DECISÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
PROCESSO CCENT. Nº 57/ 2006 – TAP/PGA

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO 5
2. AS PARTES 5
2.1. Empresas Participantes 5
2.1.1. Sociedade Adquirente 5
2.1.2. Sociedade a adquirir 6
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO 7
4. MERCADO RELEVANTE 7
4.1. Rotas operadas pela PGA e pela TAP 7
4.2. Mercado relevante do produto 8
4.2.1. Posição da Notificante 8
4.2.2. Posição da Autoridade 12
4.2.2.1. Transporte aéreo de passageiros 12
4.2.2.2. Serviços de carga e de correio 23
4.3. *Catering* de Aviação (Mercado relacionado) 23
4.3.1. Definição do Mercado do Produto 23
4.4. Mercado geográfico relevante 25
4.4.1. Transporte aéreo de passageiros 25
4.4.2. Serviços de Carga e de Correio 25
4.4.3. Mercado relacionado do *catering* de aviação 26
5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL 27
5.1. Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota 27
5.1.1. Acesso a uma rota intracomunitária 29
5.1.2. Acesso a Aeroportos 30
5.1.3. Economias de Rede e vantagens a nível de frequências 31
5.1.4. Economias de Gama 33
5.1.5. Marca, promoções e fidelização de clientes 33
5.2. Transporte aéreo regular de passageiros – Avaliação rota a rota 34
5.2.1. Ligações Directas entre ponto de origem e destino 35
5.2.1.1. Rotas em Portugal 36
5.2.1.2. Rotas entre Portugal e Espanha 50
5.2.1.3. Rotas entre Portugal e França 61
5.2.1.4. Rotas entre Portugal e Itália 68
5.2.1.5. Rotas entre Portugal e Suíça 76
5.2.1.6. Rotas entre Portugal e a Holanda 81
5.2.1.7. Rotas entre Portugal e a Alemanha 84
5.2.1.8. Rotas para outros destinos na Europa 84
5.2.1.9. Rotas Inter-Continentais 92
5.3. Eficiências e Sinergias resultantes da Operação de Concentração 93
5.4. Argumento da empresa em estado de insolvência 99
5.4.1. Posição da Notificante 99
5.4.2. Posição da Autoridade 100
5.5. Mercado do *Catering* de Aviação 104
5.5.1. Estrutura do Mercado de *Catering* de Aviação 104
5.5.2. Barreiras à entrada e saída 106
5.5.3. Avaliação Jus-Concorrencial 107
5.6. Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial 109
6. COMPROMISSOS 110
6.1. Rota Lisboa-Porto 111
6.1.1. Compromissos para a promoção de entrada de novos operadores 111
6.1.2. Da estrutura e evolução tarifárias 113
6.1.3. Compromissos adicionais 114
6.2. Rota Lisboa-Funchal e Rota Porto-Funchal 114
6.3. Conclusão 116
7. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA 117
8. CONTRA-INTERESSADOS 118

9. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS 121
10. CONCLUSÃO 123
ANEXO I – ROTAS OPERADAS PELA PGA E PELA TAP AI-i

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Volume de Negócios da TAP SGPS e da TAP, em milhões de euros, para os anos de 2003, 2004 e 2005. 6
Tabela 2: Volumes de negócios da PGA, em milhões de euros, para os anos de 2003, 2004 e 2005 6
Tabela 3: Rotas em que uma das empresas opera rotas directas e a outra apenas rotas indirectas 14
Tabela 4: Transporte aéreo de passageiros – mercados relevantes para efeitos da presente operação 20
Tabela 5: Rotas em Portugal 36
Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-PORTO 37
Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-FUNCHAL 40
Tabela 8: Quotas para as Rotas Porto-Funchal, Lisboa-Porto Santo, Lisboa-Terceira e Lisboa-Horta, para o ano de 2005 47
Tabela 9: Rotas entre Portugal e Espanha 50
Tabela 10: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-MADRID 52
Tabela 11: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-BARCELONA . 54
Tabela 12: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-MADRID (2005) 56
Tabela 13: Rotas entre Portugal e França 61
Tabela 14: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-PARIS* 63
Tabela 15: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-PARIS (2005) 68
Tabela 16: Rotas entre Portugal e Itália 68
Tabela 17: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-MILÃO 70
Tabela 18: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-ROMA 74
Tabela 19: Rotas entre Portugal e Suíça 76
Tabela 20: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-ZURIQUE 77
Tabela 21: Rotas entre Portugal e a Holanda 81
Tabela 22: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-AMSTERDÃO .. 81
Tabela 23: Rotas entre Portugal e a Alemanha 84
Tabela 24: Rotas para outros destinos na Europa 84
Tabela 25: Rotas Inter-Continentais 92
Tabela 26: Companhias aéreas tradicionais e companhias aéreas regionais participadas 94
Tabela 27: Rotas em Voo directo operadas pela TAP e pela PGA, em 2007 97
Tabela 28: Companhias de *Catering* presentes em Aeroportos Nacionais 105
Tabela 29: Quotas para o mercado nacional 105

DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
PROCESSO CCENT. Nº 57/ 2006 – TAP/PGA

1. INTRODUÇÃO

1. Em 15 de Novembro de 2006, 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 (Lei da Concorrência), uma operação de concentração (doravante a "Operação"), que consiste na aquisiçãopela Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (doravante "TAP SGPS") do controlo exclusivo da Portugália — Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (doravante "PGA"), actualmente controlada pelo Grupo Espírito Santo.

2. A Operação em apreço configura uma concentração de empresas nos termos da alínea b) do n.º 1 e n.º 3 do Artigo 8.º da Lei da Concorrência.

3. Em 12 de Dezembro de 2006, atento o mercado em causa, a Autoridade da Concorrência solicitou, ao abrigo do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, e do artigo 39.º, n.º 1 da Lei da Concorrência, um pedido de Parecer ao Instituto Nacional de Aviação Civil (doravante "INAC").

4. O referido Parecer foi emitido a 12 de Janeiro de 2007, não tendo esta entidade reguladora sectorial manifestado preocupações relativas à concretização da presente operação de concentração (Cfr. secção 7).

2. AS PARTES

2.1. Empresas Participantes

2.1.1. Sociedade Adquirente

5. A Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (doravante "TAP SGPS" "Notificante") é uma empresa pública, gestora de participações sociais, detida a 100% pela PARPÚBLICA, SGPS que, por sua vez, é detida a 100% pelo Estado Português.

6. A TAP SGPS, através da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (doravante "TAP"), dedica-se principalmente ao transporte aéreo de pessoas, carga e correio e à manutenção de aeronaves.

7. O volume de negócios realizado pela adquirente (TAP SGPS) e pela TAP, para os anos de 2003, 2004 e 2005, é apresentado na Tabela 1 *infra*.

Tabela 1: Volume de Negócios da TAP SGPS e da TAP, em milhões de euros, para os anos de 2003, 2004 e 2005.

	PORTUGAL			**UNIÃO EUROPEIA + NORUEGA**			**MUNDIAL**		
	2003	2004	**2005**	2003	2004	**2005**	2003	2004	**2005**
TAP, S.A.	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]
TAP SGPS	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

2.1.2. Sociedade a adquirir

8. A PGA, sociedade criada em 1988, tem por objecto social o transporte aéreo de passageiros, carga e correio e é controlada actualmente pelo Grupo Espírito Santo, através da sociedade Espírito Santo Internacional, S.A.. Segundo a Notificante a empresa especializa-se no transporte aéreo regional.

9. O Capital Social da PGA é actualmente detido em 99,815% (a 31 de Outubro de 2006) pela ESI — Espírito Santo Internacional, S.A. (doravante "ESI"). Em 2005 o volume de negócio da ESI, em Portugal, foi de [CONFIDENCIAL].

10. O volume de negócios da sociedade adquirida, para os anos de 2003, 2004 e 2005, é o seguinte:

Tabela 2: Volumes de negócios da PGA, em milhões de euros, para os anos de 2003, 2004 e 2005

	PORTUGAL			**UNIÃO EUROPEIA**			**MUNDIAL**		
	2003	2004	**2005**	2003	2004	**2005**	2003	2004	**2005**
PGA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

11. Em 6 de Novembro de 2006, foi celebrado entre a TAP SGPS e a Espírito Santo Internacional, S.A. um contrato de compra e venda de acções representativas de 99,815% do capital social da PGA e dos créditos detidos e a deter, pela vendedora, na PGA, estando a concretização desta transacção dependente da não oposição das Autoridades da Concorrência (de Portugal e de Espanha).

12. Deste contrato resulta, então, que a TAP SGPS pretende adquirir o controlo exclusivo da PGA, consubstanciando tal transacção uma operação de concentração nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º conjugada com o n.º 3 desse mesmo artigo da Lei da Concorrência.

13. Atendendo a que ambas as empresas participantes desenvolvem a actividade de transporte aéreo regular de pessoas, carga e correio, estamos perante uma operação de concentração de tipo horizontal, não obstante poderem eventualmente existir, como melhor se explicitará, efeitos verticais.

14. Sendo a TAP SGPS a *holding* do grupo TAP, a aquisição da PGA representa, segundo a Notificante, o reforço estratégico da TAP, SA, permitindo, afirma, o alargamento da sua oferta, o reforço da capacidade de desenvolver o *hub* de Lisboa, o aeroporto do Porto e a melhoria da qualidade dos serviços prestados aos consumidores, a obtenção de sinergias por efeito de escala e um contributo para o crescimento da actividade económica nacional.

15. De acordo com a Notificante, a operação representaria para a TAP a oportunidade do crescimento crucial à sustentabilidade da sua situação financeira. Adicionalmente, considera que a integração da PGA reforça a consistência e a complementaridade estratégica, permitindo uma maior oferta de novos destinos, a gestão integrada das frotas, a captura de sinergias e a optimização da gestão, aumentando a sua eficiência e a redução de custos, pela redução de estruturas e pela racionalização da utilização de esforços.

4. MERCADO RELEVANTE

4.1. Rotas operadas pela PGA e pela TAP

16. As diligências desenvolvidas durante a primeira fase do procedimento permitiram a recolha, junto da Notificante, de informação sobre as diferentes rotas, em voos directos e indirectos, operadas pela PGA e pela TAP. A informação coligida, remetida pela Notificante, integrou, no caso da PGA, 26 rotas operadas em voos directos e 56 rotas operadas em voos indirectos, e, no caso da TAP, 53 rotas operadas em voos directos e

34 rotas operadas em voos indirectos, como apresentado no Anexo 1 à presente decisão.

4.2. Mercado relevante do produto

4.2.1. Posição da Notificante

Definição de mercado

17. A Notificante considerou como mercado relevante os mercados explorados simultaneamente pela TAP e pela PGA, em avião próprio e em voos directos.

18. Invocando a prática da Comissão Europeia, em matéria de definição de mercado relevante, no âmbito do transporte aéreo regular, a Notificante entende deverem ser considerados os pares de pontos-de-origem e pontos-de-destino (doravante "pares O/D"), em que cada par O/D será um mercado distinto, reflectindo, por um lado, a oferta de serviços das transportadoras e, por outro, as necessidades de deslocação dos seus passageiros entre tais pontos.

19. Deverão assim ser considerados, de acordo com a TAP SGPS, como mercados relevantes, as seguintes rotas: Lisboa-Porto; Lisboa-Funchal; Lisboa-Barcelona; Lisboa-Madrid; Lisboa-Milão; Porto-Milão[1]; Porto-Paris; e Porto-Amsterdão.

20. Considera ainda a Notificante, que os serviços de transporte de carga e correio não constituem, nas presentes circunstâncias e no âmbito geográfico relevante, mercados distintos dos serviços de transporte de passageiros.

Rotas não consideradas mercado relevante

21. A Notificante excluiu dos mercados relevantes os pares O/D em que a PGA opera com voos indirectos e a TAP opera com voos directos, por os considerar produtos não substitutos, atento, designadamente, a diferença de tempos totais de duração do itinerário e a inconveniência dos procedimentos aeroportuários resultante da conexão entre voos no caso dos voos indirectos da PGA.

22. Encontram-se na situação referida no ponto anterior os voos da PGA que envolvem as ligações entre Paris/Estocolmo, Paris/Copenhaga, Paris/Oslo, Milão/Budapeste,

[1] No que se refere aos voos operados pela PGA na rota Porto-Milão, a Notificante, atendendo à definição de "serviço aéreo directo" do Regulamento (CEE) 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, considera tratarem-se de voos directos, na medida em que, embora haja um escala em Lisboa, o percurso é percorrido integralmente na mesma aeronave e com o mesmo número de voo.

Milão/Dusseldorf, Milão/Munique e Milão/Viena, sendo que as ligações entre aeroportos localizados fora de Portugal, incluídas nos voos indirectos da PGA, são feitos em regime de *code-share*[2] da PGA com outras companhias aéreas, nos aviões destas últimas (*in casu*, acordos de *code-share* com a Air France nas ligações com origem ou destino em Paris, e com a *Alitalia* nas ligações com origem ou destino em Milão).

23. A reforçar o entendimento indicado no ponto 21, a Notificante aponta a ínfima quota de mercado da PGA nas rotas indirectas acima referidas como demonstrativo de que os respectivos voos indirectos não poderão ser considerados substituíveis dos voos directos realizados pela TAP.

24. Entendeu assim a Notificante fazer uma diferenciação entre serviços directos (voo único) e indirectos (voos combinados). Recorrendo ao que considera ser a prática da Comissão Europeia, refere que tais voos não são substituíveis em trajectos de curta duração (até cerca de duas horas), pelo que devem ser considerados mercados separados. Relembra ainda que, em função do elevado grau de medidas de segurança em terra que actualmente se verificam, qualquer transferência poderá representar um acréscimo de mais de uma hora à soma dos voos de ligação.

25. Às rotas acima indicadas como não constituindo mercados relevantes, a Notificante acresce as rotas Lisboa-Paris, Lisboa-Roma e Lisboa-Amsterdão, em que a PGA tem acordos de *code-share* com a Air France, a *Alitalia* e a KLM, respectivamente, ainda que as mesmas rotas sejam igualmente exploradas pela TAP, através de voos directos realizados em avião próprio.

26. Não considerou ainda como mercado relevante a rota Porto-Zurique, operada pela PGA com um voo directo, mas em que a TAP apenas está presente via o seu acordo de *code-share* com a Swiss, sendo a operação desenvolvida em avião desta Companhia.

