados com base no sistema de custeio da CP CARGA e os preços praticados por esta empresa, tal como descritos nos pontos 84 a 107.
182. Para efeitos da análise, há pois que identificar os custos que a CP CARGA deixaria de incorrer caso não produzisse determinado serviço de transporte, ou seja, os custos evitáveis, que incluem necessariamente todos os custos variáveis (traduzidos em CK, TK, dias ou horas) e os custos que sendo fixos podem, ainda assim, ser evitados.
183. Das rubricas de custo da CP CARGA referidas e analisadas nos pontos 84 a 106, foram identificadas as que a AdC considera como custos evitáveis, resumidas na Tabela 12:

Tabela 12 - Classificação das rubricas de custo

Rubrica	Unidade	Custo Evitável	Comentários
Combustível/Eletricidade	Km	S	Valor unitário médio por [CONF.] série. Varia diretamente com a quantidade produzida.
[CONF.] Renda do Material Motor	D/Hr./Min.	S	[CONF.] Não varia com a quantidade produzida, mas considera-se evitável [CONF.]
[CONF.] Renda do Material Motor	Km		[CONF.] Varia diretamente com a quantidade produzida [CONF.]
Custos Adicionais do Material Motor	Km	S	[CONF.] Não constitui custo estritamente variável, mas não ocorre se não forem prestados serviços
Custos Material Rebocado	D/Hr./Min.	N	[CONF.] Não se trata de um custo variável, uma vez que não varia com a quantidade produzida. Também não é um custo evitável, na medida em que, estando realizado o investimento, é um custo que a empresa tem de suportar

Rubrica	Unidade	Custo Evitável	Comentários
			independentemente de realizar os serviços de transporte ou não.
Custo das Manobras	D/Hr./Min.	S	[CONF.] Não varia estritamente com a quantidade produzida, mas é evitável, na medida em que não ocorre caso os serviços não se realizem
Custo Estacionamento	D/Hr./Min.	S	Valor cobrado pelo gestor de infraestrutura (REFER)
Taxa de Uso	Km	S	Valor cobrado pelo gestor de infraestrutura (REFER)
C. Pessoal Maquinistas e Operador de Apoio (componente fixa)	Turno/Fração.	N	[CONF.] Não se trata de custo variável, nem evitável, na medida em que não varia com a quantidade produzida, nem se evita pela não-realização dos serviços, por não ser específico do mesmo (os maquinistas e operadores de apoio podem operar em qualquer tipo de tráfego).
C. Pessoal Maquinistas e Operador de Apoio (componente variável)	Turno/Fração.	S	[CONF.] Em média, só ocorre se o transporte se fizer. Não sendo estritamente variável com a quantidade produzida, não ocorre se os serviços não se fizerem.
C. Indiretos de Pessoal	n/a	S	[CONF.] É evitável no sentido em que apenas ocorre se o transporte se fizer e se tal implicar [CONF.]
[CONFIDENCIAL – ALOCAÇÃO DE CUSTOS]	TK	S	[CONF.] Não está diretamente relacionado com o transporte, mas deixa de ocorrer se este não se realizar.
C. Estrutura	n/a	N	Custos centrais e não centrais não atribuíveis ao transporte.

Fonte: AdC

184. Para efeitos de análise, a AdC analisou os parâmetros operacionais que servem de base à elaboração dos orçamentos individuais por parte da CP CARGA, tendo-se constatado que, para o mesmo percurso, a variação dos custos entre comboios está largamente dependente da sua composição em termos de capacidade de carga, número e tipo de vagões. No entanto, verificou-se que a componente evitável do custo é pouco sensível à composição de cada comboio, dado depender de parâmetros operacionais uniformes: a distância entre origem e destino e o tempo de percurso.
185. Assim, foi possível definir um “serviço-tipo” para cada percurso, considerando apenas os parâmetros operacionais relevantes para determinação dos custos evitáveis, sendo, então, utilizados os valores médios unitários das rubricas de custo em causa para determinação do custo evitável médio por percurso.
186. Importa referir que, para efeitos da análise constante dos pontos seguintes, a AdC procedeu a uma ponderação dos custos diretos de pessoal distinta daquela que é utilizada pela CP CARGA, nos termos que se seguem.
187. Na orçamentação de cada serviço de transporte, a CP CARGA toma em consideração na rubrica de custos de pessoal **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]** (cf. ponto 103). **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]** (cf. ponto citado).

