

## Decisão do Conselho da Autoridade da Concorrência

### PROCESSO AC-I-Ccent/43/2003 – TAP/SPdh/PGA

#### 1. INTRODUÇÃO

Em 10 de Outubro de 2003, as empresas TAP – TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, SGPS, SA (designada por TAP, SGPS, SA) e SERVIÇOS PORTUGUESES DE HANDLING, SA (designada por SPdH), notificaram à Autoridade da Concorrência, nos termos dos art.º 9º e 31º da Lei 18/2003 de 18 de Junho, um projecto de concentração que consiste na aquisição, por parte da SPdH, da Unidade de prestação de serviços e assistência em escala (*handling*) da PORTUGÁLIA - COMPANHIA PORTUGUESA DE TRANSPORTES AÉREOS, SA (adiante designada por PGA)

A operação notificada configura uma concentração de empresas no termos da alínea b) do nº 1 do art.º 8º da Lei 18/2003 de 18 de Junho, e da alínea b) do nº 3 do mesmo artigo e encontra-se sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher as condições constantes das alíneas a) e b) do nº 1 do artigo 9º do citado diploma.

#### 2. IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A operação de concentração notificada consiste na fusão do estabelecimento da PGA afecto à prestação dos serviços de assistência em escala (unidade de *handling*), por via de trespasse, com a SPdH – Serviços Portugueses de Handling, SA.

Esta concentração insere-se no projecto de privatização da TAP, processo que, no que respeita à actividade de *handling*, se desenvolve através da constituição da empresa SPdH, em Setembro de 2003, tendo por base os activos da unidade de *handling* da TAP; da aprovação de um aumento do capital social da SPdH, decidido pela Resolução do Conselho de Ministros nº 165/2003, D.R. de 31 de Outubro de 2003 (de 7,52. milhões de euros para 8 milhões de euros), a subscrever pela PGA; e da alienação de acções da SPdH, representativas de 50,1% do seu capital social, a realizar mediante concurso público internacional, cuja decisão e respectivo caderno de encargos consta da Resolução de Conselho de Ministros nº 166/2003, D.R. de 31 de Outubro de 2003.

Nos termos do Acordo Preliminar, celebrado entre as partes, a PGA transferirá para a SPdH, por via de trespasse, a sua unidade de *handling* promovendo a cessão da sua posição contratual, para esta empresa, nos contratos inerentes à referida actividade, os quais são parte integrante do referido trespasse.

Enquanto os contratos de prestação de serviços de assistência em escala entre a TAP, SA e a SPdH e entre a PGA e a SPdH se mantiverem em vigor, a TAP, SGPS, SA e a PGA comprometem-se a recorrer aos serviços da SPdH em Portugal.

O contrato entre a PGA e a SPdH tem duração prevista até [CONFIDENCIAL- período temporal], podendo ser denunciado ou renegociado pelas partes.

### 3. AS EMPRESAS PARTICIPANTES

#### 3.1. AS EMPRESAS ADQUIRENTES

A TAP, SGPS, SA foi constituída em 2003 sendo os seus activos correspondentes aos da TAP, SA, e tem por objecto a gestão de participações sociais em outras sociedades como forma indirecta de exercício de actividades económicas.

A TAP, SGPS, SA, por assunção das actividades da TAP, SA, realizou no ano de 2002, em Portugal, negócios no montante de [>150] milhões de euros, sendo esse valor de cerca de [>150] milhões de euros no Espaço Económico Europeu e de [>150] milhões de euros a nível mundial.

A SPdH tem por objecto a prestação de serviços de assistência em escala ao transporte aéreo e foi constituída em Setembro/2003 sendo o seu capital social constituído pelos activos da Unidade de Assistência em escala da TAP.

O seu volume de negócios correspondeu ao da Unidade de *handling* da TAP, que em 2002 realizou um volume de negócios global de [<150] milhões de euros, que englobam a actividade relativa à prestação de serviços de assistência em escala a terceiros ([<150] milhões de euros) e a serviços de auto-assistência ([<150] milhões de euros). A unidade de *handling* da TAP não prestou serviços fora do mercado nacional, nos três últimos anos.