27. Acrescenta ainda a Notificante que a *ratio* para excluir dos mercados relevantes as rotas referidas nos pontos 25 e 26 *supra*, em que uma das Participantes actua em regime de *code-share*, resulta do facto dos voos serem actualmente realizados em aviões de Companhias terceiras com as quais a TAP ou a PGA acordaram os referidos acordos de *code-share*, sendo que a TAP ou a PGA desempenham um papel de meros agentes ou canais de venda daquelas terceiras Companhias.

28. Ora, naquele cenário, considera a Notificante que as referidas Companhias e a respectiva capacidade de oferta manter-se-ão no mercado após a presente operação de

[2] Por *code-share*, ou acordo de partilha de código, entende-se o acordo entre companhias aéreas em que os passageiros de qualquer das empresas podem viajar para os vários destinos acordados em voos operados por outra companhia envolvida no acordo. Existe assim a companhia que opera o avião e a companhia que comercializa bilhetes no avião daquele e que, geralmente, se designa por "*marketing carrier*".

concentração, não sendo previsível que as mesmas venham a abandonar as rotas em questão, em resultado de deixarem de poder contar com a PGA ou com a TAP como meros agentes ou canais de vendas, por serem facilmente substituíveis por outros agentes e canais de venda ou por terem uma importância mínima no esforço de vendas para as referidas rotas.

Da eventual delimitação de mercados em função da sensibilidade do consumidor ao tempo/flexibilidade de voo e em função do objectivo de viagem

29. A respeito da eventual delimitação de mercados em função da sensibilidade do consumidor ao tempo/flexibilidade de voo, entende a Notificante não se justificar essa delimitação, tendo em conta que muitos outros factores (*v.g.* disponibilidade e conforto do serviço, angariação de milhas, proximidade afectiva à marca, prestígio em termos de segurança, aeroporto utilizado) podem influenciar a escolha do passageiro. Acresce que são cada vez em maior número os passageiros que, ao efectuar uma viagem de negócios, em particular em percursos intra-europeus, optam por pagar menos, mesmo que tal implique prescindir da flexibilidade na utilização do título de transporte. Por outro lado, o segmento de clientes mais sensíveis ao tempo tenderá a recorrer à oferta de serviços em jactos executivos, produto distinto do transporte aéreo regular.

30. Considera ainda a Notificante não se justificar a segmentação em mercados autónomos tendo em conta estarmos perante tráfego de negócios ou tráfego de lazer.

Da substituibilidade inter-modal na rota Lisboa-Porto

31. No que respeita, em particular, ao mercado relevante correspondente à rota Lisboa-Porto, muito embora considere que, do ponto de vista geográfico, o transporte ferroviário e rodoviário sirvam o mesmo par O/D, e defenda que a evidência empírica aponta para a indiscutível substituibilidade entre o transporte ferroviário, em particular de alta velocidade, e o transporte aéreo, designadamente para distâncias inferiores a 600km[3], entende que, no caso da ligação entre Lisboa e Porto, do ponto de vista do mercado relevante do produto, estes modos de transporte constituem mercados distintos do transporte aéreo regular na rota entre Lisboa e o Porto.

32. Refere, deste modo, que as características físicas e técnicas dos produtos em causa, o preço, bem como os moldes de utilização de cada tipo de transporte, os permitem distinguir do mercado relevante do transporte aéreo regular entre Lisboa e Porto.

[3] Afirma ainda que atentas as distâncias entre, por exemplo, Amsterdão, Bruxelas e Paris (distâncias semelhantes àquela entre Lisboa e o Porto), a opção preferencial pela utilização do comboio *versus* avião foi-se enraizando, de forma que as próprias companhia aéreas terão diminuído radicalmente as suas operações ou pura e simplesmente se terão retirado da rota em questão.

33. Aproveita ainda a Notificante para especificar as referidas características relativamente a cada um dos modos de transporte referidos. No que respeita ao transporte aéreo, afirma que este se realiza entre aeroportos, por via aérea, com reserva e compra prévia de bilhete, sujeito a procedimentos específicos de aceitação, controlos de identificação e segurança, entrega de bagagem, com um preço normalmente mais elevado que os restantes modos de transporte, com uma menor frequência, não acessível a quem tem medo de voar, mais sujeito a condições de força maior (condições climáticas, congestionamento, entre outras), e com regras restritivas na cabina (*v.g.* deslocação de passageiros, uso de telemóveis e aparelhos electrónicos, fumo).

34. Quanto ao transporte ferroviário, o mesmo realiza-se entre estações, por via terrestre fixa, com compra de bilhete no momento, com bagagem sob controlo do passageiro, com elevada frequência, sem grandes flutuações ao nível da pontualidade, sem limitações de deslocação interna de passageiros ou uso de telemóveis e aparelhos electrónicos, e apresentando um preço de nível médio.

35. Finalmente, o transporte rodoviário (público) realiza-se entre estações, por via terrestre com várias alternativas, com compra de bilhete no momento, com serviço frequente, sem limitações de uso de telemóveis e aparelhos electrónicos, e com um preço de nível baixo.

Dos serviços de transporte aéreo de carga e correio

36. Como referido anteriormente, a Notificante entendeu não considerar os serviços de transporte aéreo de carga e correio como constituindo mercados relevantes distintos dos serviços de transporte de passageiros.

37. Para tal, apresenta como considerações o facto de nem a TAP, nem a PGA, possuírem aviões cargueiros; de a actividade do transporte de carga e de correio ser marginal (o transporte de carga e de correio correspondem, respectivamente, a [<20%] e [<20%] das receitas do transporte aéreo da TAP) e totalmente dependente do planeamento de voos para transporte de passageiros e da disponibilidade de espaço útil não reservado ao transporte da bagagem dos passageiros; de a percentagem de receitas pelo transporte de carga e correio no espaço "intra-europeu" sobre o total de receitas geradas pelo transporte de carga e correio pela TAP não ultrapassar os [<25%]; de a TAP concorrer em termos de transporte de carga com os mesmos transportadores com que concorre ao nível do transporte de passageiros; e de a TAP não ter meios nem condições para concorrer com operadores especializados no transporte de volumes expresso (porta a porta), como seja o caso da DHL, UPS, TNT ou FEDEX.

4.2.2. Posição da Autoridade

38. A TAP e a PGA estão activas na oferta de serviços de transporte aéreo regular de passageiros, transporte aéreo de carga e transporte aéreo de correio. Para além destas actividades, refira-se que a TAP também se encontra activa nos serviços de *catering* de aviação.

4.2.2.1. Transporte aéreo de passageiros

Mercados relevantes segundo pares de O/D

39. No que concerne os serviços de transporte aéreo de passageiros, a AdC considera que, na perspectiva da procura, os mercados relevantes associados ao transporte regular de passageiros devem ser definidos em termos dos pares O/D, em que cada par O/D será um mercado distinto, reflectindo esta posição da AdC as necessidades de deslocação dos passageiros entre tais pontos de origem e de destino. Ou seja, os passageiros que pretendem viajar numa determinada rota, não alterarão o seu destino, em resposta a um pequeno aumento de preços, mas significativo e não transitório, dos serviços de transporte aéreo na referida rota, pelo que cada par O/D deverá ser considerado como um mercado distinto, na perspectiva da procura. Esta foi, aliás, a posição defendida pela Notificante.

40. Não obstante, não poderá a AdC concordar com a Notificante quando esta definiu, como mercados relevantes, apenas os pares O/D ou rotas em que existe sobreposição entre voos directos da TAP e voos directos da PGA, na medida em que esta delimitação do mercado não permite levar em consideração os aspectos relacionados com a concorrência potencial entre as participantes na operação. Ou seja, naquelas rotas ou pares O/D em que a PGA se encontra activa, mas em que a TAP não opera qualquer voo, importará ainda verificar em que medida é que esta empresa exerce a função de concorrente potencial sobre a PGA. O mesmo se aplica às rotas em que a TAP está presente e a PGA não opera qualquer voo.

41. Com efeito, a presença de uma determinada companhia aérea, num determinado aeroporto, poderá facilitar a entrada dessa mesma companhia nas várias rotas que possam ser operadas a partir desse aeroporto, tendo presente as barreiras à entrada e expansão no transporte aéreo de passageiros, descritas *infra*, na secção 5.1, em que se incluem as economias de rede e de gama, bem como o acesso a aeroportos (v.g. a disponibilidade de faixas horárias de descolagem e aterragem / *slots*), barreiras essas que poderão fazer-se sentir de forma assimétrica para as diferentes companhias aéreas.

42. Nestes termos, a AdC considera, como mercados relevantes, todas as rotas em que, pelo menos, uma das participantes na presente operação de concentração se encontra activa.

43. Ainda neste contexto, a AdC considerou não ser apropriado, no caso em apreço, definir um mercado alargado de todos os voos intra-europeus, com origem ou destino nos aeroportos do Porto e de Lisboa, tendo presente a relevância da procura na definição dos mercados relevantes.

44. No que se refere à delimitação do mercado em termos dos pares O/D, a AdC considera todas as formas alternativas à disposição do consumidor para que este possa fazer a viagem entre aqueles dois pontos, assim como outros elementos que possam contribuir para essa mesma delimitação. Nestes termos, a AdC avaliou a substituibilidade entre voos directos e voos indirectos, a substituibilidade entre diferentes modos de transporte (substituibilidade inter-modal) e a substituibilidade entre voos com origem ou destino em aeroportos distintos mas que servem, ainda que parcialmente, as mesmas áreas geográficas (substituibilidade entre aeroportos), e analisou ainda a eventual distinção entre passageiros O/D e passageiros de ligação, a sensibilidade dos passageiros ao tempo de voo / flexibilidade, bem como o tratamento a dar aos voos indirectos.

45. O grau de substituibilidade entre as várias formas de deslocação entre os pontos de origem e de destino à disposição do consumidor, *supra* referidas no ponto anterior, depende de uma multiplicidade de factores, tais como o tempo total da viagem, a frequência dos serviços e os preços das várias alternativas, considerando a AdC que a inclusão ou exclusão das várias alternativas no mesmo mercado relevante apenas poderá ser decidido rota a rota, em função do maior ou menor grau de substituibilidade verificado em cada caso.

Voos directos vs Voos indirectos

46. No que se refere à substituibilidade entre voos directos e voos indirectos, para os mesmos pares O/D, diga-se que esta será, tendencialmente, menor em voos de curto ou médio curso do que em voos de longo curso, pelo que a probabilidade de, numa análise rota a rota, se vir a concluir que os voos indirectos fazem parte do mesmo mercado que os voos directos é menor no caso dos voos de curto e médio curso do que no caso dos voos de longo curso.

47. Com efeito, os voos indirectos implicam uma paragem e, em consequência, envolvem um tempo médio de viagem superior ao de um voo directo para o mesmo par O/D, pelo que os voos indirectos são normalmente considerados como sendo mais inconvenientes e, como tal, menos atractivos para a generalidade dos passageiros. Já num voo de longo curso, a diferença de tempos de viagem entre um voo directo e um voo indirecto

será relativamente menor, pelo que nestes casos os voos directos e os voos indirectos serão, tendencialmente, produtos substitutos.

48. Diga-se que a Comissão Europeia apenas em circunstâncias excepcionais tem admitido a possibilidade de, em rotas de curta distância, os voos indirectos poderem ser considerados como substituíveis dos voos directos. Ou seja, tal verifica-se apenas nos casos em que, devido ao número de frequências dos voos em causa, apenas o voo indirecto (embora mais demorado) permite a ida e a volta no mesmo dia. Neste cenário, a comparação entre um voo directo menos demorado e um voo indirecto que permite uma viagem de ida e de volta no mesmo dia, poderá dar origem a um conjunto de passageiros marginais que os consideram como produtos substituíveis.

49. Para avaliar da substituibilidade entre voos directos e voos indirectos, designadamente nas rotas de curto e médio curso[4], a AdC questionou a Notificante sobre o tempo total de voo e frequências semanais da TAP e da PGA, nas rotas em que se verifica uma sobreposição entre voos directos de uma das empresas e voos indirectos da outra empresa, tendo resultado a seguinte tabela.

Tabela 3: Rotas em que uma das empresas opera rotas directas e a outra apenas rotas indirectas

PGA	Tempo de voo e Frequências Semanais (Fs)	TAP	Tempo de voo e Fs	Diferença de tempo de voo
PORTUGAL				
Porto-Lisboa-Funchal	3h50 Fs:19	Porto-Funchal	1h50 Fs:30	2h
Espanha				
Porto-Barcelona	1h50 Fs:48	Porto-Lisboa-Barcelona	3h15 Fs:70	1h25
Porto-Madrid	1h10 Fs:24	Porto-Lisboa-Madrid	2h55 Fs:70	1h45
Lisboa-Málaga	1h20 Fs:14	Lisboa-Madrid-Málaga Lisboa-Barcelona-Málaga	4h45 Fs:38 4h45 Fs:27	3h25 3h25
Lisboa-Bilbau	1h55 Fs:24	Lisboa-Madrid-Bilbau Lisboa-Barcelona-Bilbau	3h10 Fs:40 3h10 Fs:24	1h15 1h15
Lisboa-La Coruña	1h20 Fs:12	Lisboa-Madrid-La Coruña	4h10 Fs:21	2h50

[4] A generalidade das rotas em que se verifica haver uma sobreposição entre voos directos de uma das empresas participantes na presente operação e voos indirectos da outra empresa, referem-se a rotas de curto ou médio curso.

		Lisboa-Barcelona-La Coruña	4h10 Fs:12	2h50
Itália				
Porto-Milão	2h30 Fs:38	Porto-Lisboa-Milão	4h30 Fs:42	2h
Alemanha				
Lisboa-Lyon-Munique	4h40 Fs:18	Lisboa-Munique	2h55 Fs:28	1h45

Fonte: Notificante[5].

50. Atento os dados apresentados na tabela anterior, e à luz dos critérios apresentados *supra*, designadamente em termos do tempo total da viagem e da frequência dos serviços, considera a AdC que, para efeitos do presente procedimento, os voos indirectos e os voos directos não poderão ser considerados produtos substituíveis, nas rotas em que existe sobreposição entre voos directos e voos indirectos da TAP e da PGA, pelo que os voos indirectos não farão parte do mesmo mercado relevante dos voos directos nas referidas rotas.

51. Já nas restantes rotas – em que existe sobreposição entre voos directos da TAP e da PGA, ou em que apenas uma das empresas está presente com voo directo –, e na ausência de uma análise de tempos totais de voo e número de frequências para estas rotas, a AdC considera que os voos indirectos oferecidos por outras companhias não farão parte dos mercados relevantes que integram os voos directos para determinado par O/D. Tal justifica-se por se tratarem de rotas de curto ou médio curso, ou, tratando-se de rotas de longo curso, a análise jus-concorrencial não seria distinta com a inclusão ou exclusão dos voos indirectos do mercado relevante.

