

DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
Processo AC – I – 48/2004 – Embraer, EADS / Empordef (OGMA)

I – INTRODUÇÃO

1. Em 30 de Dezembro de 2004, a Autoridade da Concorrência recebeu uma notificação relativa a um projecto de concentração, por meio do qual as empresas Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica, S.A. (Embraer) e EADS – European Aeronautic Defense and Space Company EADS N.V. (EADS), através da sociedade veículo Airholding, SGPS, S.A. (Airholding), pretendem adquirir o controlo conjunto, com a sociedade Empordef – Empresa Portuguesa de Defesa, SGPS, S.A. (Empordef), da sociedade OGMA – Indústria Aeronáutica de Portugal, S.A. (OGMA).
2. A operação de concentração configura uma concentração de empresas na acepção do n.º 2 do artigo 8.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho e na definição de controlo dada pela alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e foi notificada à Autoridade da Concorrência pelo facto da notificante ter considerado que, em consequência da operação projectada, se encontrava preenchida a condição prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 9.º do mesmo diploma.

II – AS PARTES

2.1 Empresa(s) Adquirente(s)

2.1.1 Embraer

3. A Embraer é uma sociedade de direito brasileiro, um dos maiores fabricantes mundiais de aeronaves comerciais, tendo por actividade principal o desenvolvimento, fabricação e comercialização de aeronaves.
4. Para além da sua linha de aviões comerciais regionais, executivos e de aviões ligeiros destinados a actividades agrícolas, a Embraer desenvolve e produz aeronaves de defesa, sobretudo para a Força Aérea Brasileira.
5. Em complemento da sua actividade principal, disponibiliza para o mercado aeronáutico diversos serviços de apoio à frota, tais como serviços de engenharia, venda de peças, manutenção de aviões, reparação de componentes e apoio logístico.

6. Nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, o volume de negócios da Embraer foi o seguinte:

Tabela 1: Volume de negócios da Embraer, em 2003.

	2003
Portugal	[< €150 milhões]
EEE	[> €150 milhões]
Mundial	[> €150 milhões]

Fonte: Notificante.

2.1.2 EADS

7. A EADS é uma sociedade de direito neerlandês, líder europeia, e segunda mundial, na indústria aeronáutica e de defesa.
8. Opera nas áreas de: aeronáutica militar, aeronáutica civil, sistemas e serviços de defesa e aeroespacial.
9. Nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, o volume de negócios da EADS foi o seguinte:

Tabela 2: Volume de negócios da EADS, em 2003.

	2003
Portugal	[< €150 milhões]
EEE	[< €150 milhões]
Mundial	[< €150 milhões]

Fonte: Notificante.

2.1.3 Airholding

10. Esta sociedade é uma sociedade veículo, criada e controlada, conjuntamente, pela Embraer e pela EADS, com o intuito exclusivo de adquirir e, posteriormente gerir, a participação de controlo que as primeiras deterão no capital social da OGMA.
11. Por se tratar de uma empresa veículo, a Airholding não dispõe de qualquer volume de negócios, quotas de mercado, ou de qualquer intervenção nos mercados considerados relevantes da presente operação

2.2 Empresa Adquirida

2.2.1 OGMA

12. A OGMA é uma empresa tradicionalmente activa na prestação de serviços de manutenção e fabricação no domínio da defesa, em especial para a Força Aérea Portuguesa.
13. Mais recentemente, a empresa iniciou actividades de manutenção e fabrico de aviação comercial, operando como centro de assistência para alguns fabricantes. O essencial destas actividades encontra-se concentrado em Portugal.
14. Actualmente a OGMA é controlada em exclusivo pela Empordef, uma sociedade de capitais exclusivamente públicos, onde o Estado concentra as suas participações em empresas industriais e de serviços no domínio da defesa.
15. Nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, o volume de negócios da OGMA foi o seguinte:

Tabela 3: Volume de negócios da OGMA, em 2003.

	2003
Portugal	[< €150 milhões]
EEE	[< €150 milhões]
Mundial	[< €150 milhões]

Fonte: Notificante.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

3.1 Antecedentes

16. Pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2004, de 19 de Junho, foi aprovada a alienação de um lote indivisível de acções, representativas de 35% a 65% do capital social da OGMA.
17. Na mesma Resolução ficou determinado que os termos da referida alienação ficariam a cargo da Empordef, a qual deliberou, em Conselho de Administração, a alienação de 65% do capital social da OGMA.