188. Para determinação do “serviço-tipo” a AdC procedeu ao cálculo de um fator de correção que tomasse em consideração **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. Neste caso, ter-se-á um fator de ponderação de cerca de 1,42 que resulta da média ponderada, ao longo da semana, dos dois fatores multiplicativos.
189. Trata-se de uma correção que inflaciona os custos diretos de pessoal, **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. No entanto, por tal inflacionar os custos, aumenta o valor-limite abaixo do qual se considera um preço predatório, isto é, trata-se de uma abordagem conservadora à análise.
190. No que se refere aos designados custos **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**, verificou-se que os mesmos dizem respeito a custos imputáveis exclusivamente ao transporte de contentores nos terminais **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**. Ora, entendeu a AdC que tal forma de alocação não reflete corretamente o impacto deste custo nos serviços, pelo que procedeu ao cálculo deste valor por CK (tendo como referência os serviços prestados com origem ou destino em qualquer um destes terminais). A alocação é, então, feita em função dos CK percorridos em cada serviço, em concreto, e apenas nos que envolvem como terminal de origem ou destino, **[CONFIDENCIAL – FORMA DE APURAMENTO DE CUSTOS]**.
191. Importa, ainda, salientar que o “serviço-tipo” e os preços utilizados na presente análise dizem respeito a serviços com ida e volta (*round-trip*). A razão subjacente a esta escolha prende-se com o facto de os valores dos serviços *roundtrip* serem sempre inferiores, por quilómetro, aos serviços de um sentido (*one-way*), ou seja, representam o pior cenário, do ponto de vista de avaliação jusconcorrencial, para a CP CARGA.
192. Assim, os CEM por comboio e percurso, no período 2010-2013, são os que constam da Tabela 13:

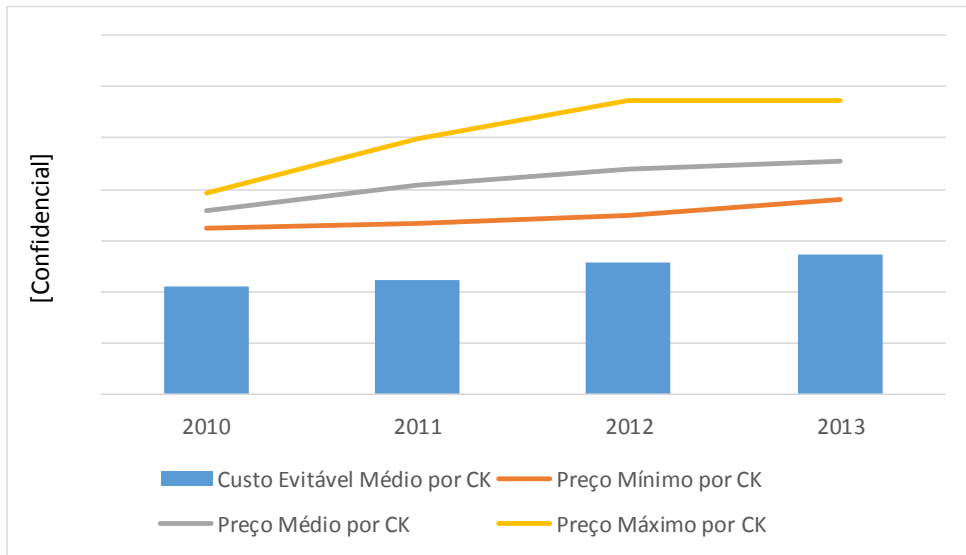
Tabela 13 – Custos evitáveis médios por percurso (*roundtrip*, em €)