Substituibilidade inter-modal

52. No que se refere à eventual substituibilidade entre diferentes modos de transporte (transporte aéreo, ferroviário, rodoviário e marítimo), também a análise deverá ser feita caso a caso, tendo em conta, designadamente, o tempo total da viagem, o número de frequências do serviço e os preços.

53. De acordo com a prática decisória da Comissão, apenas o comboio de alta velocidade tem sido, em determinadas rotas de curto curso, considerado como uma alternativa ao transporte aéreo, mesmo para os passageiros sensíveis ao tempo.

54. Não obstante, e dado que os aeroportos nacionais não são ainda servidos por ligações ferroviárias de alta velocidade entre si, ou entre si e cidades europeias, a AdC concluiu

[5] Resposta da Notificante a pedido de elementos, recebida a 6 de Fevereiro de 2007.

não dever incluir o transporte ferroviário nos mercados relevantes analisados, no âmbito do presente procedimento.

55. No caso particular da rota entre Lisboa e o Porto, considera-se, em concordância com a posição da Notificante *supra* descrita, que o transporte rodoviário e ferroviário constituem mercados distintos do transporte aéreo regular na referida rota.

56. Tal como refere a Notificante, as características físicas e técnicas dos produtos em causa, o preço, bem como os moldes de utilização de cada tipo de transporte, permitem distinguir aqueles modos de transporte do mercado relevante do transporte aéreo regular entre Lisboa e Porto.

57. Em sede de Audiência de Interessados que antecedeu a Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, a Notificante defendeu que a análise da existência de substituibilidade entre diferentes modos de transporte exige uma ponderação em concreto, numa análise conduzida com relação aos pares de cidades individualmente considerados, designadamente, do tempo total de viagem, do número de frequências de serviço e dos preços dos vários meios de transporte à disposição dos passageiros que viajam entre um determinado par de cidades.

58. Ora, a avaliação da substituibilidade inter-modal, em particular, para a rota Lisboa-Porto, no contexto da operação em apreço, foi conduzida, tendo em conta a argumentação aduzida pela própria Notificante, bem como a prática decisória da Comissão Europeia.

59. A este propósito, diga-se que, não definindo a Lei da Concorrência os critérios a observar para definição do mercado relevante, e recorrendo assim à experiência comunitária, podemos retirar da Comunicação da Comissão relativa à definição daquele[6] (§ 7) que «*um mercado do produto relevante compreende todos os produtos e/ou serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas <u>características, preços e utilização pretendida</u>*» – sublinhado nosso.

60. Em sequência da Notificação apresentada a 15 de Novembro, considerou-se que não havia ficado clara a posição da Notificante quanto à definição do mercado relevante do produto correspondente ao percurso Lisboa-Porto, pelo que a AdC solicitou esclarecimento, de forma inequívoca, nos seguintes termos: «*no que respeita à rota Lisboa/Porto, queira esclarecer se considera que o transporte ferroviário e o transporte rodoviário constituem mercados relevantes distintos do considerado pelas Notificantes, uma vez que os considerou substituíveis com o transporte aéreo. Queira fundamentar a sua posição (esta questão poderá colocar-se igualmente a outras rotas)*».

[6] Comunicação (97/C 372/03) publicada no JOCE n.º C 372/5 de 9.12.1997.

61. Na resposta a esta questão, remetida a 4 de Dezembro de 2006, a Notificante esclarece que, «do ponto de vista de produto sim, são distintos, comparativamente ao transporte aéreo, pelas características físicas e técnicas do mesmo, o preço e os moldes de utilização de cada tipo de transporte», passando a elencar os elementos que permitem distinguir os diferentes modos de transporte.

62. Referiu a Notificante, em sede de Audiência de Interessados que antecedeu a Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, que, não obstante se reconhecerem as diferentes características físicas e técnicas dos três meios de transporte referidos, tal facto não impede que, do ponto de vista da procura, os mesmos possam ser considerados substituíveis entre si.

63. Argumentou assim a Notificante que terá apresentado aquele conjunto de diferenças, de modo a que a AdC pudesse desenvolver uma análise completa e rigorosa da questão em apreço, não podendo ser interpretado como querendo significar que a sua posição é a de que serão mercados distintos, ao contrário do que a frase «do ponto de vista de produto sim, são distintos» poderia parecer indicar.

64. Aproveitou ainda a Notificante para referir a ausência de controlos de segurança e simplicidade de procedimentos, o mais baixo preço, a frequência do transporte ferroviário, a qualidade das *infra*-estruturas rodoviárias e a maior comodidade oferecida por meios de transporte que permitem uma ligação directa entre os centros das respectivas cidades, como factores que «determinam que este meios de transporte sejam efectivamente substituíveis do ponto de vista da procura em relação ao transporte aéreo, em especial tomando em consideração que o percurso Lisboa-Porto é um percurso de curta distância».

65. Ora, a Notificante, na sua defesa pela substituibilidade inter-modal exposta *supra*, insistiu em apresentar características que, ao contrário de indiciarem substituibilidade do ponto de vista da procura, os distinguem em termos de conforto, preço, tempo de viagem. Ou seja, a Notificante apresentou, por outras palavras, os mesmos aspectos diferenciadores que indicou na sua resposta de 4 de Dezembro de 2006.

66. Em relação, por exemplo, à utilização da viatura particular, poderão apresentar-se ainda outras características diferenciadoras. Com efeito, o automóvel, ao contrário dos outros modos de transporte, pressupõe uma autonomia e disponibilidade na utilização, temporal e espacial, feita pelo particular, que não encontra paralelo nos restantes modos de transporte (os outros modos apresentam horários rígidos e, por outro lado, o utilizador da viatura própria não se encontra restringido a uma mera utilização entre ponto de origem/destino), mesmo que o percurso efectuado seja coincidente.

67. O facto de existirem motivos para que certos consumidores decidam realizar o percurso por via rodoviária, outros por via ferroviária e outros, ainda, por via aérea, não significa que esses mesmos consumidores considerem os diferentes modos de transporte como substituíveis.

68. Por outro lado, as diferenças significativas de preço entre os diferentes modos de transporte existentes actualmente[7], não indiciam que, perante um pequeno aumento de preços do transporte aéreo, existiria uma transferência significativa de consumidores para qualquer um dos outros modos de transporte, pelo que dificilmente se poderia concluir que os mesmos se encontrariam no mesmo mercado.

69. Perante a informação disponível, e tendo em conta as diferenças entre os modos de transporte analisados, em termos de características, preços e utilização pretendida, não poderá a AdC concluir pela inclusão, no mesmo mercado do transporte aéreo de passageiros nas rotas de Lisboa-Porto (o que se aplicará igualmente à rota Lisboa-Faro), do transporte ferroviário ou do automóvel particular, não tendo a Notificante, nesta matéria, apresentado qualquer elemento que permita concluir de forma diversa.

Substituibilidade entre aeroportos

70. No que se refere à substituibilidade entre aeroportos, a AdC considera haver uma substituibilidade elevada entre diversos voos directos operados no mesmo par O/D, ainda que os mesmos tenham como origem ou como destino aeroportos distintos mas com áreas de influência significativamente sobrepostas. Nestes termos, entende a AdC que os voos operados pela TAP, entre Porto e Paris (aeroporto de Orly), e os voos operados pela PGA entre Porto e Paris (aeroporto de Charles de Gaulle) fazem parte do mesmo mercado relevante, no âmbito do presente procedimento[8].

Passageiros O/D vs Passageiros de ligação

71. O mercado de transporte aéreo regular de passageiros poderia eventualmente ser segmentado em termos de passageiros O/D, por um lado, e passageiros de ligação, por outro, atento, designadamente, a eventual capacidade para as empresas poderem discriminar preços entre os diferentes segmentos de passageiros.

[7] No percurso de ida e volta Lisboa-Porto, segundo informação disponibilizada pela Notificante, nas suas Observações, em sede de Audiência de Interessados, o comboio apresenta preços entre € 52,4 (2ª classe) e € 77 (1ª classe), contra € 93,10 no caso do automóvel. Já o transporte aéreo apresenta para a tarifa económica, um preço de € 252,96 e, para a tarifa executiva, um preço de € 290, 76. Por sua vez, no percurso de ida e volta Lisboa-Faro, segundo informação disponibilizada pela Notificante, nas suas Observações, em sede de Audiência de Interessados, o comboio apresenta preços entre € 19,5 (2ª classe) e € 26 (1ª classe), contra € 42,47 no caso do automóvel. Já o transporte aéreo apresenta, para a tarifa económica, um preço de € 252,79 e, para a tarifa executiva, um preço de € 290, 59.

[8] Diga-se que, relativamente a voos com o mesmo ponto de origem e ponto de destino em Paris, diferindo apenas no aeroporto parisiense de destino (Orly ou Charles de Gaulle), também a Comissão os considerou como fazendo parte do mesmo mercado relevante (cfr. Decisão da Comissão no processo M. 3280 Air France/KLM).

72. Da análise realizada na presente fase do procedimento, não foi possível concluir da necessidade de segmentar o mercado em função de se tratarem de passageiros O/D ou passageiros de ligação, pelo que a avaliação jus-concorrencial desenvolvida *infra* considera que estes diferentes tipos de passageiros pertencem ao mesmo mercado relevante.

Sensibilidade dos passageiros ao tempo de voo / flexibilidade

73. Os passageiros que viajam com bilhetes flexíveis (passageiros sensíveis ao tempo com necessidade de flexibilidade), em particular os passageiros em classe executiva, poderão eventualmente ser considerados como pertencendo a um mercado distinto[9] daqueles que viajam com bilhetes restritos (passageiros não sensíveis ao tempo), que serão mais sensíveis ao preço do que à frequência e estão dispostos a aceitar tempos de viagem mais longos.

74. No entanto, tal como é referido pela Comissão no Caso COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, existe uma tendência para a utilização pelos passageiros de negócios de bilhetes menos flexíveis, de modo a diminuir os custos com as deslocações empresariais.

75. No caso em apreço, a análise realizada na presente fase do procedimento não permite concluir pela necessidade de uma delimitação mais estreita do mercado, considerando passageiros sensíveis ao tempo, por um lado, e passageiros não sensíveis, por outro, pelo que a AdC considera que uma delimitação mais estreita do mercado não teria implicações ao nível da avaliação jus-concorrencial da presente operação de concentração.

Voos Indirectos

76. Como se observa da secção 4.1, a PGA e a TAP operam diversas rotas através de voos indirectos. Estes voos indirectos poderiam eventualmente integrar mercados relevantes autónomos, entendendo, no entanto, a AdC não se justificar, no presente procedimento, a delimitação concreta destes eventuais mercados.

77. Por um lado, apesar de se ter verificado, nos pontos 46 a 51 *supra*, que os voos indirectos não exercem pressão concorrencial sobre os voos directos, para o mesmo par O/D, já será razoável presumir que os voos directos poderão exercer pressão concorrencial sobre os voos indirectos. Com efeito, os clientes que optam por um voo indirecto serão expectavelmente menos sensíveis ao tempo e mais sensíveis ao preço

[9] A referida delimitação de mercados tem sido prática da Comissão Europeia (v.g., Decisão da Comissão de 11 de Agosto de 1999, Caso KLM/*Alitalia* – COMP/JV.19, OJ C 96, 5 de Abril de 2000).

da viagem, pelo que um aumento dos preços dos voos indirectos os levaria a considerar a possibilidade de optar por um voo directo.

78. Por outro lado, qualquer dos voos indirectos, operados pela PGA ou pela TAP, entre um ponto A e um ponto C, é constituído por uma ligação directa entre o ponto A e um ponto B e outra ligação directa entre o ponto B e o ponto C. Assim sendo, apenas se poderão justificar preocupações jus-concorrenciais na ligação indirecta entre o ponto A e o ponto C, caso resultem da presente operação de concentração restrições de concorrência em alguma daquelas ligações directas. Refira-se ainda que, na maioria dos voos indirectos oferecidos pela TAP ou pela PGA, o último segmento do voo é operado por outra companhia, em regime de *code-share*.

79. Conclui-se, deste modo, que, independentemente da delimitação concreta dos mercados em que se inserem os voos indirectos das duas companhias, para a apreciação da presente operação de concentração, bastará uma análise dos efeitos jus-concorrenciais nos mercados respeitantes aos voos directos operados pela PGA ou pela TAP. Diga-se, porém, que, para os casos em que se venham a identificar preocupações concorrenciais nos mercados correspondentes a determinados voos directos, aos efeitos nefastos para a concorrência daí resultantes deverão acrescer os potenciais efeitos negativos que se verificariam nas rotas em voo indirecto a estes associadas, o que poderá agravar as preocupações concorrenciais subjacentes.

Transporte aéreo de passageiros – conclusão

80. Face a todo o *supra* exposto, a AdC considera como mercados relevantes, no presente procedimento, o transporte aéreo regular de passageiros, entre todos os pares O/D operados por, pelo menos, uma das empresas participantes na presente operação de concentração, através de voos directos, sendo que cada uma das rotas referidas corresponde a um mercado relevante distinto.