3.2 Natureza da Operação

18. A presente operação de concentração consiste na aquisição, pelas empresas Embraer e EADS – por intermédio da sociedade veículo, Airholding – de 65% do capital social da OGMA conferindo, às primeiras, o controlo, em conjunto com a Empordef, da última.
19. A Embraer e a EADS acordaram que a participação no capital social da OGMA fosse adquirida e gerida através da sua empresa-comum Airholding.
20. A presente operação de concentração é de natureza conglomeral, dado que como se verá adiante, nos vários mercados considerados relevantes, apenas a OGMA se encontra activa no mercado nacional, não havendo, por isso, sobreposição entre adquirentes e a adquirida.

3.3 OGMA como empresa-comum de carácter autónomo e duradouro

21. Como ficou referido *supra*, a OGMA será controlada, em conjunto, pela Airholding – ou, num cenário último, pela Embraer e pela EADS – e pela Empordef.
22. Para efeitos da caracterização da OGMA como empresa-comum de carácter autónomo e duradouro, há que referir que as notificantes asseguram que aquela irá continuar a sua produção económica e actividade laboral.
23. Por outro lado, o Conselho de Administração da OGMA será constituído por [...], cabendo à Empordef nomear [...], enquanto esta, ou o Estado Português detiver uma participação no capital social da OGMA não inferior a 10% e, [...], quando detiver uma participação entre 1%-10%.
24. A Airholding nomeará os restantes [...], bem como o Presidente do Conselho de Administração.
25. As deliberações do Conselho de Administração serão tomadas por maioria simples dos votos. Contudo, determinadas matérias estratégicas para a actividade da OGMA necessitam do voto favorável dos administradores nomeados pela Empordef, nomeadamente:
 - Aprovação e celebração, alteração e suspensão de acordos, contratos ou protocolos com as Forças Armadas Portuguesas, tendo por objecto as matérias que se prendam com o objecto da OGMA no âmbito da sua missão de interesse económico geral em termos de defesa nacional (Cláusula 5.2.1 do Acordo Parassocial);

- Exercício de actividades que, de uma forma objectiva, constituam uma situação de conflito de interesses com as Forças Armadas Portuguesas ou com a política de defesa aprovada pelo Governo Português ou ainda deliberações a que o Estado Português seja vinculado por instâncias supranacionais (Cláusula 5.2.12 do Acordo Parassocial).
26. Por outro lado, as partes envolvidas nesta operação¹ obrigam-se a votar favoravelmente, ou a abster-se, relativamente a propostas que a Airholding ou a Empordef apresentem, em sede de Assembleia-Geral da OGMA, referentes a investimentos a realizar por esta, previstos no seu Orçamento Anual, quando este tenha sido aprovado com o voto favorável dos Administradores indicados pela Empordef (Cláusula 6.1.1 (ii) do Acordo Parassocial).

3.4 Conclusão

27. A presente operação consiste na aquisição, pela Embraer e EADS, através da empresa-comum Airholding, do controlo, em conjunto com a Empordef, da OGMA.
28. Apesar da Airholding (ou, num último cenário, a Embraer e a EADS) deter uma participação social maioritária e controlar a estrutura do Conselho de Administração da OGMA, à Empordef será conferido o direito de veto em matérias consideradas como estratégicas para a actividade empresarial da OGMA.
29. Por outro lado, prevê-se que a OGMA manterá os seus activos e prosseguirá com a sua actividade de uma forma autónoma e duradoura.
30. Face ao exposto, a presente operação configura uma operação de concentração, nos termos do artigo 8.º, n.º 2 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

IV – MERCADOS RELEVANTES

4.1 Mercado do Produto Relevante

31. Segundo as notificantes, a OGMA desenvolve a sua actividade ao nível da indústria aeronáutica, basicamente em duas grandes áreas operacionais, (i) serviços de manutenção de aeronaves, comerciais e militares, bem como de motores e componentes, de helicópteros, e (ii) fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas.

¹ Embraer, EADS, Airholding, por um lado, e Empordef, por outro.