	2010	2011	2012	2013
Sines-Bobadela	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]	[3.000 – 4.000]
Sines-Entroncamento	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]
Lisboa-Leixões	[2.000 – 3.000]	[3.000 – 4.000]	[3.000 – 4.000]	[3.000 – 4.000]
Lisboa-Elvas	[2.000 – 3.000]	[3.000 – 4.000]	[3.000 – 4.000]	[3.000 – 4.000]

Fonte: CP CARGA/tratamento de dados AdC

193. Apurado o CEM por comboio em cada percurso, é feita a comparação com os preços efetivamente praticados pela CP CARGA nesses percursos, designadamente com o preço mais reduzido, o preço médio e o preço mais elevado.
194. Seguidamente são apresentados os resultados, para cada percurso analisado, de forma gráfica. Cada gráfico contém a evolução do custo evitável por km e a evolução, no mesmo período, dos preços praticados (também por km).
195. Como se pode verificar pela leitura do gráfico constante da Figura 1, entre 2010 e 2013, o preço por comboio-km (CK) nunca é inferior ao CEM no percurso Sines-Bobadela.

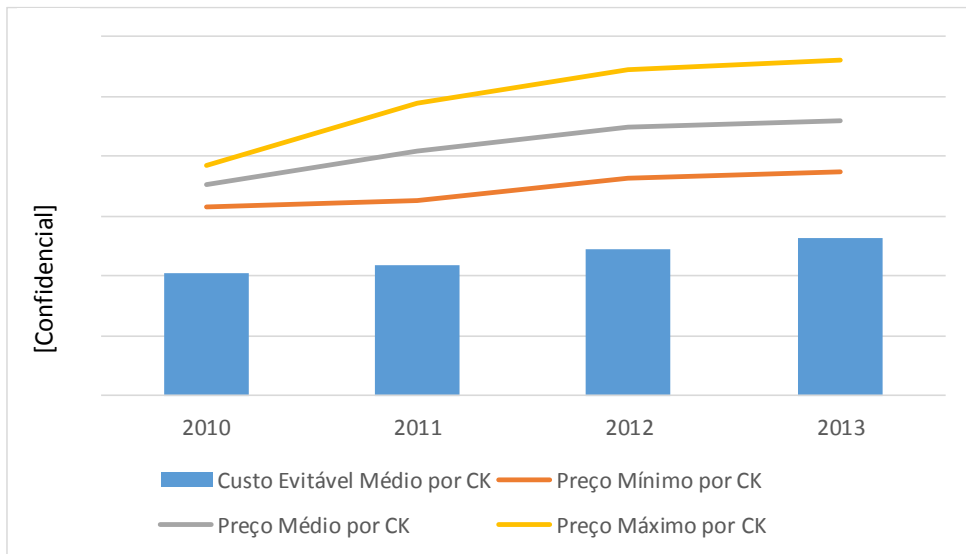
Figura 1: Custos Evitáveis Médios e Preços por CK: Sines-Bobadela