Tabela 4: Transporte aéreo de passageiros – mercados relevantes para efeitos da presente operação

Portugal	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Lisboa-Porto	**Lisboa-Porto**
Lisboa-Funchal	**Lisboa-Funchal**
	Lisboa-Faro
	Porto-Funchal
	Lisboa-Porto Santo
	Porto-Porto Santo

	Lisboa-Terceira
	Lisboa-Ponta Delgada
	Lisboa-Horta
	Lisboa-Pico (Directo ida, mas não regresso, o qual é via Terceira)
Espanha	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Lisboa-Barcelona	**Lisboa-Barcelona**
Porto-Barcelona	
Lisboa-Madrid	**Lisboa-Madrid**
Porto-Madrid	
Lisboa-Málaga	
Lisboa-Bilbau	
Lisboa-Pamplona	
Lisboa-La Coruña	
França	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Porto-Paris (CDG)	**Porto-Paris (Orly)**
Lisboa-Lyon	
Porto-Lyon	
Lisboa-Marselha	
Lisboa-Nice	
Porto-Nice	
Lisboa-Toulouse	
Lisboa-Clermont-Ferrant (sazonal: Maio-Set)	
Porto- Clermont-Ferrant (sazonal:Jun-Out)	
Porto-Marselha (sazonal:Abril-Out)	
	Lisboa-Paris (Orly e CDG)
Itália	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Lisboa-Milão	**Lisboa-Milão**
Porto-Milão	
	Lisboa-Roma
	Lisboa-Veneza
Suíça	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**

Porto-Zurique	
	Lisboa-Zurique
	Lisboa-Genebra
	Porto-Genebra
Holanda	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Porto-Amsterdão	**Porto-Amsterdão**
	Lisboa-Amsterdão
Alemanha	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
	Lisboa-Munique
	Lisboa-Frankfurt
Outros Destinos Europa	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
	Lisboa-Budapeste
	Faro-Londres [CONFIDENCIAL]
	Porto-Londres
	Lisboa-Londres
	Funchal-Londres
	Lisboa-Bruxelas
	Lisboa-Luxemburgo
	Porto-Luxemburgo
	Lisboa-Copenhaga
	Lisboa-Oslo
	Lisboa-Estocolmo
	Lisboa-Praga
Rotas Inter-Continentais	
PGA	**TAP**
	Funchal-Caracas
	Lisboa-Caracas
	Porto-Caracas
	Lisboa-Recife
	Lisboa-Rio de Janeiro
	Lisboa-São Paulo
	Lisboa-Salvador
	Lisboa-Fortaleza
	Lisboa-Natal

	Lisboa-Nova Iorque
	Lisboa-Sal
	Lisboa-Dakar
	Lisboa-São Tomé e Príncipe
	Lisboa-Bissau
	Lisboa-Joanesburgo
	Lisboa-Luanda
	Lisboa-Maputo

Nota: Foram realçadas as rotas em voo directo em que se verificou sobreposição entre as operações da PGA e da TAP.

4.2.2.2. Serviços de carga e de correio

81. No que concerne aos serviços de transporte aéreo de carga e de correio, a AdC entende que os serviços de carga e de correio, contrariamente ao transporte de passageiros, podem ser realizados quer por via de ligações aéreas directas ou indirectas, quer por via rodoviária, quer, embora em menor escala, por via ferroviária. Por outro lado, segundo a análise geralmente adoptada pela Comissão Europeia em casos similares, haverá um mercado de transporte de carga de dimensão europeia.

82. A AdC considera que, embora este mercado possa ser definido como um mercado relevante distinto, não se antevêem, dadas as características *supra* referidas, bem como o facto de a actividade do transporte de carga e de correio ser marginal para a TAP e a PGA, quaisquer preocupações concorrenciais neste mercado resultantes da presente operação de concentração, pelo que a definição deste mercado poderá ser deixada em aberto.

4.3. *Catering* de Aviação (Mercado relacionado)

83. Relacionado verticalmente com os mercados do transporte aéreo regular, encontra-se o mercado do *catering* de aviação, também conhecido por "*in-flight catering*". Embora a empresa adquirida não actue neste mercado, a Notificante está presente através da sociedade *Catering*por- *Catering* de Portugal S.A, detendo 51% do respectivo capital social (os restantes 49% são detidos pelo Grupo Lufthansa).

4.3.1. Definição do Mercado do Produto

Posição da Notificante

84. De acordo com a Notificante, o mercado relevante corresponde à categoria geral de serviços de *catering* de aviação que abrange o fornecimento às companhias aéreas de refeições e bebidas, independentemente do tipo de alimentação (fria, quente, *snacks* ou

refeições completas, para classe executiva ou económica), para consumo a bordo das aeronaves pelos seus passageiros e tripulações, quer no formato "tradicional", quer no formato dito não tradicional.

85. Os serviços de *catering* de aviação em formato "não tradicional" compreendem, segundo a própria Notificante, as várias etapas da cadeia de valor da prestação deste serviço: desde o simples fornecimento das refeições, ou partes da refeição (para serem tratados pelos operadores de *catering* tradicional), passando pela montagem das bandejas (*tray set-up*), até à colocação em *troleys* e transporte para a aeronave.

86. A Notificante considera, então, que os fornecedores que prestam estes serviços, ou seja que cobrem as diferentes etapas do serviço prestado pelo fornecedor tradicional, fazem parte do mesmo mercado relevante, uma vez que os clientes finais (as companhias de aviação) tanto os contratam directamente, como podem impor a sua subcontratação aos seus prestadores de serviço tradicional de *catering*.

87. Assim, ainda que não tenham acesso directo à aeronave, sendo obrigadas a recorrer aos tradicionais "*caterers*", a empresas de limpeza ou de *handling,* estes operadores oferecem serviços substituíveis com os prestadores tradicionais, sobretudo quando se observam as remodelações levadas a cabo pelas companhias aéreas para reduzir os custos. Além da actual tendência para diminuir o valor económico da prestação alimentar a bordo – optando por "*snacks*", utilizando comida congelada –, as empresas optam por abastecimentos únicos para viagens de ida e retorno (*double* ou *return catering*); contratam a compra da alimentação, a logística de embalagem e preparação e o transporte até à aeronave a diferentes operadores; abastecem-se embalagens de comida fabricadas e transportadas a partir de unidades de produção de maior dimensão e localizadas a uma maior distância dos aeroportos.

88. Por último, a Notificante referiu que a empresa-mãe da contra-interessada, *Gate Gourmet*, no processo de controlo de operações de concentração comunitário COMP/M.4170 – *LSG Lufthansa Service Holding/ Gate Gourmet Switzerland*[10]*,* defendeu também o entendimento de que os serviços não tradicionais e tradicionais pertencem ao mesmo mercado relevante. Na respectiva decisão, a Comissão Europeia deixou em aberto a definição do mercado.

Posição da Autoridade

89. Durante a fase de investigação aprofundada a Autoridade questionou o segundo maior prestador de serviços de *catering* de aviação a operar no território nacional. No que respeita a definição do mercado relevante do produto, este operador fez referência à prática decisória comunitária, alegando que este devia ser definido no sentido de

[10] Disponível em http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/index/m83.html#m_4170

abranger todo o fornecimento a bordo de refeições e bebidas, independentemente do tipo de alimentação (fria, quente, *snacks* ou refeições completas, para classe executiva ou económica). Segundo este operador, atenta a importância diminuta dos prestadores de serviços "não tradicionais" de *catering* a bordo de aviões, a segmentação entre os serviços "tradicionais" e "não tradicionais" de "*in-flight catering"* assume pouca relevância.

90. De facto, atendendo à diminuta expressão no território nacional de empresas que oferecem serviços "não tradicionais" de *catering* de aviação, ainda que eventualmente mais tarde se venha a justificar a sua autonomização, actualmente e para efeitos da presente operação, não fará sentido proceder a uma segmentação deste mercado.

91. Nestes termos, a AdC conclui que o mercado relevante do produto compreende o fornecimento de refeições e bebidas a bordo de aeronaves para consumo de passageiros e tripulação.

4.4. Mercado geográfico relevante

4.4.1. Transporte aéreo de passageiros

92. A Notificante apresentou, em simultâneo, o seu entendimento quanto à delimitação de produto e geográfica do mercado relevante, tendo presente a natureza da actividade em causa.

93. Atenta a natureza do transporte aéreo de passageiros, a AdC considera fazer mais sentido, em termos metodológicos, que a análise de mercado do produto e mercado geográfico seja feita simultaneamente, na medida em que o serviço – oferta de uma determinada deslocação em transporte aéreo – se refere necessariamente a um determinado trajecto (*v.g.*, rota Lisboa-Porto).

4.4.2. Serviços de Carga e de Correio

94. Segundo a análise geralmente adoptada pela Comissão Europeia em casos similares, haverá um mercado de transporte de carga de dimensão europeia.

95. A AdC considera que, embora este mercado possa ser definido como um mercado relevante distinto, não se antevêem, dadas as características *supra* referidas, bem como o facto de a actividade do transporte de carga e de correio ser marginal para a TAP e a PGA, quaisquer preocupações concorrenciais neste mercado resultantes da presente operação de concentração, pelo que a definição deste mercado poderá ser deixada em aberto.

4.4.3. Mercado relacionado do *catering* de aviação

Posição da Notificante

96. A TAP defende que o entendimento tradicional da delimitação geográfica deste mercado, que o circunscreve à área do aeroporto e zonas limítrofes, está rapidamente a evoluir para um cenário regional, senão mesmo internacional – circunscrito, contudo, ao EEE.

97. A Notificante justifica esta evolução nas próprias práticas comerciais das companhias aéreas que recorrem cada vez mais: ao abastecimento de *catering* para os voos de ida e volta (*return catering*), a propostas de aquisição destes serviços envolvendo vários aeroportos (*multi-station bids*), ao recurso a prestadores presentes em várias bases (*multi-station* players), aos abastecimentos, totais ou parciais das refeições, junto de fornecedores de *catering* não tradicionais, cujo grau de proximidade com o aeroporto já não é factor crítico.

98. A TAP enumera ainda exemplos deste novo entendimento, referindo várias decisões da Comissão Europeia que, analisando os efeitos das respectivas operações de concentração sobre esta actividade, consideraram a mesma numa dimensão europeia.

99. Não obstante, reconhece que no território nacional todos os prestadores de serviços de *catering* estão presentes nos aeroportos, sendo que apenas um deles, a *Gate Gourmet* se encontra em mais de um aeroporto: Lisboa, Porto, Funchal e Faro.

100. Nestes termos, a Notificante não apresenta uma definição do mercado geográfico, considerando a possibilidade de o mesmo ser nacional, ou compreendendo apenas o aeroporto da Portela em Lisboa, defendendo que não é necessária uma delimitação geográfica definitiva deste mercado, uma vez que, segundo a notificação, qualquer que esta seja, o resultado da avaliação jusconcorrencial será sempre idêntico, no sentido de a presente operação não levantar quaisquer problemas no mercado do *catering*.

Posição da Autoridade

101. Na fase de investigação aprofundada a AdC questionou o segundo maior operador no mercado do *catering* de aviação, que se constituiu como contra-interessado no presente procedimento, a *Gate Gourmet*. À semelhança da Notificante, esta empresa apresenta também uma definição alternativa do mercado geográfico, o mesmo se circunscrevendo ao aeroporto de Lisboa, ou abrangendo todo o território nacional, consoante se considere, ou não, a evolução das operações e procedimentos neste mercado, nomeadamente o *return catering*, o *multi-station bids*, entre outros.

102. Não obstante, ao apresentar as suas estimativas de quotas de mercado dos operadores que prestam serviços de *in-flight catering* no território nacional, a *Gate Gourmet* apresenta-as em relação a cada aeroporto, pressupondo a existência de vários mercados geográficos relevantes, cada um deles respeitante ao espaço do aeroporto e áreas limítrofes.

103. Apenas será razoável considerar como mercado geográfico relevante a área correspondente ao aeroporto e terrenos limítrofes, nomeadamente o aeroporto de Lisboa, se as condições de concorrência nesse mesmo território, para efeitos da prestação de serviços de *in-flight catering* são substancialmente diferentes daquelas encontrados nos outros aeroportos nacionais.

104. As diferenças que se aferem na estrutura da oferta deste serviço nos distintos aeroportos nacionais, prendem-se com a dimensão e volume de tráfico desses mesmos aeroportos. Os operadores que oferecem serviços de *catering* de aviação estão sujeitos aos mesmos condicionalismos legais e regulamentares, às mesmas exigências da procura, por vezes até com o mesmo cliente, nos diferentes aeroportos do território nacional.

105. Acrescem ainda as novas modalidades de oferta deste serviço que não exigem a presença do prestador de serviços em todos os pontos de origem/destino operados pela companhia aérea sua cliente, como por exemplo: o abastecimento para voos de ida e volta;a utilização mais frequente do *multi-station bids*.

106. Ademais, nada impede que a mesma empresa preste os seus serviços em vários aeroportos, como é o caso da *Gate Gourmet*. Além de não ser absolutamente necessário que o fornecedor das refeições e bebidas servidas a bordo esteja instalado perto do aeroporto, vejam-se os novos operadores “não tradicionais”.

107. Nestes termos, considera-se como mercado geográfico relevante, para análise dos efeitos da presente operação, o território nacional.

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1. Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota

108. A Notificante considera não haver barreiras significativas à entrada nos mercados relevantes, tendo-se referido, em particular, aos eventuais obstáculos legais ou regulamentares à entrada nos mercados, aos custos de entrada na actividade, a eventuais limitações de acesso a factores de produção, e a aspectos relacionados com a distribuição. A Notificante identificou ainda um conjunto de concorrentes potenciais nas várias rotas em análise.

109. Assim, considera a Notificante que, estando o mercado comunitário totalmente liberalizado em resultado da implementação de um novo enquadramento comunitário a partir de 1 de Abril de 1997[11], não existe qualquer restrição legal ao exercício da actividade do transporte aéreo no espaço comunitário, para além dos preceitos de viabilidade económica e técnica-operacional, podendo qualquer companhia comunitária prestar livremente serviços de transporte aéreo no referido espaço comunitário, tanto em rotas intra-comunitárias como em rotas nacionais.

110. Por outro lado, defende a Notificante que os custos de entrada na actividade são mínimos, tendo em conta que qualquer nova empresa pode iniciar a sua actividade fazendo o *out-sourcing* da generalidade dos seus recursos e factores produtivos, o que reduz claramente os custos de investimento iniciais. Da mesma forma, entende a Notificante que as barreiras à saída não são significativas, atendendo, designadamente, ao número de falências verificadas nos primeiros anos de actividade de novas empresas.

111. De igual forma, conclui a Notificante que não existem dificuldades significativas de acesso a factores de produção, quer seja ao nível de aviões, recursos humanos, rede de distribuição ou outros serviços (fuel, *ground-handling*, *catering*, manutenção).

112. Ou seja, considera a Notificante que a única limitação na aquisição ou *leasing* de aviões tem a ver com a capacidade de financiamento e o tempo de espera entre a encomenda de um novo equipamento e a respectiva entrega, não sendo estas, no entanto, barreiras significativas à entrada e à expansão nos mercados em análise. De igual forma, argumenta a Notificante que a oferta de trabalho, designadamente pilotos e pessoal de bordo, é livre e abundante em toda a Europa, o que reduz as barreiras à entrada e à expansão nos mercados.

113. As empresas de transporte aéreo têm acesso a vários canais de distribuição, quais sejam os Agentes de Comercialização, com recurso aos GDS's (*Global Distribution Systems*), ou ainda a colocação directa junto do cliente final através da Internet, lojas e *call-centers* próprios. Ora, atento o facto dos Agentes de Comercialização apresentarem uma estrutura muito pulverizada, o facto de haver 5 GDS's importantes a nível mundial, a que acresce a possibilidade das empresas optarem por uma distribuição directa junto dos clientes – existe uma tendência actual de desintermediação na distribuição de serviços, designadamente através da Internet, *call-centers* e lojas próprias –, considera a Notificante não haver barreiras à entrada e à expansão no mercado relacionadas com a rede de distribuição.