### 3.2 A EMPRESA ADQUIRIDA

A Unidade de Assistência em Escala da PGA, (Unidade de *handling* da PGA), é constituída pelo estabelecimento da PGA afecto à prestação de serviços de assistência em escala à própria empresa.

A PGA tem por objecto a exploração de transportes aéreos de passageiros, carga e correios, e acessoriamente a exploração de serviços e operações comerciais ou financeiras que facilitem ou favoreçam a realização da sua actividade principal.

A estimativa do volume de negócios da Unidade de *handling* da PGA foi efectuada considerando que as suas receitas deverão ser pelo menos iguais aos custos apresentados, os quais se elevaram, em 2002, a [**>2**] milhões de euros, sendo assim este o valor assimilável ao volume de negócios em Portugal no ano referido.

O conjunto das empresas participantes na operação de concentração realizou em 2002 negócios em Portugal no montante de [**>150**] milhões de euros.

## 4. AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

### 4.1 MERCADO DO PRODUTO/SERVIÇO RELEVANTE

O mercado da assistência em escala nos aeroportos é regulado, quer nas condições técnicas e económicas exigidas para o acesso à actividade, quer no número de operadores que, em cada aeroporto, pode operar nas principais actividades, tanto em regime de prestação de serviços a terceiros, como no regime de auto-assistência.

Em Portugal, o Decreto-lei nº 275/99, de 23 de Julho, que transpõe a Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro, regula esta actividade nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial, atribuindo ao INAC a competência para atribuição das respectivas licenças.

Assim, o serviço de assistência em escala (*handling*) compreende as seguintes actividades:

- 1. Assistência administrativa em terra e a supervisão
- 2. Assistência a passageiros
- 3. Assistência a bagagem
- 4. Assistência a carga e correio

- 5. Assistência de operações na pista
- 6. Assistência de limpeza e serviço do avião
- 7. Assistência de combustível e óleo
- 8. Assistência de manutenção em linha
- 9. Assistência de operações aéreas e gestão das tripulações
- 10. Assistência de transporte em terra
- 11. Assistência de restauração (*catering*)

Para efeitos da operação de concentração em análise as notificantes consideram o mercado do serviço relevante o que é constituído pelos seguintes serviços de assistência em escala:

- 2. Assistência a passageiros;
- 3. Assistência a bagagem;
- 5. Assistência de operações na pista;
- 10. Assistência de transporte em terra;

dado serem estes os serviços de assistência em escala da PGA (Unidade de *handling*) que irão ser transferidos para a SPdH.

A PGA actualmente desenvolve esta actividade em regime de auto assistência, não estando licenciada para a prestação, a terceiros, dos serviços 3 e 5 (assistência a bagagem e assistência a operações em pista)

Pelo que fica exposto, concordamos com a opção das notificantes, considerando o **mercado do serviço relevante como o mercado dos serviços de assistência em escala a terceiros e respectivos sub-mercados, (i) assistência a operações em pista; (ii) assistência a passageiros; (iii) assistência a bagagem; e (iv) assistência de transporte em terra**, por ser este o mercado em que a operação de concentração, agora notificada, é susceptível de produzir efeitos.

#### **4.2 MERCADO GEOGRÁFICO DO SERVIÇO**

O mercado geográfico relativo aos serviços de assistência em escala tem sido considerado pela Comissão Europeia como sendo normalmente restrito à área adjacente ao respectivo aeroporto, porque se considera que do ponto de vista das companhias aéreas que procuram este tipo de serviços, um dado aeroporto não é, regra geral, substituível por outro.

Por outro lado, e do ponto de vista de transportadoras mais sensíveis a custos, o mercado deste tipo de serviços pode ser mais abrangente, por exemplo numa área que comporte vários aeroportos cujas variações de preços dos serviços de assistência em escala os torne inter-substituíveis.