Fonte: CP CARGA/tratamento de dados AdC

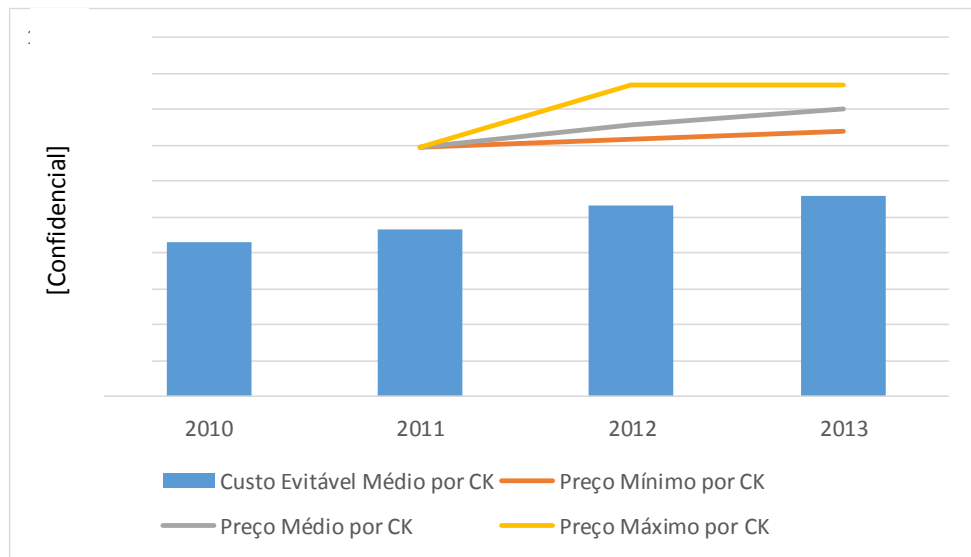
196. Nos percursos Sines-Entroncamento e Lisboa-Leixões verifica-se também que o CEM por CK nunca é superior aos preços praticados por CK (cf. Figura 2 e Figura 3).

Figura 2: Custos Evitáveis Médios e Preços por CK: Sines-Entroncamento



Fonte: CP CARGA/tratamento de dados AdC

Figura 3: Custos Evitáveis Médios e Preços por CK: Lisboa-Leixões

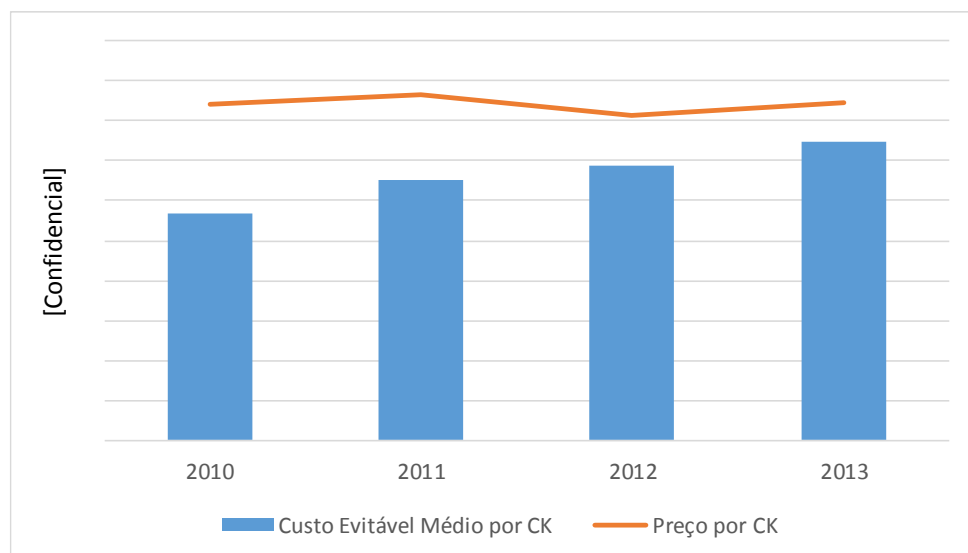


Fonte: CP CARGA/tratamento de dados AdC

197. De salientar que os três percursos identificados acima são percursos integralmente realizados recorrendo a tração elétrica. Já o percurso Lisboa-Badajoz (Elvas) é um percurso misto, maioritariamente realizado recorrendo à tração a *diesel* — a partir do Entroncamento.

198. Contudo, mesmo neste caso (percurso Lisboa-Badajoz (Elvas)), onde os CEM por CK são mais elevados do que nos restantes percursos, verifica-se que os preços praticados não são inferiores aos CEM em nenhum dos anos sob análise, como se pode constatar pela leitura da Figura 4, em baixo.

