

Decisão da Autoridade da Concorrência
Processo AC - I – Ccent. 19/2004 - Globalia Corporacion Empresarial, S.A. / Serviços Portugueses de *Handling*, S.A.

I. INTRODUÇÃO

- 1 Em 16 de Junho de 2004, foi notificada à Autoridade da Concorrência, nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei n.º 18/2003 de 11 de Junho (designada como “Lei da Concorrência”), o projecto de operação de concentração, mediante o qual a empresa Globalia Corporacion Empresarial, S.A. (doravante “Globalia”) adquire o controlo exclusivo da empresa Serviços Portugueses de *Handling*, S.A. (doravante “SPdH”).
- 2 A operação configura uma concentração nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, em virtude de haver controlo na acepção da alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por se encontrarem preenchidas as condições previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma.

II. AS PARTES

2.1 A Adquirente

- 3 A Globalia é uma sociedade com sede nas Ilhas Baleares, que tem por objecto a gestão, assessoria e prestação de serviços empresariais, assim como a titularidade e investimentos em activos financeiros, obrigações, acções e participações de outras sociedades, com actividades nomeadamente em transporte aéreo, agência de viagens e *handling*.
- 4 As principais empresas do Grupo Globalia são a AIR Europa (companhia aérea), a Halcon Viagens (agência de viagens com mais de mil balcões em Espanha e Portugal), a Travelplan (operador turístico) e a Globalia *Handling* (o segundo operador espanhol em serviços de *handling*), para além da Globalia Hotéis (exploração e gestão de hotéis), a Globalia Formação e a Globalia Sistemas e Comunicações.
- 5 As empresas do Grupo Globalia com actividades em Portugal são a Halcon Viagens e Turismo, Lda., a Travelplan, S.A.U. e a Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U..
- 6 O volume de negócios do grupo Globalia, em 2003, foi de cerca de [**> €150 milhões**], a nível mundial e no espaço EEE. Em Portugal, no mesmo ano, o volume de negócios realizado pelas empresas do grupo foi de cerca de [**< €150 milhões**].

2.2 A Adquirida

- 7 A SPdH, com sede em Lisboa, é uma sociedade que tem como actividade a prestação de serviços de assistência em escala ao transporte aéreo (*handling*) e foi constituída em Setembro de 2003, tendo por base a unidade de *handling* da TAP.
- 8 O capital social da SPdH é detido, em 94%, pela TAP- Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (TAP, SGPS, S.A.), que, por sua vez, é detida integralmente pela PARPÚBLICA.
- 9 O volume de negócios realizado, em 2003, pela SPdH, foi [**< € 150 milhões**] em Portugal, no EEE e a nível mundial.
- 10 Em Dezembro de 2003, a Autoridade da Concorrência pronunciou-se pela não oposição da fusão da unidade de *handling* da PGA com a SPdH, sujeitando esta ao compromisso de envio de relatórios semestrais com vista à monitorização do respectivo mercado¹.
- 11 As conclusões da Decisão da Autoridade referiam expressamente que:

“...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, decidiu, ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 35º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à operação de concentração identificada em epígrafe, por a 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.

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, pelo que deve 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 movimento) 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; c) Relatório e Contas da SPdH.”

- 12 Sem prejuízo do sentido e dos termos da decisão da presente operação, o cumprimento integral e tempestivo das obrigações impostas à SPdH, referidas no ponto anterior, mantêm-se na sua integralidade, devendo ser necessariamente assumidas pela Globalia, notificante da presente operação de concentração e detentora do controlo exclusivo da SPdH, sob pena da aplicabilidade das sanções previstas na lei.

¹ Decisão da ADC de 4 de Dezembro de 2003 (Processo AC-I-Ccent/43/2003 – TAP/SPdH/PGA).