Tendo em conta as especificidades do território nacional e dos respectivos aeroportos abertos ao tráfego comercial, concordamos com a notificante no entendimento que para apreciação dos efeitos da presente operação de concentração, **o mercado geográfico é o mercado constituído por cada um dos aeroportos em causa, no caso dos aeroportos continentais (Lisboa, Porto e Faro), e o mercado constituído pelos aeroportos de cada uma das Regiões Autónomas (Madeira e Açores).**

### 4.3. ESTRUTURA DO MERCADO

#### 4.3.1. Serviços de assistência em escala no regime de auto-assistência.

Nos termos do decreto-lei nº 275/99 de 23 de Julho, que regulamenta o acesso ao mercado de assistência em escala nos aeroportos nacionais, prevê-se na alínea c) do artigo 2º, que a “auto-assistência em escala, é a prestação por um utilizador de um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala a si próprio ou a outros utilizadores nos quais detenha uma participação maioritária ou que sejam maioritariamente detidos pela mesma entidade”

De acordo com o nº 4 do artigo 21º do citado Decreto-Lei, foi publicado o Despacho nº 18068/99 de 31 de Agosto, do Secretário de Estado dos Transportes, limitando o número de utilizadores autorizados a prestar auto-assistência em escala nos seguintes termos:

- No aeroporto de Lisboa, a três utilizadores relativamente a operações em pista e a assistência a bagagens para qualquer tipo de aeronave e a mais três utilizadores para os mesmos serviços no caso de aeronaves de porte não superior a 20 lugares ou com peso à descolagem não superior a 10T;
- No aeroporto de Lisboa, a dois utilizadores para os serviços de carga e correio;
- Nos aeroportos de Faro e Porto a dois utilizadores para assistência a operações em pista, assistência a bagagem e assistência a carga e correio.

Nos aeroportos do continente e do Funchal e Porto Santo, são dois os utilizadores autorizados a prestar serviço de auto-assistência em escala: TAP/SPdH e PGA; nos aeroportos do arquipélago dos Açores, a SATA, EP, é o único operador a prestar serviço de assistência em escala.

A dimensão, em valor, dos serviços prestados no regime de auto-assistência é, segundo os elementos fornecidos pelas empresas, o seguinte:

- Unidade de *Handling* da TAP/SPdH – [...] milhões de euros em 2002;
- Unidade de *Handling* da PGA ( que não presta assistência a terceiros) - [...] milhões de euros, em 2002;

#### **4.3.2. Mercado dos serviços de assistência em escala a terceiros**

A Directiva nº 96/67/CE, do Conselho, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade, já atrás referida, determina a abertura do referido mercado à concorrência, reconhecendo a existência de condicionalismos específicos por motivos de segurança e de limitação de capacidade das infra-estruturas, apontando para mecanismos de regulação e para uma liberalização gradual do sector.

Assim, o n.º 5 do artigo 22º, do Decreto-Lei nº 275/99, de 23 de Julho, que transpõe a Directiva 96/67/CE, dispõe, que a partir de Janeiro de 2001 ou, obtida a concordância da União Europeia, o mais tardar a partir de Janeiro de 2002, “*pelo menos um dos prestadores autorizados segundo o disposto nos n.ºs 2 e 3 (do artigo 22.º) não pode ser controlado (i) directa ou indirectamente, pela entidade gestora do aeródromo; (ii) por um utilizador que tenha transportado mais de 25% dos passageiros ou carga movimentada no aeródromo durante o ano anterior ao da selecção dos prestadores; (iii) por uma entidade que controle ou seja controlada directa ou indirectamente pela entidade gestora ou pelo referido utilizador*”.

O Despacho nº 18 118/99 limitou a dois o número de prestadores de assistência em escala a terceiros nos aeroportos de Lisboa, Faro e Porto nos serviços de (i) assistência a operações em pista; (ii) assistência a bagagem; (iii) assistência a carga e correio.

Por via da regulação existente, os dois prestadores destes serviços nos aeroportos mencionados são a TAP e a Portway (entidade controlada pela ANA - Aeroportos de Portugal, SA.)

Tal significa que o mercado teria que ser aberto, a partir de Janeiro de 2001, a um terceiro prestador de serviços dado a TAP ter transportado mais de 25% dos passageiros e/ou da carga movimentada no ano anterior.

Acresce que, de acordo com o n.º 1 do artigo 39.º do mesmo Decreto-Lei, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2003, caducam as licenças para o exercício da respectiva actividade.

Até essa data, a SPdH, que sucedeu, quanto a licenças, concessões e alvarás, na posição jurídica da TAP, partilha com a Portway, o mercado da assistência em escala nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

Para avaliar as quotas de mercado consideramos o número de movimentos (aterragem ou descolagem) assistidos pelas diferentes empresas, dado serem estes movimentos que dão origem à prestação dos serviços mais relevantes de assistência em escala (assistência a operações na pista, assistência a passageiros, assistência a bagagem e assistência de transporte em terra).