32. Neste âmbito, referem que a prática decisória da Comissão² tem sido considerar que os serviços de manutenção podem ser agrupados em quatro segmentos: (i) manutenção de linha de aeronaves (comerciais e militares); (ii) manutenção pesada de aeronaves (comerciais e militares); (iii) manutenção de motores; e (iv) manutenção de componentes ou equipamento, os quais podem ser considerados mercados relevantes distintos.
33. Destes, a OGMA não efectua a chamada manutenção de linha, realizada nos aeroportos ou em bases de operações, pelo que não releva para a análise da presente operação de concentração.
34. Por outro lado, as notificantes entendem que tendo em conta as características da procura e as exigências específicas do serviço prestado, se justifica a segmentação da manutenção de aeronaves em dois mercados autónomos: manutenção de aeronaves civis e manutenção de aeronaves militares.
35. A OGMA presta ainda serviços de manutenção de helicópteros, que pelas suas características, as notificantes consideram ser um mercado distinto do mercado de manutenção de aviões.
36. E, para além da manutenção, também estão presentes no mercado da fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas.
37. As partes consideram, assim, que a OGMA se encontra activa nos seguintes mercados:
- a. Manutenção de aeronaves civis e comerciais;
 - b. Manutenção de aeronaves militares;
 - c. Manutenção de motores aeronáuticos;
 - d. Manutenção de componentes aeronáuticos;
 - e. Manutenção de helicópteros;
 - f. Fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas.
- a. Manutenção de aeronaves civis e comerciais
38. A OGMA presta serviços de manutenção a aeronaves civis e comerciais regionais, e ao grupo denominado “*narrow-body aircrafts*” [...], aviões de pequeno e médio porte com capacidade para realizar voos dentro da Europa e para o Norte de África e Médio Oriente.

² COMP/JV.19 – KLM/Alitalia, decidida em 11 de Agosto de 1999; COMP/M.3280 – Air France/KLM, decidida em 11 de Fevereiro de 2004.

39. Há que notar que estes serviços de manutenção não são oferecidos exclusivamente pelas empresas independentes, como a OGMA, mas também pelas próprias companhias aéreas, através dos respectivos serviços internos de manutenção.
40. No que diz respeito à procura, as operadoras/transportadoras aéreas requisitam os serviços de manutenção, mediante, fundamentalmente, a celebração de contratos aeronave a aeronave, caso a caso³.
41. Do ponto de vista da oferta, as empresas que prestam este tipo de serviços de manutenção, podem fazê-lo a qualquer tipo de aeronaves no mercado e, como a regra geral da contratação reside no contrato pontual de prestação de serviços, não existe exclusividade tanto para a oferta, como para a procura.

b. Manutenção de aeronaves militares

42. Neste mercado, a OGMA presta serviços de manutenção a aviões fabricados, principalmente, pela empresa [...] que opera na Europa e Norte de África, sendo a procura constituída, quase exclusivamente, [...].
43. Numa primeira análise, a prestação de serviços de manutenção a aeronaves militares não parece diferir, da prestação de serviços de manutenção de aeronaves civis e comerciais.
44. Contudo, dentro da prestação de serviços de manutenção de aeronaves, consideram as notificantes, e a Autoridade da Concorrência concorda, que as diferenças na estrutura e nas dimensões, a prestação de serviços de manutenção de aeronaves justifica a segmentação em manutenção de aeronaves civis e comerciais e manutenção de aeronaves militares.
45. Esta segmentação é tanto mais relevante, visto que a própria natureza da procura – militar –, e as contingências a que se pode encontrar sujeita (ex. intervenções no âmbito da Nato) tornam-na diferente da procura que se encontra para a prestação de serviços de manutenção de aeronaves civis e comerciais.
46. Face ao exposto, a Autoridade da Concorrência concorda que se justifica a segmentação proposta pela notificante, pelo que o mercado da prestação de serviços de manutenção deverá ser segmentado em *a. mercado da prestação de serviços de manutenção de aeronaves civis e comerciais* e *b. mercado da prestação de serviços de manutenção de aeronaves militares*.

³ Sem prejuízo da existência de contratos de longo prazo [...], pelo qual o cliente requer os serviços de manutenção da OGMA, quando quiser. Contudo esta não constitui a regra geral.

c. Manutenção de motores aeronáuticos

47. Neste segmento, a OGMA realiza a manutenção a uma grande variedade de equipamento, tanto civis como militares, procedendo à montagem e desmontagem de motores, à sua reparação, limpeza, etc.
48. Em geral, estes serviços podem ser prestados, tanto por entidades independentes (ex. OGMA), como pelos departamentos internos de manutenção das próprias companhias aéreas, ou mesmo pelos próprios fabricantes dos motores de origem.
49. Quanto à procura, o facto de se tratarem de entidades militares ou comerciais não parece justificar uma segmentação equivalente à feita aquando da manutenção de aeronaves.
50. De facto, as características dos motores não implicam tipos diferentes de intervenção, pelo facto de se tratarem de motores para aeronaves militares ou comerciais. Por outro lado, o regime de contratação da prestação de serviços de manutenção não difere pelo facto de se tratar de um motor de aeronave militar ou comercial; a regra geral é a da [...].