[11] Em resultado da aplicação dos Regulamentos Comunitários n.ºs 2407, 2408 e 2409 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, em vigor desde 1 de Abril de 1997.

114. No que concerne aos diversos serviços de terra (ground-*handling*, fuel, *catering* e manutenção), indica a Notificante que, na grande maioria dos casos, a estrutura de mercado destes serviços permite às empresas de transporte aéreo a escolha entre vários prestadores de serviço, o que limita eventuais barreiras à entrada e à expansão também a este nível.

115. A Notificante reconhece que existe uma limitação específica ao nível dos aeroportos, designadamente naqueles que são classificados como aeroportos coordenados[12], o que será alvo de análise *infra*, em determinados períodos do dia. Não obstante, argumenta a Notificante que novos entrantes no mercado, cujo modelo de negócio não se baseie numa operação em rede interligada, contornam facilmente esta restrição ao escolherem horas de descolagem e de aterragem que não coincidem com os períodos de pico nos aeroportos mais congestionados.

116. Ainda relacionado com esta temática das barreiras à entrada, a Notificante identificou um conjunto de concorrentes potenciais à entrada em várias das rotas em análise, designadamente as empresas *Clickair*, *Vueling*, Air Berlin, *EasyJet*, *Ryanair*, Transavia, Aerocondor, SATA, sendo uma parte substancial destas empresas identificadas como companhias *low-cost*.

117. Embora reconhecendo algumas das conclusões da Notificante sobre barreiras à entrada e à expansão, a Autoridade da Concorrência não pode deixar de identificar um conjunto de barreiras que se passam a expor, tanto de natureza estrutural como de natureza estratégica.

5.1.1. Acesso a uma rota intracomunitária

118. O acesso a rotas aéreas intracomunitárias, quer em serviço regular como irregular, está liberalizado nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992. Assim, desde 1 de Janeiro de 1993, qualquer transportadora aérea comunitária, titular de uma licença de exploração válida, pode exercer os seus direitos de tráfego nas rotas intracomunitárias, podendo ainda, desde 1 de Abril de 1997, exercer os respectivos direitos de cabotagem no território de cada Estado Membro.

119. Não obstante, os Estados-Membros, além de poderem limitar, condicionar ou recusar o exercício de tais direitos, em casos de congestionamento grave e/ou problemas ambientais, podem impor obrigações de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares (artigos 9.º e 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92).

[12] "*Aeroporto coordenado": qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite da atribuição de uma faixa horária por um coordenador, com excepção dos voos estatais, das aterragens de emergência e dos voos humanitários;"* cfr. alíneas g) e i) do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, alterado pelo Regulamento (CE) n.º793/2004.

120. Por transportadora aérea comunitária, entende-se uma empresa de transporte aéreo, titular de uma licença de exploração válida emitida pelos Estados-Membros, de acordo com o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.

121. Segundo este último Regulamento, um Estado-Membro concederá uma licença de exploração a qualquer empresa que tenha por actividade principal o transporte aéreo, que esteja sediada no seu território e cuja propriedade seja desse mesmo Estado-Membro, ou dos seus nacionais (artigo 3.º). A concessão e validade da licença está dependente da posse de um Certificado de Operador de Aviação válido (artigo 9.º), tendo ainda de cumprir com vários requisitos relativos à capacidade financeira, à capacidade de exploração e gestão contínuas, à honorabilidade e boa conduta daqueles que dirigem as operações da empresa e responsabilidade civil (artigo 5.º, 6.º e 7.º respectivamente).

122. Atente-se que para obter, ou manter, a licença de exploração apenas se exige que a transportadora disponha de uma ou mais aeronaves, quer de sua propriedade, quer através de um qualquer contrato de locação – artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho.

123. No entanto, a concessão de uma licença de exploração não confere, por si só, quaisquer direitos de acesso a rotas ou mercados específicos (n.º 2 do artigo 3.º Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho).

5.1.2. Acesso a Aeroportos

124. Para ter acesso a uma rota regular, a transportadora aérea terá de obter também uma faixa horária ("slot")[13] nos aeroportos de origem e destino e de comunicar os horários e frequências às autoridades aeronáuticas dos respectivos Estados-Membros, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de Janeiro de 1993, com a redacção conferida pelo Regulamento (CE) n.º793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004.

125. As séries de faixas horárias são atribuídas, a partir da reserva (capacidade disponível do aeroporto[14]), como autorizações para utilizar as instalações portuárias para efeitos de aterragem ou descolagem durante o período de programação para que foram

[13] "*Faixa Horária - autorização dada por um coordenador, nos termos do presente regulamento para utilizar toda a gama de infra*-estruturas *aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específicos, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do presente regulamento*." – alínea a) do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de Janeiro de 1993, com a redacção conferida pelos Regulamento (CE) n.º793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004

[14] A reserva é constituída pelo coordenador nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, alterado pelo Regulamento (CE) n.º793/2004, inclui as faixas horárias não atribuídas e toda a nova capacidade.

pedidas, devendo ser devolvidas pós o termo desse período (n.º1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, alterado pelo Regulamento (CE) n.º793/2004).

126. No entanto, aquelas transportadoras que (i) utilizam a série de faixas para a exploração de serviços regulares e não regulares programados e (ii) dão provas ao coordenador de as terem explorado, pelo menos, 80% do tempo, durante o período para o qual foram atribuídas, adquirem, caso o solicitem, o direito à mesma série de faixas para o próximo período de programação equivalente (n.º2 do artigo 8.º do referido diploma).

127. Não obstante, as faixas horárias colocadas na reserva devem ser distribuídas pelas transportadoras requerentes, sendo que 50% dessas faixas serão atribuídas, em primeiro lugar, aos novos operadores, excepto se tais pedidos representam menos de 50% (n.º 6 do artigo 10.º do Regulamento mencionado).

128. O Estado-Membro responsável por assegurar a definição dos parâmetros para a atribuição de faixas horárias, duas vezes por ano, num aeroporto coordenado, pode ainda reservar faixas horárias necessárias às operações nas rotas onde impuseram obrigações de serviço público.

129. A atribuição de faixas horárias é especialmente pertinente nos aeroportos com sérias limitações de capacidade, designados por "aeroportos coordenados", por oposição aos "aeroportos com horários facilitados"[15]. Atente-se que o legislador nacional optou por uma diferente terminologia, referindo-se respectivamente a "aeroportos inteiramente coordenados" e "aeroportos coordenados" [16].

130. Nos termos do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 23 Março, os aeroportos de Lisboa, Porto, Madeira e Faro são inteiramente coordenados, este último apenas no período *IATA* (*International Air Transport Association*) de Verão.

5.1.3. Economias de Rede e vantagens a nível de frequências

131. As companhias aéreas tradicionais organizam, tendencialmente, as suas operações através de uma rede *hub-and-spoke*, ou seja, a generalidade das rotas operadas têm

[15] "*Aeroporto coordenado": qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite da atribuição de uma faixa horária por um coordenador, com excepção dos voos estatais, das aterragens de emergência e dos voos humanitários;*
"Aeroporto com horários facilitados": um aeroporto com riscos potenciais de congestionamento em certos períodos do dia, da semana ou do ano, que poderão ser resolvidos através da cooperação voluntária entre as transportadoras aéreas, e onde foi designado um facilitador de horários para facilitaras operações das transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar serviços nesse aeroporto;"- cf. g) e i) do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, alterado pelo Regulamento (CE) n.º793/2004

[16] «*Aeroporto inteiramente coordenado» qualquer aeroporto coordenado em que, para poder aterrar ou descolar durante os períodos em que estiver inteiramente coordenado, uma transportadora aérea deva dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador*;"
«*Aeroporto coordenado» um aeroporto em que se tenha designado um coordenador para facilitar as operações das transportadoras aéreas que nele operem ou tencionem operar*; cf. alíneas b) e a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 23 Março;

como origem ou destino um mesmo aeroporto central, em torno do qual a empresa organiza todas as suas operações. Ao organizar as suas actividades numa rede *hub-and-spoke*, a companhia aérea reforça a procura dirigida aos respectivos voos operados a partir do aeroporto central, designadamente em resultado dos passageiros de ligação, na medida em que qualquer voo operado pela empresa permite alimentar os restantes voos operados a partir do mesmo aeroporto.

132. A TAP tem a sua base de operações estabelecida no aeroporto de Lisboa, através de uma rede *hub-and-spoke*, sendo que um qualquer voo operado pela TAP a partir deste aeroporto, em particular os voos de curto e de médio curso, permitem alimentar os restantes voos da empresa que são operados a partir do mesmo aeroporto, em particular os voos de longo curso.

133. Uma operação em rede *hub-and-spoke* apresenta uma vantagem importante face às operações ponto a ponto, ou seja, face a operações não organizadas em torno de um aeroporto central ou de um *hub*, na medida em que permite, com o mesmo número de voos, aumentar exponencialmente as rotas O/D servidas pela empresa que opera a rede *hub-and-spoke*. Ou seja, uma rede *hub-and-spoke* permite ligações O/D entre quaisquer dois aeroportos ligados por voos ao aeroporto central, enquanto que uma operação ponto a ponto apenas permite ligações aéreas entre os aeroportos ligados por voos entre si.

134. Diga-se ainda que o desenvolvimento de uma rede *hub-and-spoke* é uma forma da empresa internalizar as externalidades de rede associadas ao transporte aéreo, mas também uma forma de reforçar a coordenação entre os diversos voos operados a partir do *hub*. Este segundo aspecto é particularmente importante para os passageiros mais sensíveis ao tempo.

135. Ou seja, a criação de um voo ou uma rota O/D adicional, por parte de uma determinada Companhia aérea, gera acréscimo de tráfego e de receita nas outras rotas, directa ou indirectamente relacionadas com a origem ou com o destino daquele voo, devido aos passageiros de ligação, o que beneficia todas as empresas que operam voos nestas rotas. Nestes termos, estamos na presença de externalidades de rede. Ora, estas externalidades serão tanto mais internalizadas quanto maior o número de rotas e de frequências que a referida Companhia aérea opera a partir daquela origem ou daquele destino.

136. Nestes termos, o desenvolvimento de um modelo de *hub-and-spoke* é uma forma de internalizar as referidas externalidades de rede, pelo que a TAP, e em menor escala a PGA, que operam as suas redes *hub-and-spoke* com base no aeroporto de Lisboa, terão vantagens competitivas nas rotas com origem ou destino em Lisboa, o que poderá colocá-las em melhor posição face a actuais ou potenciais concorrentes nestas rotas.

137. Por outro lado, da evidência empírica apresentada pela Notificante, que compara as quotas de mercado com o número de frequências operadas, conclui-se que as empresas com menor número de frequências apresentam quotas de mercado menores em termos de receita ou número de passageiros, do que em termos de número de frequências, o que parece indiciar que a operação de uma rota, para ser rentável, obriga a um determinado número mínimo de frequências, constituindo, assim, uma barreira à entrada no mercado.[17]

138. Ou de forma equivalente, a existência de uma elevada quota em termos de frequências, numa qualquer rota, potencia a receita e o aumento da quota de mercado da empresa, tendo o referido estudo indicado que este fenómeno é particularmente importante em rotas com elevado número de utilizadores sensíveis ao tempo, e com um número total de frequências relativamente reduzido[18]. Nestes termos, a TAP apresenta uma vantagem significativa em termos da grande maioria das rotas operadas a partir dos aeroportos nacionais, por ser a empresa com maior frequência de voos, vantagem esta que sairá reforçada com a presente operação de concentração, o que constitui uma barreira à entrada e à expansão de novos operadores no mercado.

5.1.4. Economias de Gama

139. Conforme *supra* referido, a TAP e a PGA operam as suas redes *hub-and-spoke* com base no aeroporto de Lisboa, concentrando grande parte da sua actividade em torno deste aeroporto, o que lhes permite beneficiar de vantagens de custos nas rotas com origem ou destino no aeroporto de Lisboa, resultantes de economias de gama.

140. Estas vantagens resultam da flexibilidade com que as empresas do sector podem utilizar os seus activos, designadamente ao nível dos aviões e das tripulações (que podem ser desviados de uma rota para outra), e dos serviços de apoio em terra (os custos fixos destes serviços podem ser diluídos por vários mercados ou rotas).

141. As referidas vantagens competitivas de custos da TAP e da PGA, no que se refere a rotas com origem ou destino no aeroporto de Lisboa, poderão constituir uma clara barreira à entrada e à expansão de novas empresas na maior parte dos mercados relevantes em análise.

5.1.5. Marca, promoções e fidelização de clientes

[17] Cfr. pág. 12 do documento "Perspectiva sobre as sinergias de uma eventual articulação entre a TAP e a PGA", enviado à AdC pela Notificante em 31.01.07.
[18] Diga-se, aliás, que os dados apresentados pela Notificante referem-se a rotas com menos de 15 frequências diárias, tanto nos EUA como na Europa.

142. Importa ainda verificar em que medida é que a marca, os investimentos em promoção ou os programas de fidelização de clientes constituem barreiras adicionais à entrada nos mercados relevantes.

143. De facto, a TAP é identificada como sendo a companhia aérea de bandeira nacional, o que lhe dá um reconhecimento de marca significativo em Portugal e junto de parte significativa dos seus clientes, sendo este reconhecimento da marca dificilmente reproduzível pelos actuais ou potenciais concorrentes. Tal constitui uma barreira à entrada e a expansão nos mercados relevantes.

144. De igual forma, diga-se que a entrada de um novo operador numa determinada rota envolve investimentos de promoção que, não sendo recuperáveis em caso de posterior abandono da rota, constituem custos afundados, importando ainda verificar qual a dimensão destes investimentos, e em que medida os mesmos constituem uma barreira significativa à entrada nos mercados relevantes.

145. Da mesma forma, importa ainda verificar em que medida é que os Programas de Passageiro Frequente desenvolvidos pelas Companhias aéreas, ao nível das alianças em que participam, constituem uma barreira significativa à entrada nos mercados relevantes.

5.2. Transporte aéreo regular de passageiros – Avaliação rota a rota

146. Na análise que se apresenta de seguida, avalia-se o impacto jus-concorrencial da presente operação de concentração nas rotas identificadas como mercados relevantes, o que inclui quer as rotas em que existe sobreposição entre voos directos da PGA e voos directos da TAP, quer as rotas em que apenas uma das participantes na presente operação de concentração opera voos directos.