Figura 4: Custos Evitáveis Médios e Preço por CK: Lisboa-Badajoz (Elvas)



Fonte: CP CARGA/tratamento de dados AdC

199. A análise dos custos não permite, portanto, concluir que os preços praticados são inferiores aos CEM, verificando-se que tal ocorre na totalidade dos percursos alvo da denúncia que deu origem ao presente processo.

2. Da intenção

200. A análise de custos anterior mostrou que os preços praticados não são inferiores aos CEM. No entanto, a jurisprudência citada reconhece que os preços acima destes custos, mas abaixo dos custos totais médios, podem, em determinadas circunstâncias, constituir prática de preços predatórios, desde que reunido um determinado conjunto de condições, nomeadamente relacionadas com a intenção da empresa em incorrer em predação ou que a prática denunciada se enquadra num conjunto de práticas predatórias que tenham a intenção — declarada ou não — de encerrar o mercado ou de alguma outra forma afetar de forma significativa a concorrência no mercado relevante (cf. pontos 140 a 142).
201. Conforme descrito nos pontos 108 a 114, a análise dos elementos probatórios recolhidos, nomeadamente de documentos internos da empresa, incluindo as atas das reuniões do conselho de administração desde a autonomização da CP CARGA até ao final de 2013, e a avaliação e análise de documentos prospetivos, preparatórios e orçamentais da empresa (de elaboração própria ou externa), bem como de documentos relativos ao relacionamento com a tutela, mostraram a ausência de qualquer intenção de predação por parte da CP CARGA.
202. Na realidade, os elementos mostram que tem havido, consistentemente desde a autonomização e desde a crise financeira, pressões crescentes por parte da tutela para o equilíbrio financeiro, sendo a própria CP CARGA a reconhecer, em determinada altura, que as medidas de contenção e racionalização de custos são marginalmente menos eficazes e que, para atingir o equilíbrio financeiro, foi necessário proceder-se não só à orientação da empresa para os tráfegos mais rentáveis, mas também à atualização sucessiva de preços ao longo de todo o período 2010-13 (cf. pontos 108 a 114).
203. Recorde-se que “[O] comportamento predatório pode ser definido como a prática em que uma empresa dominante suporta deliberadamente perdas ou prescinde deliberadamente de ganhos (sacrifício) no curto prazo, de tal forma que lhe permita ou possa vir a permitir eliminar, excluir ou disciplinar um ou mais rivais ou prevenir a entrada de um ou mais rivais potenciais [...]”¹⁰⁰.
204. Ou seja, uma prática não é enquadrável ao abrigo do regime da predação se não for identificado o referido “sacrifício”.
205. Ora, neste caso, como melhor se demonstrou, a AdC considera que não existem elementos que permitam concluir pela existência do período de sacrifício.
206. Neste contexto, verificando que não estão reunidas as condições que permitam concluir pela intenção da CP CARGA em afetar a concorrência no mercado, torna-se irrelevante aferir até que ponto os preços praticados se encontram abaixo dos custos totais médios.

C. CONCLUSÃO

207. No transporte ferroviário de contentores nos percursos Sines-Bobadela, Sines-Entroncamento, Lisboa-Leixões e Lisboa-Elvas, verificou-se que a CP CARGA não praticou preços abaixo dos CEM entre 2010 e 2013. Por outro lado, de todos os elementos analisados, não se encontrou qualquer indício da intenção de práticas predatórias.
208. Uma vez que os preços praticados não estão abaixo dos custos evitáveis médios e não existem quaisquer outros elementos que permitam à AdC enquadrar a atuação da CP CARGA como prática predatória (nomeadamente ao nível da sua intenção de afetar a concorrência atual ou potencial), não se pode concluir pela existência de um abuso de posição dominante nos seguintes mercados:

¹⁰⁰ Linhas de Orientação de 2009, § 63.