Para o cálculo da dimensão total do mercado recorreremos às estatísticas da ANA, e para cálculo da quota do outro operador subtraímos os movimentos assistidos em auto serviço pela TAP/SPdH e pela PGA.

**PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS  
QUOTA DE MERCADO POR AEROPORTO (n.º de movimentos de aeronaves)  
ANTES DA OPERAÇÃO**

	<b>TAP/SPdH</b>	<b>PORTWAY</b>
	<b>N.º Movs. (%)</b>	<b>N.º Movs. (%)</b>
<b>LISBOA</b>	[...] ([70-80])	[...] ([20-30])
<b>PORTO</b>	[...] ([70-80])	[...] ([20-30])
<b>FARO</b>	[...] ([70-80])	[...] ([20-30])
		<b>TRIAM (%)</b>
<b>FUNCHAL/P.SANTO</b>	[...] ([40-50])	[...] ([50-60])

Nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores a **SATA** é a única empresa a prestar serviços de assistência em escala a terceiros.

De referir que a PORTWAY tem vindo a aumentar progressivamente as suas quotas de mercado de que são exemplo, no aeroporto de Lisboa, o verificado nos anos 2000 com a quota de [5-10] %; 2001 com a quota de [20-30] % e 2002 com a quota de [20-30] %.

## 5. EFEITOS DA OPERAÇÃO NA ESTRUTURA CONCORRENCIAL DO MERCADO

Com a operação de concentração em análise, a PGA, que até agora desenvolvia a actividade “handling” em regime de auto assistência, passa a efectuar a aquisição dos referidos serviços de assistência em escala, aumentando por essa via, a dimensão do referido mercado.

Nos termos do contrato estabelecido, com a operação de concentração, a PGA obriga-se a contratar, e a SPdH a fornecer, no mínimo até [CONFIDENCIAL- período temporal], os serviços de handling, aumentando por essa via a quota de mercado da SPdH, em simultâneo com o crescimento deste mercado. O referido contrato só pode ser alterado por comum acordo das duas empresas. Salienta-se que contrato semelhante está firmado igualmente entre a TAP e a SPdH, para o fornecimento destes serviços à TAP.

Assim, com base nos dados da notificante relativos aos movimentos realizados (com auto assistência) pela PGA e nas estatísticas da ANA, com a totalidade dos movimentos, referentes a 2002, obtivemos a estimativa das quotas de mercado da assistência em escala, nos principais aeroportos, após a operação de concentração em análise:

### PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS

(nº de movimentos de aeronaves)

### ESTIMATIVA DA QUOTA DE MERCADO DA SPdH APÓS A CONCENTRAÇÃO

	Nº movs.	( %)	Delta
LISBOA	[...]	(80-90)	[<150]
PORTO	[...]	(80-90)	[<150]
FARO	[...]	(70-80)	[<150]

A posição da SPdH, claramente dominante nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, na prestação de serviços de assistência em escala (*handling*), aumenta assim nos aeroportos de Lisboa e Porto, não se estimando alterações nos restantes aeroportos.

Não obstante este previsível aumento de quota, constata-se que não existe impedimento à concorrência efectiva, podendo o outro operador, a Portway, crescer neste mercado, como aliás tem acontecido nos últimos três anos, em que, por exemplo a sua quota, no aeroporto de Lisboa, subiu de [5-10]% em 2000 para [20-30]% em 2002.

Salienta-se ainda, que o aumento previsível do crescimento da quota de mercado da SPdH não é conseguido por via da diminuição da carga de trabalho do outro operador, mas somente à custa do crescimento deste mercado, por via da PGA deixar de efectuar a auto assistência.

Releva-se ainda o facto de esta operação estar integrada, sendo um primeiro passo, na privatização da maioria do capital social e do controlo da SPdH, dando cumprimento aos objectivos de progressiva abertura deste mercado à concorrência. Esta abertura tem sempre como limitação a salvaguarda da segurança e qualidade dos serviços bem como as próprias limitações das infra-estruturas físicas dos aeroportos.