III. NATUREZA DA OPERAÇÃO

- 13 A operação de concentração, em análise, consiste na aquisição, à TAP, SGPS, S.A., de 50,1% do capital social e o controlo exclusivo da SPdH, pela Globalia, após a realização de concurso público internacional, regulado pelo Caderno de Encargos que consta em anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 166/2003, de 3 de Novembro.
- 14 Esta operação insere-se no projecto de privatização da TAP, processo que, no que respeita à actividade de *handling*, se desenvolveu através:
- (i) Da constituição da empresa SPdH, em Setembro de 2003, tendo por base os activos da unidade de *handling* da TAP;
 - (ii) Da aprovação de um aumento de capital social da SPdH, decidido pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 165/2003, de 31 de Outubro, (de 7,52 milhões de euros para 8 milhões), subscrito pela Portugalia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (PGA), e da transferência para a SPdH da unidade de *handling* da PGA, por via de *trespasse*² e, finalmente;
 - (iii) Da alienação de 50,1% do capital social da SPdH, como previsto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 166/2003, de 3 de Novembro.
- 15 O júri do concurso público internacional, referido no ponto 13, notificou a Globalia, em 4 de Junho de 2004, considerando-a o concorrente vencedor, devendo esta, em cumprimento do artigo 21.º do Caderno de Encargos, proceder à respectiva notificação da concentração junto da Autoridade da Concorrência.

IV. MERCADO RELEVANTE

4.1. Mercado relevante do produto

- 16 O mercado da assistência em escala ao transporte aéreo é um mercado 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.
- 17 Em Portugal, o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, que transpõe a Directiva do Conselho n.º 96/67/CE, de 15 de Outubro³, regula esta actividade nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial, atribuindo ao INAC –

² Decisão da ADC de 4 de Dezembro de 2003 (Processo AC-I-Ccent/43/2003 – TAP/SPdH/PGA).

³ Publicado no J.O.C.E., n.º L 272, em 25/10/1996.

Instituto Nacional da Aviação Civil - a competência para atribuição das respectivas licenças.

- 18 Nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, o serviço de assistência em escala compreende as seguintes actividades:
- Assistência administrativa em terra e a supervisão;
 - Assistência a passageiros;
 - Assistência a bagagem;
 - Assistência a carga e correio;
 - Assistência de operações na pista;
 - Assistência de limpeza e serviço do avião;
 - Assistência de combustível e óleo;
 - Assistência de manutenção em linha;
 - Assistência de operações aéreas e gestão das tripulações;
 - Assistência de transporte em terra;
 - Assistência de restauração (*catering*).
- 19 Para efeitos da operação de concentração em análise, a notificante considera o mercado do serviço relevante como o mercado constituído pelo conjunto das actividades descritas no ponto anterior, não julgando necessário efectuar qualquer segmentação por actividades, dado que a Globalia não se encontra presente no mercado relevante, pelo que não ocorrerá nenhuma alteração da estrutura desse mercado, mas apenas a alteração do controlo da SPdH.
- 20 De facto, a Autoridade da Concorrência, tendo em conta o exposto nos pontos anteriores e a presença das empresas no mercado, considera que, para efeitos desta concentração, a presente análise irá incidir no mercado relevante da prestação de serviços de assistência em escala (*handling*) a terceiros, onde a SPdH tem mais de 80% de quota de mercado - razão da obrigatoriedade de notificação por preenchimento da condição prevista na alínea a), n.º 1 do artigo 9.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho e onde a Globalia não se encontra presente, não considerando necessário a segmentação do referido mercado.

4.1. Mercado Geográfico Relevante

- 21 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.
- 22 O que não significa, contudo, e do ponto de vista de transportadoras mais sensíveis a custos, que o mercado deste tipo de serviços não possa ser mais abrangente, por exemplo numa área que comporte vários aeroportos cujas variações de preços dos serviços de assistência em escala os torne intersubstituíveis.

- 23 Tendo em conta as especificidades do território nacional e dos respectivos aeroportos abertos ao tráfego comercial, concorda-se com a notificante 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 pelo conjunto dos aeroportos de cada uma das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.
- 24 Em conclusão, a Autoridade da Concorrência considera, para esta concentração, que o mercado relevante é o mercado da prestação de serviços de assistência em escala (*handling*) nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, nos aeroportos do Funchal e Porto Santo e nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores.