147. No que respeita às rotas em que não se verificou existir sobreposição entre voos directos das duas companhias, muito embora, da operação de concentração em apreço, não se identifiquem preocupações concorrenciais advenientes da eliminação de concorrência efectiva nos mercados, poderão resultar restrições à concorrência pelo desaparecimento de um concorrente potencial, no mercado correspondente ao voo directo para o respectivo par O/D.

148. Sobre esta temática da concorrência potencial, considera a AdC, à semelhança do que é referido no relatório *Mergers and alliances in civil aviation*, elaborado pela *European Competition Authorities* (ECA)[19], em concreto pelo grupo de trabalho sobre transporte aéreo, «*Do ponto de vista económico, a companhia que não está presente no mercado*

[19] ECA (2004), "Mergers and alliances in civil aviation".

deve ser considerada como concorrente potencial apenas no caso de existir uma real, concreta possibilidade de concorrer com a empresa que está presente no mercado num futuro previsível (i.e., que exista uma real possibilidade de entrada). Uma mera possibilidade teórica de entrada é em geral insuficiente. Em geral, uma companhia aérea será considerada um concorrente potencial numa rota sem sobreposição, apenas no caso de essa rota estar directamente conectada com um dos seus hubs ou se há tráfego local suficiente que permita a entrada no mercado numa base ponto-a-ponto.» (sublinhado nosso).

149. Tendo em consideração a existência de acordos de *code-share* para diversas das rotas analisadas, entendeu a AdC dever esclarecer se os bilhetes vendidos em *code-share* pelo *marketing carrier* deverão, para efeitos de análise jus-concorrencial, ser incluídos na quota de mercado da companhia que opera o avião ou, ao invés, na quota de mercado do *marketing carrier*.

150. A Notificante admitiu que quer uma quer outra das hipóteses poderão ser viáveis, salientando, porém, que a consideração isolada e hipostasiada das quotas de mercado se enquadra predominantemente numa avaliação de natureza estrutural, não abarcando necessariamente a realidade dos efeitos produzidos, no caso concreto e no mercado concreto, pela concentração em análise.

151. Admite ainda que, nos casos em que a penetração dos *marketing carrier*s seja diminuta, a sua capacidade de constranger concorrencialmente os operadores das rotas em avião próprio é, por definição, reduzida, pelo que não haverá um interesse substancial em considerar outras quotas que não as que resultam do cômputo dos passageiros efectivamente transportados por cada operadora independentemente de saber a quem os mesmos adquiriram os respectivos títulos de viagem.

152. Assim sendo, em termos de análise dos impactos da presente operação de concentração, entende a Notificante que, tendo presente as rotas operadas por companhias terceiras com as quais a PGA tinha acordos de *code-share* (em avião alheio), estas não parecem ser adversamente afectadas, na medida em que tais concorrentes permanecerão como alternativas viáveis à disposição dos consumidores.

153. Para efeitos da presente operação, em função dos elementos apresentados pela Notificante, a AdC desenvolveu a sua apreciação, apresentada *infra*, considerando as quotas de mercado que resultam do cômputo dos passageiros efectivamente transportados por cada companhia.

5.2.1. Ligações Directas entre ponto de origem e destino

5.2.1.1. Rotas em Portugal

154. No que respeita às Rotas em Portugal, foram identificados os seguintes mercados, apresentados na tabela seguinte.

Tabela 5: Rotas em Portugal

Portugal	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Lisboa-Porto	**Lisboa-Porto**
Lisboa-Funchal	**Lisboa-Funchal**
	Lisboa-Faro
	Porto-Funchal
	Lisboa-Porto Santo
	Porto-Porto Santo
	Lisboa-Terceira
	Lisboa-Ponta Delgada
	Lisboa-Horta
	Lisboa-Pico (Directo ida, mas não regresso, o qual é via Terceira)

a) Lisboa-Porto

155. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de 539.000 passageiros. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 0,5%, para os anos de 2007, 2008 e 2009[20], estimativa considerada pela Notificante como optimista.

156. Actualmente, encontram-se activas na rota Lisboa-Porto as empresas TAP e PGA. A TAP oferece 98 frequências semanais[21] (tendo em conta as frequências nos dois sentidos). Por sua vez, a PGA oferece 85 frequências semanais[22].

157. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

[20] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.
[21] No sentido Lisboa-Porto, a TAP oferece 6 voos diários à segunda, quarta e sexta-feira; oferece 7 voos diários à terça e quinta-feira; e 8 voos diários ao sábado e ao domingo. No sentido Porto-Lisboa, a TAP oferece 9 voos diários à segunda e quarta-feira; 6 voos diários à terça e quinta-feira; e 8 voos diários à sexta, sábado e domingo.
[22] No sentido Lisboa-Porto, a PGA oferece 8 voos diários de segunda a sexta-feira; 4 voos diários ao sábado e 2 ao domingo. No sentido Porto-Lisboa, a PGA oferece 7 voos diários de segunda a quinta-feira; 6, 2 e 3 voos diários à sexta, sábado e domingo, respectivamente.

Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-PORTO

Companhia Aérea	2004		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[300000-400000]	[55-65%]	[300000-400000]	[60-70]	[300000-400000]	[60-70%]
PGA	[150000-250000]	[35-45%]	[150000-250000]	[30-40]	[150000-250000]	[20-30%]
TAP+PGA	[45000-600000]	**100**	[45000-600000]	[>95]	[45000-600000]	**100**
Luxair			[5000-15000]	[<5]		
Air Luxor	[1000-2000]					
Outros	[<1000]				[1000-2000]	
Total	[500000-600000]	100	[500000-600000]	100	[500000-600000]	100

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados em 2005, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Extrapolado com base nos dados verificados para o período compreendido entre Janeiro e Outubro de 2006.

158. Com base na Tabela 6, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa monopolista no mercado Lisboa-Porto, saindo reforçada a posição do maior operador de mercado (TAP).

159. A realização da operação de concentração em análise conduziria, assim, a uma supressão total da concorrência, na medida em que a TAP passaria então a deter uma quota de 100% no mercado relevante Lisboa-Porto, reforçando a sua posição de mercado (passando de [60-70%] para 100%, o que se traduz num IHH pós-concentração de 10 000 e um *Delta* de [4000-5000] [23]).

[23] IHH é o Índice de Herfindahl-Hirschman, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10 000. A Comissão Europeia aplica frequentemente o IHH para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – neste sentido vão as mais recentes Orientações em matéria apreciação de concentrações nos termos do Regulamento de controlo de concentrações (cfr. Comunicação 2004/C 31/03 publicada no JOCE, de 5.02.2004). Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

160. Nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais[24] e segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça ("TJCE"), "*uma quota de mercado especialmente elevada – 50% ou mais – pode, em si mesma, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante*" (para 17).

161. Deste modo, da realização da operação de concentração parece resultar um claro reforço de posição da TAP no mercado de Lisboa-Porto, a qual se poderá desde já presumir como reforço de posição dominante, devendo, em qualquer caso, a avaliação ser complementada com uma análise de, nomeadamente, o nível de contestabilidade do mercado, assim como das principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

162. Diga-se, a este propósito, que a própria Notificante admite que, na rota Lisboa-Porto, "*a concentração reforça a posição de domínio da TAP, com impacto sobre a concorrência ao nível do transporte aéreo*"[25].

163. No que concerne a existência de barreiras à entrada neste mercado, a Notificante afirma não haver qualquer constrangimento, de direito ou de facto, à entrada de outras operadoras, uma vez que o mercado estará completamente aberto e não serão conhecidas restrições específicas de utilização de *infra*-estruturas.

164. Entende ainda a Notificante que, muito embora o aeroporto de Lisboa tenha a sua capacidade operacional limitada face à procura, nenhuma empresa poderá invocar a não exploração desta rota por falta de "*slots*", afirmando ainda que nenhuma outra empresa terá solicitado "*slots*" para a exploração desta rota.

165. Por outro lado, faz notar a Notificante que os passageiros O/D (i.e., ponto a ponto) representam apenas cerca de [40-60%] do total de passageiros transportados, ou seja, os restantes [40-60%] são passageiros de ligação, referindo ainda que os passageiros O/D entre Lisboa e o Porto têm um peso mínimo no volume de tráfego intraeuropeu transportado pela TAP (cerca de [<10%]), o que demonstra a baixa atractividade desta rota.

166. Afirma ainda a Notificante que a exploração desta rota só se justifica para alimentar os voos de médio/longo curso de qualquer empresa, já que os resultados de exploração serão tremenda e persistentemente negativos, admitindo assim como pouco provável que uma empresa europeia comunitária não baseada em Lisboa ou Porto venha a mostrar interesse em operar entre Lisboa e o Porto.

[24] Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do Regulamento n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de Janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas, JOCE, 2004/C 31/03.
[25] Cfr. texto da Notificação (página 59).

167. Como referido anteriormente, na secção 5.1, o desenvolvimento de um modelo de *hub-and-spoke* é uma forma de internalizar as externalidades de rede e de reforçar a coordenação entre voos, pelo que a TAP, e em menor escala a PGA, que operam as suas redes *hub-and-spoke* com base no aeroporto de Lisboa e do Porto, têm vantagens competitivas nas rotas com origem ou destino em Lisboa ou no Porto, face aos actuais ou potenciais concorrentes nestas rotas.

168. Nestes termos, a TAP apresenta uma vantagem significativa em termos da grande maioria das rotas operadas a partir dos aeroportos nacionais, vantagem esta que sairá reforçada com a presente operação de concentração, o que constitui uma barreira à entrada e à expansão de novos operadores no mercado.

169. Por outro lado, as economias de gama podem também constituir uma barreira à entrada e à expansão de novas empresas para rotas com origem ou destino no aeroporto de Lisboa, dadas as vantagens competitivas de custos da TAP e da PGA. Com efeito, como referido na secção 5.1.4, existem vantagens resultantes da flexibilidade com que as empresas do sector podem utilizar os seus activos, designadamente ao nível dos aviões e das tripulações (que podem ser desviados de uma rota para outra), e dos serviços de apoio em terra (os custos fixos destes serviços podem ser diluídos por vários mercados ou rotas).

170. Face ao exposto, a realização da operação projectada acarretaria a supressão da pressão concorrencial existente entre a TAP e a PGA, sendo subsequentemente susceptível de conduzir a um reforço da posição dominante na rota Lisboa-Porto, do qual poderiam resultar entraves para a concorrência efectiva no mercado.

171. Assim sendo, a Notificante apresentou um conjunto de compromissos destinados a obviar às preocupações concorrenciais identificadas, considerando a AdC, após análise aturada dos mesmos, que da operação de concentração em apreço, conforme alterada pelos referidos compromissos, não derivará o reforço de uma posição dominante no mercado de transporte aéreo de passageiros na rota Lisboa-Porto, do qual possam resultar entraves significativos à concorrência (cfr. secção 6).

b) Lisboa-Funchal

172. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [800000-900000]passageiros. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 4,3%, 4,6% e 4,1%, para os anos de 2007, 2008 e 2009[26], respectivamente.

[26] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.

173. Actualmente, encontram-se activas na rota Lisboa-Funchal as empresas TAP, PGA e SATA. A TAP oferece 104 frequências semanais[27] (tendo em conta as frequências nos dois sentidos). Por sua vez, a PGA oferece 38 frequências semanais[28] e a SATA oferece 28 frequências semanais[29].

174. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-FUNCHAL

Companhia Aérea	2004		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[500000-600000]	[60-70%]	[500000-600000]	[60-70]	[500000-600000]	[60-70%]
PGA			[15000-30000]	[<5]	[100000-200000]	[10-20%]
TAP+PGA	[500000-650000]	[60-70%]	[500000-650000]	[60-70]	[600000-700000]	[80-90%]
Air Luxor	[100000-200000]	[10-20%]	[100000-200000]	[10-20]	[4000-7000]	[<5%]
Sata	[100000-200000]	[10-20%]	[100000-200000]	[10-20]	[100000-200000]	[10-20%]
Total	[700000-800000]	100	[800000-900000]		[800000-900000]	100

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados em 2005, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Extrapolado com base nos dados verificados para o período compreendido entre Janeiro e Outubro de 2006.

175. Com base na Tabela 7, conclui-se que, em consequência da presente operação de concentração, a TAP, que, em 2006, detinha cerca de [60-70%] de quota de mercado, passará a deter uma quota de cerca de [80-90%]. Da análise da Tabela apresentada

[27] No sentido Lisboa-Funchal, a TAP oferece 7 voos diários de segunda a quinta-feira e ao sábado; e oferece 9 voos diários à sexta-feira e ao domingo. No sentido Funchal-Lisboa, a TAP oferece 7 voos diários de segunda a quinta-feira e ao sábado; e 8 voos diários à sexta-feira e ao domingo.
[28] No sentido Lisboa-Funchal, a PGA oferece 3 voos diários à segunda, terça, quinta, sexta-feira e domingo; e 2 voos diários à quarta-feira e ao sábado. No sentido Funchal-Lisboa, a PGA oferece 3 voos diários à segunda, terça, quarta, sexta-feira e domingo; e 2 voos diários à quinta-feira e ao sábado.
[29] A SATA oferece duas frequências diárias nos dois sentidos.

supra, verifica-se ainda que a PGA tem vindo a ganhar quota de mercado desde a sua entrada em Setembro de 2005.

176. Em resultado da realização da operação projectada, suprimir-se-ia esta crescente fonte de pressão concorrencial por parte da PGA, a companhia que vem registando maior crescimento, que conseguiu praticamente conquistar a posição que a Air Luxor detinha no mercado. Note-se que, a Air Luxor deixou de poder realizar o transporte aéreo de passageiros, tendo-lhe sido retirado, pelo regulador sectorial, em 2006, o certificado de operador aéreo (COA).

177. Sendo assim, para a rota Lisboa-Funchal, da operação de concentração resultaria um IHH pós-concentração de [6500-7500] e um *Delta* de [>2000].

178. Ora, a existência de um IHH superior a 2000, com um Delta superior a 150, indicia que da operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais, de acordo com as Orientações da Comissão nesta matéria.

179. Por outro lado, quer a AdC, quer a Comissão Europeia, já defenderam que uma quota de mercado especialmente elevada - no caso de quotas superiores a 50% - pode, em si mesmo, constituir um elemento de prova da existência de posição dominante.

180. A análise deverá ainda ser complementada com uma avaliação de outros elementos, como sejam o nível de contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

181. Com efeito, o mercado em análise apresenta-se, actualmente, muito concentrado, sendo a dimensão do líder do mercado muito superior à dimensão dos seus concorrentes, situação que se irá agravar com a presente operação de concentração.