- a) Mercado do transporte ferroviário de contentores por comboio-bloco no percurso Sines-Entroncamento;
- b) Mercado do transporte ferroviário de contentores por comboio-bloco no percurso Lisboa-Elvas; e
- c) Mercado do transporte ferroviário de contentores por comboio-bloco no percurso Lisboa-Leixões.

XI. DA SUBSÍDIAÇÃO CRUZADA

209. Finalmente, a denunciante fez referência a uma alegada subsídição efetuada pela CP acionista única da CP CARGA, da operação deficitária desta última, com recurso a dinheiros públicos.
210. Tal alegado comportamento, não preencherá, só por si, qualquer dos tipos de práticas restritivas da concorrência, previstos nos artigos 4.º, 6.º e 7.º da Lei n.º 18/2003, ou nos artigos 9.º, 11.º e 12.º da Lei n.º 19/2012, que aprova o novo regime jurídico da concorrência, e, em particular, um abuso de posição dominante.
211. Não sendo suscetível de análise e, tão-pouco, sancionamento, em sede contraordenacional.

CONCLUSÃO

212. Tomando em consideração o *supra* exposto, considera-se que os factos referentes aos comportamentos objeto do inquérito e investigados no PRC 2013/3, sustentados nos elementos probatórios identificados, não constituem indícios suficientes de práticas proibidas pelo artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (ou pelo artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho, potencialmente aplicável, nos termos descritos *supra*); não existindo fundamento, nem se encontrando reunidas as condições para, ao abrigo da alínea a) do n.º 3 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, lei processual aplicável, se proceder à abertura de instrução.
213. Também considera-se não estarem reunidas as condições de proibição estabelecidas pelo artigo 102.º do TFUE, não estando justificada a intervenção da autoridade ao abrigo desta disposição legal.
214. Mais se informa, que caso surjam novos factos ou elementos que ponham em causa os pressupostos do arquivamento, a AdC procederá a nova análise, podendo mesmo reabrir o inquérito.

DECISÃO

215. Tudo visto e ponderado, o Conselho da AdC decide:

Primeiro

Arquivar o processo de contraordenação PRC n.º 2013/3, nos termos e para os efeitos da alínea b) do n.º 3 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

Segundo

Não intervir ao abrigo do artigo 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos e para os efeitos do último parágrafo do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002.

Lisboa, 3 de dezembro de 2014,

O Conselho da Autoridade da Concorrência

António Ferreira Gomes

Presidente

Nuno Rocha de Carvalho

Vogal

Maria João Melícias

Vogal

INFORMAÇÕES GERAIS	1
DO PROCESSO	1
I. ORIGEM	1
II. COMUNICAÇÃO AO REGULADOR SETORIAL	3
III. DILIGÊNCIAS DE INVESTIGAÇÃO	3
IV. COMUNICAÇÃO DO SENTIDO PROVÁVEL DE ARQUIVAMENTO À DENUNCIANTE	4
DOS FACTOS	5
V. ARGUIDA	5
VI. MERCADO	5
A. Produto/ Serviço	5
B. Oferta e Procura	9
VII. DOS INDÍCIOS DAS ALEGADAS PRÁTICAS RESTRITIVAS	11
A. Resultados	11
B. Custos	12
C. Preços	16
D. Estratégia	16
DO DIREITO	17
VIII. QUESTÕES PRÉVIAS — OBSERVAÇÕES FORMULADAS PELA DENUNCIANTE	17
IX. APLICAÇÃO DA LEI NO TEMPO	18
X. DO ABUSO DE POSIÇÃO DOMINANTE PELA PRÁTICA DE PREÇOS PREDATÓRIOS	19
A. Da Posição Dominante	21
1. O mercado relevante	21
2. Quotas de mercado	24
3. Contrapoder negocial dos compradores	24
4. Conclusão	25
B. Dos Preços Predatórios	25
1. Análise de custos	25
2. Da intenção	30
C. Conclusão	30
XI. DA SUBSIDIAÇÃO CRUZADA	31
CONCLUSÃO	32