V. ANÁLISE DO MERCADO E AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL

- 25 A Directiva do Conselho n.º 96/67/CE, de 15 de Outubro, 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, porém, a existência de condicionalismos específicos por motivos de segurança e de limitação da capacidade das infra-estruturas, apontando para mecanismos de regulação e para uma liberalização gradual do sector.
- 26 Assim, o n.º 5 do artigo n.º 22 do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, que transpõe aquela Directiva, 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”*.
- 27 Na sequência de tal regulamentação, o Despacho do Secretário de Estado dos Transportes n.º 18 118/99, de 31 de Agosto⁴, 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.

⁴ Publicado no Diário da República II.ª Série, em 18 de Setembro de 1999.

- 28 Por via da regulação existente e da atribuição das respectivas licenças, os dois prestadores destes serviços, nos aeroportos mencionados, são a SPdH, controlada pela TAP (que transporta mais de 25% dos passageiros e da carga nos aeroportos do continente) e a Portway – *Handling* de Portugal, S.A. (Portway) com controlo conjunto da ANA – Aeroportos de Portugal, SA, entidade gestora dos aeródromos (40%) e da Flughafen Frankfurt/Main AG (60%)⁵.
- 29 Tal situação significa que, para cumprir a Directiva n.º 96/67/CE, a SPdH, um dos dois operadores com licenças para a prestação de serviços de assistência em escala a terceiros, teria que deixar de ser controlada pela TAP, companhia que tinha transportado mais que 25% dos passageiros ou da carga movimentada nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, situação a que o actual concurso internacional e consequente aquisição do controlo pela Globalia visa responder.
- 30 Até ao momento, 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. Nos aeroportos do Funchal e Porto Santo partilha esse mercado com a TRIAM - Trigo & Amby – Serviço de Apoio a Aeronaves, Lda, e nos Açores apenas opera a SATA AIR AÇORES – Serviço Açoriano de Transporte Aéreo, E.P. (SATA AIR AÇORES).
- 31 Para avaliar as quotas de mercado, considerou-se 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).

TABELA I
Quotas de mercado, em 2003, nos aeroportos do continente.

Empresa	LISBOA	PORTO	FARO
SPdH/TAP	(80-90)%	(75-85)%	(75-85)%
PORTWAY	(10-20)%	(15-25)%	(15-25)%

Fonte: Notificante.

TABELA II
Quotas de mercado, em 2003, nos aeroportos do Funchal e Porto Santo.

Empresa	Funchal/Porto Santo
SPdH/TAP	(80-90)%
TRIAM	(10-20)%

Fonte: Notificante.

⁵ Operação de concentração n.º 13/2000, notificada, em 2000-03-15, consistiu na constituição de uma empresa comum, a PORTWAY – HANDLING DE PORTUGAL, S.A., entre as empresas FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN AG e ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A., para a prestação de serviços de assistência em escala nos aeroportos nacionais. A operação foi autorizada por despacho, de 2000-06-07, do Senhor Secretário de Estado do Comércio e Serviços.

- 32 Nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores apenas a SATA AIR AÇORES - Serviço Açoriano de Transporte Aéreo E.P. presta serviços de *handling*, detendo, por consequência, 100% da respectiva quota de mercado.
- 33 A Globalia não está presente no mercado relevante da assistência em escala (*handling*) nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro nem nos aeroportos da Madeira e Porto Santo ou da Região Autónoma dos Açores, não existindo quaisquer efeitos negativos da presente operação de concentração na estrutura do referido mercado relevante.

VI – PARECER DA AUTORIDADE REGULADORA

- 34 Em cumprimento do n.º1 do artigo 39.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi solicitado parecer ao INAC – Instituto Nacional da Aviação Civil, que, em 14 de Julho de 2004, afirmou que a operação em análise, *“não produz, do ponto de vista do acesso à actividade de assistência em escala, qualquer alteração significativa ao nível do mercado.”*

VII – AUDIÊNCIA DOS INTERESSADOS

- 35 Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audiência prévia da notificante, dada a ausência de contra-interessados e uma vez que a presente decisão é de não oposição.

VIII - CONCLUSÃO

- 36 Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do artigo 17.º dos respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, decide ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 Junho, não se opor à presente operação de concentração, uma vez que a mesma não é 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.

Lisboa, 19 de Julho de 2004