182. No que concerne a existência de barreiras à entrada neste mercado, a Notificante afirma que a rota está aberta a todas as companhias aéreas comunitárias que declarem junto do INAC estar interessadas na sua exploração, desde que satisfaçam os respectivos requisitos e condicionalismos.

183. Diga-se, a este propósito, que a rota Lisboa-Funchal é uma rota com imposição de obrigações de serviço público, de acordo com o Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho, o Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de Abril, a Comunicação da Comissão (98/C 267/05) de 26 de Agosto de 1998 e a Portaria n.º 1401/2002, de 29 de Outubro.

184. Em relação a certas categorias de passageiros, existem tarifas subsidiadas pelo Estado e que são administrativamente fixadas. Com efeito, a Portaria n.º 1401/2002, de 29 de Outubro, estabelece os valores máximos a pagar pelos passageiros residentes na

Região Autónoma da Madeira ("RAM"), de 151 euros, e pelos estudantes, de 113 euros, por viagem de ida e volta, nas ligações entre o Continente e aquela Região, bem como o limite máximo de subsídio a conceder pelo Estado, de 118 euros.

185. A este respeito, refira-se que, de acordo com a Notificante, cerca de [<50%] do número total de passageiros transportados pela TAP na rota Lisboa-Funchal, de Janeiro a Setembro de 2006, era elegível para as tarifas subsidiadas, sendo essa percentagem de cerca de [<50%] para a PGA.

186. As obrigações de serviço público, aplicáveis à rota Lisboa-Funchal, exigem que as transportadoras aéreas que pretendam explorar a referida rota satisfaçam alguns requisitos mínimos, quais sejam: (i) a realização de pelo menos uma frequência diária de ida e volta entre as 8.00 e as 21.00 horas, ao longo de todo o ano; (ii) a capacidade global de transporte regular oferecida pelo conjunto das transportadoras aéreas, na rota Lisboa-Funchal, deverá ser de 206 900 lugares e 2100 toneladas, nos meses de Janeiro a Março, de 637 700 lugares e de 4 600 toneladas, nos meses de Abril a Outubro (verão *IATA*) e de 150 700 lugares e 1400 toneladas, nos meses de Novembro e Dezembro; (iii) as ligações devem ser garantidas através de aparelhos turborereactores devidamente certificados, com uma capacidade mínima de 90 lugares; (iv) a estrutura tarifária deve incluir uma tarifa de classe económica, sem restrições e uma gama de tarifas com condições e nível adoptados aos diversos segmentos da procura (turística, negócios, carga geral e produtos específicos); (v) os voos devem ser comercializados através de, pelo menos, um sistema de reservas informatizado.

187. Ora, os requisitos mínimos *supra* descritos, a que a Notificante se refere como características ou condicionalismos do regime de obrigações de serviço público, parecem impor sobre potenciais concorrentes barreiras à entrada no mercado, que não se verificam para a exploração de outras rotas de transporte aéreo de passageiros.

188. Refere, no entanto, o INAC que, em face do volume de tráfego movimentado nas ligações aéreas entre Lisboa e o Funchal, bem como o número de operadores nestas ligações, se encontra em estudo na Secretaria de Estado das Obras Públicas e das Comunicações uma proposta tendente ao livre acesso a estas ligações, perspectivando-se, com a revisão do modelo de obrigações modificadas de serviço público, a entrada de novos operadores no mercado, nomeadamente transportadoras aéreas de baixo custo.

189. Por outro lado, como refere o INAC, no seu Parecer de 12 de Janeiro de 2007, nos termos do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março, os aeroportos de Lisboa e da Madeira, são designados como inteiramente coordenados, i.e., para que uma transportadora aérea possa aterrar ou descolar, durante os períodos em que o

aeroporto estiver inteiramente coordenado, deve dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador.

190. No entanto, o INAC refere ainda não existirem pedidos pendentes apresentados por novos operadores comunitários tendo em vista a exploração de serviços aéreos regulares, em termos gerais, para o aeroporto de Lisboa. No que se refere às rotas objecto de imposição de obrigações de serviço público, como é o caso da rota em apreço, os Estados Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas, não estando, por isso, sujeitas à precedência histórica, como na generalidade dos casos.

191. Importa ainda referir que, em resultado das externalidades de rede, já mencionadas anteriormente, a entidade que resultaria da presente operação de concentração, operando a sua rede *hub-and-spoke* com base no aeroporto de Lisboa, reforça a vantagem competitiva detida pela TAP nas rotas com origem ou destino em Lisboa ou no Porto, face aos actuais ou potenciais concorrentes nestas rotas, o que constitui uma barreira à entrada e à expansão de novos operadores no mercado.

192. Por outro lado, as economias de gama podem também constituir uma barreira à entrada e à expansão de novas empresas para rotas com origem ou destino no aeroporto de Lisboa, dadas as vantagens competitivas de custos da TAP e da PGA. Com efeito, como referido na secção 5.1.4, existem vantagens resultantes da flexibilidade com que as empresas do sector podem utilizar os seus activos, designadamente ao nível dos aviões e das tripulações (que podem ser desviados de uma rota para outra), e dos serviços de apoio em terra (os custos fixos destes serviços podem ser diluídos por vários mercados ou rotas).

193. Face ao exposto, a realização da operação projectada acarretaria a supressão da pressão concorrencial existente entre a TAP e a PGA, sendo subsequentemente susceptível de conduzir a uma criação ou reforço de posição dominante na rota Lisboa-Funchal, da qual poderiam resultar entraves para a concorrência efectiva no mercado.

194. Assim sendo, a Notificante apresentou um conjunto de compromissos destinados a obviar às preocupações concorrenciais identificadas, considerando a AdC, após análise aturada dos mesmos, que da operação de concentração em apreço, conforme alterada pelos referidos compromissos, não derivará a criação ou o reforço de uma posição dominante no mercado de transporte aéreo de passageiros na rota Lisboa-Funchal, do qual possam resultar entraves significativos à concorrência (cfr. secção 6).

c) Outras Rotas Directas operadas pela TAP

195. No que respeita às rotas Lisboa-Faro, Lisboa-Porto Santo, Porto-Porto Santo, Lisboa-Terceira, Lisboa-Ponta Delgada, Lisboa-Horta, Lisboa-Pico (Directo ida, mas não regresso, o qual é via Terceira) e Porto-Funchal, a TAP encontra-se presente com voos directos, enquanto que a PGA apenas opera Porto-Lisboa-Funchal em voo indirecto o que, como visto anteriormente na secção 4.2, não poderá ser considerado como parte do mesmo mercado da rota directa Porto-Funchal.

196. Importa, desde logo, referir que, nos serviços aéreos regulares entre o continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e, entre estas, no interior de cada Região Autónoma, ou para qualquer outra região periférica ou em desenvolvimento do território nacional, bem como em ligações aéreas de fraca densidade de tráfego vigora a imposição de obrigações de serviço público, de acordo com o Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho, o Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de Abril, a Comunicação da Comissão (98/C 267/05) de 26 de Agosto de 1998.

197. Não operando a PGA voos, directos ou indirectos, entre aqueles pares de cidades, não se verifica assim qualquer sobreposição horizontal, resultante da presente operação de concentração, entre a TAP e a PGA nas referidas rotas.

198. Na rota Lisboa-Ponta Delgada, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, tendo a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [200000-300000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [10-20%]) e SATA (com uma quota de [80-90%]).

199. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

200. Tendo em consideração a presença da SATA neste mercado, com uma quota superior a 80%, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Ponta Delgada.

201. No que respeita à rota Porto-Porto Santo, a mesma encontra-se abrangida pela imposição de obrigações de serviço público, tendo sido transportados pela TAP, como único operador neste mercado, cerca de [1500-5000] passageiros.

202. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

203. Por outro lado, para além da imposição de obrigações de serviço público, que obriga as transportadoras a cumprir certos requisitos mínimos, parecendo impor barreiras à entrada no mercado, a rota em questão é de dimensão extremamente reduzida, pelo que dificilmente a PGA ponderaria a entrada neste mercado. Não resultaria assim, da operação em apreço, a eliminação de concorrência potencial.

204. Assim sendo, considera-se que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre o Porto e o Porto Santo.

205. Quanto à rota Lisboa-Pico, também esta se encontra abrangida pela imposição de obrigações de serviço público, tendo sido transportados pela TAP, como único operador neste mercado, cerca de [5000-10000]passageiros.

206. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

207. Por outro lado, para além da imposição de obrigações de serviço público, que obriga as transportadoras a cumprir certos requisitos mínimos, parecendo impor barreiras à entrada no mercado, a rota em questão é de dimensão extremamente reduzida, pelo que dificilmente a PGA ponderaria a entrada neste mercado. Não resultaria assim, da operação em apreço, a eliminação de concorrência potencial.

208. Assim sendo, considera-se que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e o Pico.

209. No que se refere à rota Lisboa-Faro, apenas a TAP se encontra activa no mercado, tendo sido transportados cerca de [200000-300000] passageiros, em 2005.

210. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

211. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

212. Importa, no entanto, referir que a PGA mantém um acordo de *code-share* com a TAP, oferecendo a rota Lisboa-Faro aos seus clientes, realizando-se a viagem apenas em avião TAP. Note-se que, dos [200000-300000] passageiros transportados nesta rota, cerca de [5000-15000] correspondem a bilhetes vendidos pela PGA para avião da TAP, no âmbito do acordo de *code-share* entre as duas companhias.

213. Segundo informação da Notificante[30], na rota Lisboa-Faro, cerca de [70-80%] do total de passageiros transportados em 2006 corresponde a passageiros de ligação, pelo que se afiguraria inviável para a PGA rentabilizar esta ligação, numa perspectiva ponto-a-ponto.

214. Por outro lado, no transporte aéreo, os custos de operação são particularmente elevados em rotas de curta extensão, como é o caso na rota em apreço.

215. Considera, assim, a Notificante, que a única forma de manter esta rota é no contexto de uma operação *hub and spoke*, sendo que, no caso concreto, em que mais de 70% dos passageiros estão em trânsito, apenas a TAP estará em condições de o fazer.

216. Diga-se, ainda, que a Portugália já operou esta rota, tendo decidido abandonar a sua exploração no início do ano 2000, mantendo apenas uma operação em *code-share* com a TAP, sendo esta última a companhia que opera o voo.

217. O número de bilhetes vendidos pela PGA, para avião da TAP, para o ano de 2006, correspondeu a um valor inferior a 5% do total de passageiros transportados na rota Lisboa-Faro. Esta fraca expressão dos bilhetes vendidos pela PGA na rota em apreço, não permitem antever que, caso a PGA optasse pela entrada neste mercado, esta teria, desde logo, uma base de clientes significativa, o que indicia a dificuldade que a PGA teria em explorar a referida rota.

218. Em face do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Faro.

219. Finalmente iremos analisar as rotas Porto-Funchal, Lisboa-Porto Santo, Lisboa-Terceira e Lisboa-Horta, em que, das empresas participantes na operação em apreço, apenas a TAP está activa.

[30] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

220. Apresenta-se, na tabela seguinte, informação sobre o total de passageiros transportados em cada uma das rotas em causa, para o ano de 2005, bem como as quotas de mercado das empresas activas em cada uma rotas.

Tabela 8: Quotas para as Rotas Porto-Funchal, Lisboa-Porto Santo, Lisboa-Terceira e Lisboa-Horta, para o ano de 2005

Rotas	Empresas	Passageiros	Quotas de mercado
Porto-Funchal	TAP	[100000-200000]	[>90%]
	Sata	[10000-20000]	[<7%]
	Total	[100000-200000]	100%
Lisboa-Porto Santo	TAP	[15000-35000]	[>90%]
	Air Luxor[31]	[1000-2500]	[<10%]
	Total	[15000-35000]	100%
Lisboa-Terceira	TAP	[100000-200000]	[80-90%]
	Sata	[20000-30000]	[10-20%]
	Total	[100000-200000]	100%
Lisboa-Horta	TAP	[50000-100000]	[70-80%]
	Sata	[10000-30000]	[20-30%]
	Total	[50000-100000]	100%

221. Não obstante os vários mercados identificados na tabela anterior apresentarem elevados graus de concentração, atenta, designadamente, a posição de mercado da TAP, da operação de concentração proposta não resultaria qualquer alteração no que respeita a quotas de mercado ou níveis de concentração de mercado.

222. Importa, contudo, averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP em ligações directas nas rotas em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

223. Por outro lado, deverá ser tida em conta a imposição de obrigações de serviço público, que obriga as transportadoras a cumprir certos requisitos mínimos, o que parece impor barreiras à entrada no mercado em apreço.

224. A este respeito, no que concerne as rotas para a Região Autónoma dos Açores, como refere a Notificante, o Governo português decidiu impor obrigações modificadas de serviço público, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2006, aos serviços aéreos

[31] Diga-se que, já no ano de 2006, a Air Luxor deixou de poder realizar o transporte aéreo de passageiros, tendo-lhe sido retirado, pelo regulador sectorial, o certificado de operador aéreo (COA). A TAP será, assim, actualmente, a única companhia a explorar a rota Lisboa-Porto Santo.

regulares para aquela Região Autónoma, nomeadamente nas rotas Lisboa-Terceira e Lisboa-Horta.

225. Estas obrigações incluem, entre outras, as obrigações em termos de carga e serviço postal, exigindo um mínimo de duas toneladas por voo, devendo a capacidade oferecida ser repartida regularmente ao longo da semana. Especificamente para a rota Lisboa-Terceira, encontra-se prevista a obrigatoriedade de um mínimo de 25 toneladas em cada dia que sejam operadas as frequências mínimas.

226. Segundo informação da Notificante[32], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, nenhum avião da actual frota da Portugália seria capaz de efectuar, de forma eficiente, um voo entre Lisboa e Terceira.

227. Ainda que fosse possível realizar este percurso recorrendo aos aviões Fokker 100 da frota da PGA, também aqui existiriam restrições de *payload*[33], o que pode suceder, segundo a Notificante, por diversas circunstâncias, o que diminui a capacidade da aeronave para transportar passageiros e carga, influenciando negativamente o raio de acção ou autonomia das aeronaves.

228. Estas circunstâncias incluem, entre outras, a necessidade de transportar combustível em excesso que permita o pouso num aeroporto de chegada alternativo, a disponibilidade de potência para permitir a descolagem em pistas de menor comprimento, e a exigência regulatória de capacidade de carga propriamente dita.