d. Manutenção de componentes aeronáuticos

51. Neste segmento, a OGMA centra a sua actividade na prestação de serviços à Força Aérea Portuguesa, tendo capacidade para intervir na manutenção de componentes mecânicos e componentes ligados à electrónica da aeronave.
52. A necessidade de *know-how* específico, em particular no que diz respeito aos componentes de electrónica, bem como da possibilidade de autonomizar, contratualmente, este tipo de manutenção, leva a que esta seja considerada como um segmento do mercado da manutenção.

e. Manutenção de Helicópteros

53. No que diz, concretamente, respeito à prestação de serviços de manutenção de helicópteros, as notificantes consideram que as características de *know-how* envolvidas, bem como a natureza dos equipamentos específicos, implicam a sua classificação como um mercado distinto do da manutenção de aeronaves.
54. A OGMA presta serviços de manutenção a helicópteros vocacionados para funções militares ou para-militares (ex. bombeiros e médicos), não implicando diferenças significativas aquando da sua manutenção, pelo que não se apresenta como necessário proceder a uma segmentação mais aprofundada.

f. Fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas

55. Segundo as notificantes, a unidade de produção da OGMA dedica-se à fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas e componentes, enquanto fornecedora de 1.º nível ou de 2.º nível⁴. A OGMA não se encontra activa na fabricação de peças de reposição.
56. As estruturas aeronáuticas abrangem a fabricação de peças de metal e compósito, de partes consideráveis da aeronave (ex. asas), bem como a produção de componentes menores (ex. cabos).
57. Uma vez que a generalidade dos fabricantes têm a capacidade, sem grandes custos, de adaptarem a sua produção aos diferentes tipos de estrutura aeronáutica que fabricam, estes produtos são susceptíveis de integrarem um único mercado.

4.2 Mercado Geográfico Relevante

58. As notificantes consideram que os mercados geográficos relevantes, para a prestação de serviços de manutenção de aeronaves – comerciais, militares e helicópteros – correspondem ao raio de acção de cada aeronave.
59. Assim, tendo em conta que as aeronaves, a que a OGMA presta serviço de manutenção, têm capacidade e autonomia de voo para toda a Europa, bem como para o Norte de África e Médio Oriente, deverá considerar-se este raio de acção como o perímetro do mercado geográfico relevante.
60. Já quanto aos restantes mercados, manutenção de motores aeronáuticos, de componentes aeronáuticos e fabricação e montagem de estruturas, as notificantes consideram serem, os mesmos, mundiais.
61. De facto, é perfeitamente possível, aos proprietários das aeronaves, desmontarem os respectivos motores e componentes e transportá-los para qualquer centro de assistência, situado em qualquer local.
62. Da mesma forma, a prestação destes serviços de manutenção, bem como os relacionados com a fabricação de estruturas de podem ser procurados e/ou oferecidos em qualquer parte do mundo.

⁴ Fornecedor é de 1.º nível quando fornece, directamente às empresas fabricantes de aeronaves, por ex. *Airbus*, ou de 2.º nível quando actua em regime de subcontratação, tendo por intermediário, empresas fornecedoras de 1.º nível das empresas fabricantes de aeronaves.

4.3 Conclusão

63. Face ao exposto, a Autoridade da Concorrência aceita, para efeitos de análise da presente concentração os mercados relevantes definidos pelas notificantes:
- a. Manutenção de aeronaves comerciais na Europa, Norte de África e Médio Oriente;
 - b. Manutenção de aeronaves militares na Europa, Norte de África e Médio Oriente;
 - c. Manutenção de motores aeronáuticos, no mercado mundial;
 - d. Manutenção de componentes aeronáuticos, no mercado mundial;
 - e. Manutenção de helicópteros na Europa, Norte de África e Médio Oriente;
 - f. Fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas, no mercado mundial.
64. Sem prejuízo de, para os efeitos da presente operação de concentração, a Autoridade da Concorrência aceitar que os respectivos mercados geográficos relevantes correspondem a uma área mais abrangente que a do território nacional, nos termos da Lei da Concorrência, a Autoridade da Concorrência analisará, apenas, os efeitos restritos àquele território.

V – AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1 Estrutura do Mercado

5.1.1 Manutenção de aeronaves comerciais

65. Este é um mercado em que a OGMA está presente há relativamente pouco tempo, desde [...], prestando serviços, principalmente, a dois tipos de aviões: [...] e [...], tendo como principais clientes, no mercado nacional, a [...] e a [...].
66. O serviço é prestado, regra geral, mediante contrato entre as partes, caso a caso, para um determinado serviço a determinada aeronave. Existem, no entanto, contratos mais abrangentes, de [...], para a prestação dos serviços que se revelem necessários às diversas aeronaves do cliente.
67. Para a prestação dos serviços de manutenção, as empresas, como a OGMA, podem estar certificadas pelos fabricantes. Contudo, segundo as notificantes essa certificação não constitui uma vantagem competitiva, dado que há muitos clientes que não consideram a mesma um requisito essencial.

68. A oferta neste mercado é assegurada quer por empresas independentes, como a OGMA, quer pelas próprias companhias aéreas, através dos seus próprios serviços de manutenção.
69. A OGMA realizou, em 2003, um volume de vendas, a nível nacional, de cerca de [...], que correspondem, segundo as suas estimativas, a cerca de [**< 10%**] do mercado. O principal concorrente, no mercado nacional, [...], detém uma quota que as notificantes estimam ser da ordem dos [**> 80%**]⁵. A nível do mercado geográfico definido, Europa, Norte de África e Médio Oriente, a quota da OGMA representa menos de 1%.

5.1.2 Manutenção de aeronaves militares

70. A OGMA presta serviços de manutenção a aeronaves militares nacionais e estrangeiras, apesar de este ser um mercado em que, por razões políticas e estratégicas, a procura, as forças armadas, recorre, normalmente, a empresas nacionais.
71. A nível do mercado nacional, embora os contratos, cuja duração não ultrapassa os [...], a OGMA tem sido, desde há longa data, a prestadora do serviço à Força Aérea Nacional, estando certificada por esta para o efeito.
72. Assim, a quota de mercado da OGMA, a nível nacional, é, praticamente, de [**> 90%**]. Em termos de volume de negócios, esta quota representa cerca de [...], em 2003.
73. A quota de mercado da OGMA no mercado geográfico relevante, Europa, Norte de África e Médio Oriente, foi, segundo as estimativas das notificantes, inferior a 1%, tendo o volume de negócios realizado com clientes estrangeiros ascendido a cerca de [...].

5.1.3 Manutenção de motores aeronáuticos

74. As OGMA prestam serviços de manutenção e reparação de motores de aeronaves de diversos fabricantes a clientes civis e militares.
75. Também neste mercado, as empresas que prestam o serviço podem estar certificadas pelos fabricantes, tal como acontece com a OGMA. A oferta é assegurada quer por oficinas independentes, quer pelos serviços de manutenção das

⁵ A SOGERMA, empresa do Grupo EADS, prestou em 2003, em Portugal, serviços de manutenção de aeronaves comerciais, no valor de [...]. No entanto, este valor resultou da prestação de serviços [...], não se podendo considerar que houve sobreposição de actividades entre a adquirente, EADS, e a adquirida.

próprias companhias aéreas. A prestação do serviço a terceiros, pode ser feita mediante contrato celebrado, caso a caso, para uma manutenção específica do motor, ou para um determinado período.

76. A quota de mercado da OGMA no mercado nacional dos motores é de cerca de [20-30%], sendo os restantes [70-80%], detidos pela [...].
77. No mercado geográfico relevante, o mercado mundial, a quota da empresa, é inferior a 1%.

5.1.4 Manutenção de componentes

78. Neste mercado incluem-se serviços de reparação de diversos componentes, quer mecânicos (ex. trem de aterragem, sistemas hidráulicos), quer electrónicos (ex. equipamentos de navegação, comunicação).
79. A prestação do serviço é feita mediante contratos, mais ou menos abrangentes, para um ou mais tipos de componentes, normalmente sem cláusulas de exclusividade.
80. A OGMA realizou, em 2003, um volume de negócios de [...], em Portugal, contudo as notificantes afirmam ter dificuldade em quantificar a respectiva quota, referindo como principais concorrentes, [...], [...] e [...].
81. No mercado geográfico relevante, o mercado mundial, as mesmas estimam que a quota da OGMA é inferior a 1%, afirmando, ainda, que, neste mercado, os concorrentes, são cada vez mais, os próprios fabricantes.