No cumprimento do nº1 do artigo 39º da Lei 18/2003, de 11 de Junho, foi solicitado o parecer do INAC, que se manifestou no sentido de não oposição à concentração em análise.

## 6. AUDIÊNCIA PRÉVIA

Nos termos e para os efeitos do n.º1 do art.º 38.º da Lei 18/2003 de 11 de Junho, foram notificados, em 14 de Novembro de 2003, os representantes legais das empresas notificantes comunicando-lhes as conclusões provisórias desta Autoridade, que são no sentido de não oposição à operação de concentração, nos seguintes termos:

*“as conclusões provisórias desta Autoridade, no pressuposto de que se concretizará no curto prazo a alienação de 50,1% do capital social da SPdH, através de concurso público internacional, são no sentido de não se opor à operação de concentração identificada em epígrafe, uma vez que esta não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam vir a resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado relevante da*

*assistência em escala nos aeroportos nacionais. A decisão de não oposição é, contudo, condicionada ao envio a esta Autoridade por parte da SPdH, de relatórios semestrais, os quais deverão incluir uma análise das posições concorrenciais dos operadores actuantes no mercado e o ponto de situação da alienação referida pelo menos durante um período de três anos”.*

Em resposta à notificação os representantes legais das empresas notificantes, em 21 de Novembro de 2003 (Anexo I), contestam as conclusões atrás referidas nos termos descritos.

Quanto ao pressuposto da alienação de 50,1% do capital social da SPdH, a curto prazo, respondem as notificantes que “...importa desde logo ter presente que a projectada alteração da estrutura accionista da SPdH não tem, por si só, qualquer impacto na quota de mercado da SPdH”. “Por outro lado, há que atentar que a

➤ *concretização do pressuposto acima referido não se encontra na livre disposição das Empresas Participantes uma vez que, tratando-se de uma alienação a realizar através de concurso público internacional, naturalmente que a mesma estará sempre dependente da existência de interessados e da respectiva apresentação de propostas negociais que possam ser consideradas como atraentes para o alienante”. E ainda”...considerar como pressuposto a realização da referida alienação no curto prazo imporá um ónus desnecessário e desproporcionado, e mesmo eventualmente inexecutável, ao alienante Estado Português, actual último detentor das participações sociais da SPdH em causa” sendo que “...a existência de um tal pressuposto para operação poderá constituir, injustificadamente, uma oneração excessiva e desnecessária para o alienante e, conseqüentemente, para as Empresas Participantes.”*

➤ No que respeita à condição do envio dos relatórios a esta Autoridade por parte da SPdH, entendem as notificantes que “ os elementos a incluir em tais relatórios não se afiguram claros”, e sendo “particularmente difícil no mercado em causa a obtenção (legítima) de informações..., dificilmente a SPdH poderá relatar a essa Autoridade mais do que meras estimativas das suas quotas de mercado e dos seus concorrentes”.

➤ No que diz respeito ao facto de nos referidos relatórios dever a SPdH dar conhecimento do ponto de situação da alienação da maioria do seu capital social, solicitam as notificantes que “caso uma tal condição venha a ser imposta na decisão final, a mesma seja objecto de uma clarificação

*e/ou precisão, nomeadamente no que respeita ao tipo, quantidade e qualidade de informações que essa Autoridade pretende conhecer”.*

Os representantes das notificantes discordam ainda da análise efectuada defendendo que não se verifica um aumento da quota de mercado da SPdH por via da operação em causa.

Tal como está demonstrado, é legítimo estimar o aumento das quotas de mercado da SPdH, dado que a PGA, ao desfazer-se da sua unidade de *handling*, tem que recorrer à aquisição destes serviços, o que faz nos termos do contrato celebrado entre as partes, onde se prevê que tais serviços sejam adquiridos, pelo menos até [CONFIDENCIAL- período temporal], à SPdH.

Assim, o mercado de prestação de serviços de *handling* a terceiros cresce, aumentando a quota da SPdH no mesmo mercado.

No que se refere ao “*pressuposto de que a alienação da maioria do capital social da SPdH se concretizará no curto prazo*”, compreende-se a contestação baseada no facto de que a alienação irá ser decidida pelo accionista Estado e embora a mesma conste já de uma Resolução do Conselho de Ministros de 2 de Outubro de 2003, a sua efectiva concretização depende da existência de interessados nesta aquisição e da aceitação das condições oferecidas pelos mesmos.