5.1.5 Manutenção de helicópteros

82. Os serviços de manutenção prestados pela OGMA, a nível dos helicópteros, são, como as notificantes definem, serviços de manutenção intermédia. Este tipo de serviços é, normalmente, prestado por centros autorizados.
83. Como se referiu anteriormente, os seus principais clientes são [...] e [...].
84. A OGMA realizou, neste mercado, em Portugal, um volume de negócios de [...], estimando as notificantes que a sua quota de mercado ronde os [> 80%], Como concorrentes neste mercado indicam [...] e [...].
85. No mercado geográfico relevante, Europa, Norte de África e Médio Oriente, a sua quota é inferior a 1%.

5.1.6 Fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas

86. No que se refere à fabricação, a OGMA não produz peças de reposição, centrando a sua produção nas estruturas/partes de estruturas de aeronaves.
87. Os seus clientes são, quer os fabricantes directamente, quer empresas subcontratadas por estes para a produção de diversas partes das aeronaves.
88. Os contratos são específicos para a produção de uma determinada estrutura, para um dado número de aeronaves. Nalguns casos, nos designados contratos de “industrialização do produto”, a OGMA desenvolve, com base em engenharia própria, a partir das especificações do cliente, o próprio processo de fabricação da estrutura.
89. Nalguns destes contratos existem [...], para o fornecimento das estruturas enquanto forem produzidas as unidades de cada série de fabrico.
90. A OGMA é o principal produtor deste tipo de estruturas no mercado nacional, com uma quota que rondará os [**> 80%**].
91. No mercado geográfico relevante, o mercado mundial, a quota da OGMA corresponderá a menos de 1%.

5.2 Avaliação Jusconcorrencial

92. Como ficou referido no ponto 20, nos vários mercados considerados relevantes, apenas a OGMA se encontra activa no mercado nacional, não havendo sobreposição entre adquirentes e a adquirida.
93. Assim, em termos jusconcorrenciais, o impacto da presente operação de concentração será diminuto, dado apenas se tratar da aquisição de uma quota de mercado já existente.
94. Nos diferentes mercados considerados como relevantes, as condições de acesso aos mesmos, nomeadamente a obtenção de certificações de entidades oficiais ou fabricantes, não constituem barreiras significativas, nem, tão pouco, uma vantagem competitiva, *vis-a-vis* outros concorrentes.
95. Na maioria das situações, e como ficou referido *supra*, o suporte contratual subjacente à prestação destes tipos de serviços não assenta numa relação de exclusividade, não constituindo, *per se*, qualquer restrição concorrencial.

96. Em Portugal, as elevadas quotas da OGMA em alguns dos mercados definidos – manutenção de aeronaves militares, manutenção de helicópteros e fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas – também não se afiguram como problemáticas, dado que a respectiva dimensão geográfica, tal como referido no ponto 63, é mais alargada que o mercado nacional o que significa que, nesses mercados, a empresa é susceptível de enfrentar concorrência potencial por parte de terceiros.
97. Sem prejuízo do que ficou referido relativamente às relações horizontais entre as adquirentes e a adquirida, a forte presença das notificantes Embraer e EADS, nos mercados a montante, nomeadamente da fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas e de componentes aeronáuticos, revela a possibilidade de existência de efeitos verticais.
98. Contudo, eventuais efeitos verticais, decorrentes da presente operação de concentração, não são susceptíveis de constituir restrições de natureza jusconcorrencial, uma vez que os vários clientes da OGMA, como os próprios operadores das aeronaves (ex. TAP, Portugalia, etc.) são livres de recorrer a outros centros de assistência, localizados dentro ou fora do território nacional.

5.3 Conclusão

99. Neste contexto, da presente operação de concentração não resulta qualquer alteração significativa na estrutura dos vários mercados considerados como relevantes, de que possam resultar quaisquer efeitos restritivos na concorrência.

VI – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

100. 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 dos autores da notificação, em sede de Audiência de Interessados, dada a ausência de terceiros contra-interessados e da presente decisão ser de não oposição.

VII - CONCLUSÃO

101. 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

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 14

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 n.º 18/2003, de 11 de 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 nos mercados *da manutenção de aeronaves comerciais, da manutenção de aeronaves militares, da manutenção de motores aeronáuticos, da manutenção de componentes aeronáuticos, da manutenção de helicópteros, e da fabricação e montagem de estruturas aeronáuticas*, no território nacional.

Lisboa, 17 de Fevereiro de 2005

O Conselho da Autoridade da Concorrência

Prof. Doutor Abel Mateus
(Presidente)

Eng. Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dra. Teresa Moreira
(Vogal)