Em boa verdade este pressuposto expressa a convicção de que se irá cumprir a curto prazo a legislação existente ou a mesma terá que ser alterada.

Aliás, tal como afirmado pelo INAC na sua resposta à consulta efectuada pela AdC, “*no caso das licenças de acesso à actividade de assistência em escala, tais licenças vigoram até 31 de Dezembro p.f. data a partir da qual nenhuma entidade está habilitada a exercer a actividade salvo se até lá as limitações impostas ao mercado forem revogadas. Neste último caso as empresas obterão o livre acesso à actividade e ao mercado. Caso contrário, isto é, a manterem-se as limitações impostas, terá de proceder-se ao lançamento de concursos públicos nos termos da lei*”.

Em síntese, e quanto a este ponto, parece-nos que está claro que até 1 de Janeiro de 2004 ou a TAP terá alienado a sua parte no capital social da SPdH ou teriam de ser abertos concursos públicos para o acesso à actividade nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

Compreendemos no entanto, que tal pressuposto pode não ser expresso na aprovação da operação de concentração em análise, na medida em que ele envolve sobretudo decisões do accionista Estado e não da empresa SPdH.

Já quanto à pretensão de monitorização do mercado, que levou a AdC a impor a condição do envio, por parte da SPdH, durante 3 anos, de relatórios semestrais, ela justifica-se plenamente, por várias razões: (i) a SPdH detém antes da operação, uma posição dominante, com as seguintes quotas de mercado: Lisboa [70-80] %, Porto [70-80] % e Faro [70-80] %; (ii) a operação de fusão do *handling* da PGA na SPdH e o contrato, válido até [CONFIDENCIAL- período temporal], que regula o fornecimento destes serviços por parte desta empresa à PGA conduz-nos à estimativa de quotas de mercado da SPdH, após a concentração, dos seguintes montantes: Lisboa [80-90] %, Porto [80-90] % e Faro [70-80] %; (iii) enquanto não se efectuar a alienação da maioria do capital social da SPdH por parte da TAP, verifica-se o incumprimento da Directiva (CE) 96/67 e do Decreto-Lei 275/99, situação que se agrava após 1 de Janeiro de 2004 dada a caducidade das licenças para o exercício desta actividade por parte destas empresas.

Quanto ao conteúdo dos relatórios semestrais que os representantes da notificante consideram não se afigurar claros, consideramos ser de especificar o conteúdo dos mesmos em termos semelhantes ao exigido no Formulário de Notificação de Operações de Concentração de Empresas: a) estimativa da dimensão em quantidade (número de movimentos) e valor, do total do mercado relevante por aeroporto; b) estimativa das quotas de mercado da SPdH e dos concorrentes no mercado relevante por aeroporto; c) principais clientes e volume de facturação da SPdH; d) relatório e contas da SPdH.

## 7. CONCLUSÕES

Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1 do artigo 17.º dos respectivos Estatutos aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/ 2003 de 18 de Janeiro, decide, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente operação de concentração pelo facto da mesma não ser susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado dos serviços de assistência em escala a terceiros e respectivos sub-mercados, (i)

assistência a operações em pista; (ii) assistência a passageiros; (iii) assistência a bagagem; e (iv) assistência de transporte em terra.

Assim, e apesar das características deste mercado, onde uma abertura gradual à concorrência, deve compatibilizar as vantagens da introdução de factores de mercado, com os objectivos de manter elevados padrões de segurança e qualidade, consideramos necessário monitorar este mercado, devendo a empresa SPdH enviar a esta Autoridade, durante um período de três anos, relatórios semestrais, cujo conteúdo deve conter relativamente ao semestre anterior: a) estimativa da dimensão, em quantidade (número de movimentos) e valor, do total do mercado relevante por aeroporto; b) estimativa das quotas de mercado da SPdH e dos concorrentes no mercado relevante por aeroporto; c) principais clientes e volume de facturação da SPdH; d) relatório e contas da SPdH.

Lisboa, 4 de Dezembro de 2003

O Conselho da Autoridade da Concorrência