229. Com efeito, as aeronaves de tipo Fokker 100, operadas com um coeficiente médio de ocupação de 60% (coeficiente médio de ocupação que a Notificante considera aceitável para operações desta natureza), apenas permitiria oferecer em cada voo de ida ou volta, e mesmo não considerando as limitações de volumetria do porão, uma disponibilidade de [<1000]kg para o transporte de carga, substancialmente inferior aos requisitos mínimos estabelecidos pelas obrigações de serviço público.

230. No que se refere, em particular, à rota Lisboa-Horta, para além de uma distância ortodrómica[34] superior à da ligação entre Lisboa e a Terceira, o reduzido comprimento da pista no aeroporto da Horta impõe limitações à descolagem de aeronaves e, consequentemente, maiores restrições ao *payload*.

[32] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.
[33] Por *payload* de uma aeronave entende-se a capacidade disponível para comercialização de tráfego de passageiros e carga (medida em quilogramas) já líquida do peso do combustível necessário para o rigoroso cumprimento do plano de voo e que permita não exceder o peso máximo permitido nas operações de descolagem e aterragem.
[34] A distância ortodrómica corresponde à distância mínima entre dois pontos da Terra.

231. Por outro lado, refira-se ainda que se encontra presente a SATA, na rota Lisboa-Terceira, com uma quota de mercado de [10-20%], e na rota Lisboa-Horta, com uma quota de [20-30%], de acordo com dados para o ano de 2005.

232. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado às rotas Lisboa-Terceira e Lisboa-Horta.

233. No que respeita à rota Lisboa-Porto Santo, defende a Notificante[35] que esta seria uma rota deficitária para a PGA, caso esta pretendesse explorá-la, por tratar-se de uma rota com uma dimensão reduzida, com cerca de [20000-30000] passageiros, em que já opera a TAP.

234. Com efeito, a AdC reconhece as dificuldades que a PGA enfrentaria na exploração da rota em apreço, em particular quando, a acrescer à reduzida dimensão da rota, ainda são aplicáveis obrigações de serviço público naquela ligação.

235. Adicionalmente, a Notificante alerta para as limitações decorrentes da indisponibilidade actual da frota da PGA, o que tornaria ainda menos provável a entrada desta companhia neste percurso.

236. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota Lisboa-Porto Santo.

237. Quanto à rota Porto-Funchal, de acordo com a Notificante[36], e tendo presente a tipo de aeronaves utilizadas pela TAP neste percurso, recorrendo a Airbus A319 e A320, com uma média de [130-150] lugares oferecidos por voo em 2006, a PGA não terá uma frota adequada à exploração da referida rota, uma vez que o seu avião de maior capacidade transporta em média 95 passageiros.

238. Considera a Notificante não ser viável o desvio de uma aeronave da PGA para a rota Porto-Funchal, por um lado, porque as suas aeronaves estarão a ser utilizadas no limite da sua disponibilidade, e, por outro lado, porque a PGA já opera o trajecto de forma indirecta, via Lisboa. Nestes termos, a abertura de uma ligação directa da PGA, entre o Porto e o Funchal, iria retirar tráfego de ligação para o Funchal em Lisboa, eventualmente prejudicando a rota Lisboa-Funchal.

[35] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.
[36] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

239. Adicionalmente, a Notificante alerta para o facto de estar actualmente em curso uma revisão das obrigações de serviço público impostas nas rotas com destino à Região Autónoma da Madeira, no sentido de facilitar o acesso a estas ligações a outras companhias aéreas que se têm vindo a mostrar interessadas.

240. Entende a AdC que, não obstante a informação corroborada pelo INAC, de que estaria em curso uma revisão das obrigações de serviço público, não existe qualquer certeza quanto ao modo ou momento em que a mesma se verificará. Neste contexto, não poderá a AdC basear-se em cenários hipotéticos na avaliação jus-concorrencial que deve ser desenvolvida, no que respeita à rota em apreço.

241. Refere ainda a Notificante que a *Ryanair*, que opera actualmente 104 voos semanais a partir do Porto, com destino a 8 cidades diferentes, poderia ser uma das companhias interessadas em entrar na rota Porto-Funchal.

242. No sentido de obviar a qualquer eventual preocupação jus-concorrencial que poderia decorrer da presente operação de concentração no que respeita à rota Porto-Funchal, designadamente no que concerne à eliminação de concorrência potencial, a Notificante apresentou um conjunto de compromissos, não se tendo justificado, na sequência destes, a realização de diligências adicionais.

243. Considerou, assim, a AdC que da operação de concentração em apreço, conforme alterada pelos referidos compromissos, não derivará a criação ou o reforço de uma posição dominante no mercado de transporte aéreo de passageiros na rota Porto-Funchal, do qual possam resultar entraves significativos à concorrência (cfr. secção 6).

5.2.1.2. Rotas entre Portugal e Espanha

Tabela 9: Rotas entre Portugal e Espanha

Espanha	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Lisboa-Barcelona	**Lisboa-Barcelona**
Porto-Barcelona	
Lisboa-Madrid	**Lisboa-Madrid**
Porto-Madrid	
Lisboa-Málaga	
Lisboa-Bilbau	
Lisboa-Pamplona	

Lisboa-La Coruña	

244. Nas ligações entre Portugal e Espanha, identificam-se duas rotas que são operadas simultaneamente pela TAP e pela PGA, com voos directos e em avião próprio, designadamente as rotas Lisboa-Madrid e Lisboa-Barcelona.

245. Existem ainda outras duas rotas que são operadas pela PGA, através de voos directos e em avião próprio, e pela TAP através de voos indirectos e em avião próprio, quais sejam as rotas Porto-Madrid e Porto-Barcelona. Ainda que se tenha concluído que, nas ligações entre aqueles pares de cidades, os voos directos e os voos indirectos não pertencem ao mesmo mercado do produto, importa verificar em que medida é que a presente operação de concentração poderá eliminar o principal concorrente potencial da PGA nas ligações directas nas referidas rotas.

246. Ademais, identificaram-se ainda outras quatro rotas em que apenas a PGA se encontra presente, através de voos directos e em avião próprio, designadamente as rotas Lisboa-Málaga, Lisboa-Bilbau, Lisboa-Pamplona e Lisboa-La Coruña. Nestes casos, e com excepção da rota Lisboa-Pamplona, a TAP oferece igualmente voos indirectos através de Madrid ou de Barcelona, mas em que a segunda parte do voo é operada por uma empresa parceira da TAP, com quem esta desenvolveu um acordo de *Code Share*. Também nestes casos, importa ainda verificar em que medida é que a presente operação de concentração poderá eliminar o principal concorrente potencial da PGA.

a) Lisboa-Madrid

247. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [800000-900000] passageiros, tendo a respectiva dimensão aumentado, em média nos últimos dois anos, cerca de [5-15%]. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 4,9%, 4,6% e 4,3%, para os anos de 2007, 2008 e 2009, respectivamente[37].

248. Actualmente, actuam na rota Lisboa-Madrid as empresas *IBERIA*, TAP, PGA e *Vueling* (*cfr.* Tabela 10)[38], sendo que as duas maiores, a *IBERIA* e a TAP, oferecem uma frequência diária de 7 e 5 voos nos dois sentidos, respectivamente. Já a PGA tem uma frequência de 5, 1 e 2 voos diários nos dois sentidos, entre Segunda e Sexta-Feira, no Sábado e no Domingo, respectivamente[39]. A *Vueling* oferece dois voos diários nos dois

[37] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.
[38] Adicionalmente, encontram-se activas nesta rota as empresas Spanair, Varig e Luxair, mas com uma oferta de serviços insignificante.
[39] A PGA oferece um voo adicional de Madrid para Lisboa, nas Sextas-Feiras, e um voo adicional de Lisboa para Madrid nos Domingos.

sentidos, com excepção da Quinta-Feira, em que realiza apenas um voo diário nos dois sentidos.

249. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

Tabela 10: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-MADRID

Companhia Aérea	2004		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[200000-300000]	[30-40%]	[200000-300000]	[30-40%]	[200000-300000]	[30-40%]
PGA	[60000-70000]	[<10%]	[50000-150000]	[5-15%]	[75000-85000]	[<10%]
TAP+PGA	[300000-400000]	[40-50%]	[300000-400000]	[40-50%]	[300000-400000]	[40-50%]
IBERIA	[300000-400000]	[45-55%]	[300000-400000]	[50-60%]	[400000-500000]	[45-55%]
Vueling					[55000-65000]	[<10%]
SPANAIR	[25000-35000]	[<10%]			[<1000]	[<5%]
Outras					[<1000]	[<5%]
Total	[650000-750000]	100%	[700000-800000]	100%	[800000-900000]	100%

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados pela TAP e pela PGA, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Extrapolado com base nos dados verificados para o período compreendido entre Janeiro e Outubro de 2006.

250. Com base na Tabela 10, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa com uma quota de mercado igual a cerca de [40-50%], ainda assim inferior à quota de mercado da empresa de maior dimensão, a *IBERIA*.

251. Poderá desde já concluir-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo tornar-se-á mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a

cerca de [3000-4000] e [450-650], respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais[40], indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

252. Ainda assim, refira-se que a empresa de maior dimensão neste mercado é a *IBERIA*, com uma quota de mercado de cerca de [45-50%], sendo que a sua capacidade concorrencial neste mercado é reforçada pelo facto de se tratar de uma rota directamente ligada ao seu principal *hub* (Madrid), situação que não será distinta no cenário pós-operação.

253. Por outro lado, diga-se que as quotas de mercado e os índices de concentração são apenas indicadores da susceptibilidade de resultarem, da operação em apreço, preocupações concorrenciais de natureza horizontal, devendo, em qualquer caso, a avaliação ser complementada com uma análise de, nomeadamente, o nível de contestabilidade do mercado, assim como das principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

254. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, diga-se que estamos face a um mercado em expansão, com uma taxa de crescimento de cerca de [<10%] e [10-20%] nos últimos dois anos[41], respectivamente, e que, segundo estimativas apresentadas pela Notificante, continuará a crescer nos próximos anos a uma taxa anual de cerca de 5%, o que poderá facilitar a entrada e expansão de novas Companhias no mercado.

255. Diga-se ainda que, sendo este um mercado de elevada dimensão ao nível dos diferentes tipos de passageiros e, presumivelmente, ao nível dos passageiros O/D, poderá ser economicamente viável a entrada de novas empresas numa base de operação ponto-a-ponto. Aliás, a *Vueling* obteve uma quota de 7% em menos de um ano de actuação no mercado em apreço, com uma operação ponto-a-ponto, o que indicia a ausência de barreiras significativas à entrada e à expansão neste mercado.

256. No que concerne o papel da *IBERIA*, e atenta a sua forte presença nas ligações baseadas em Madrid, tudo parece indiciar que a mesma terá uma capacidade de expansão significativa na rota em apreço, o que, *per se*, desincentiva eventuais aumentos de preços por parte da TAP/PGA, no cenário pós-operação. Diga-se, aliás, que a *IBERIA* criou recentemente um novo voo diário entre Lisboa e Madrid (nos dois

[40] *Vide* parágrafo 20 das Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas, JO n.º C 31, de 5 de Fevereiro de 2004.
[41] A taxa de crescimento de 2006 deverá ser avaliada com alguma prudência, na medida em que os dados fornecidos pela Notificante para a dimensão do mercado foram extrapolados directamente a partir dos dados verificados entre Janeiro e Outubro. A qualidade da extrapolação está dependente do tipo de sazonalidade da procura que se verifica no mercado em apreço.

sentidos), o que indicia alguma capacidade de expansão por parte desta empresa no mercado em análise.

257. Face a todo o *supra* exposto, designadamente no que se refere à capacidade de expansão da *IBERIA* na rota Lisboa-Madrid, considera a AdC que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado das ligações directas na rota Lisboa-Madrid.

b) Lisboa-Barcelona

258. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [400000-500000] passageiros, tendo a respectiva dimensão aumentado, em média nos últimos dois anos, cerca de [15-25%][42]. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 4,9%, 4,6% e 4,3%, para os anos de 2007, 2008 e 2009, respectivamente[43].

259. Actualmente, encontram-se activas na rota Lisboa-Barcelona as empresas TAP, PGA, *Vueling*, *IBERIA* e *Clickair* (*cfr.* Tabela 11)[44], sendo que as duas maiores, a TAP e a *Vueling*, oferecem uma frequência diária de 5 e 2 voos nos dois sentidos, respectivamente. Já a PGA tem uma frequência de 4, 5, 2 e 1 voos diários nos dois sentidos, entre Segunda e Quinta-Feira, na Sexta-Feira, no Sábado e no Domingo, respectivamente[45]. A *Vueling* oferece dois voos diários nos dois sentidos, sendo que um destes voos se realiza apenas desde 1 de Janeiro de 2007.

260. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

Tabela 11: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-BARCELONA

Companhia Aérea	2004		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[200000-300000]	[70-80%]	[200000-300000]	[55-65%]	[200000-300000]	[55-65%]
PGA	[45000-	[10-	[40000-60000]	[10-	[45000-	[10-

[42] Este nível de crescimento poderá estar directamente relacionado com a entrada de operadoras *low-cost* neste mercado.
[43] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.
[44] Adicionalmente, encontra-se activa nesta rota a empresa *Clickair*, a qual, apesar de ter apresentado uma quota de mercado insignificante no ano de 2006, opera actualmente dois voos diários entre Lisboa e Barcelona (nos dois sentidos).
[45] A PGA oferece um voo adicional de Barcelona para Lisboa, nos Domingos.

	55000]	20%]		20%]	65000]	20%]
TAP+PGA	[200000-300000]	[>90%]	[250000-400000]	[70-80%]	[250000-400000]	[65-75%]
IBERIA/*Clickair*	[25000-35000]	[<10%]	[60000-80000]	[10-20%]	[15000-25000]	[<10%]
Vueling			[40000-60000]	[5-15%]	[100000-200000]	[25-35%]
Total	[300000-400000]	100%	[400000-500000]	100%	[400000-500000]	100%

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados pela TAP e pela PGA, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Dados submetidos pela Notificante aquando das suas Observações de 21 de Março de 2007, em sede de Audiência de Interessados.

261. Com base na Tabela 11, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa com uma quota de mercado igual a cerca de [65-75%], saindo reforçada a posição do maior operador de mercado (TAP). Como referido no ponto 160 *supra*, uma quota superior a 50% poderá constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.

262. Ademais, poderá desde já concluir-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo tornar-se-á mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de [5000-6000] e [1300-1700], respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais[46], indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

263. Diga-se, contudo, que as quotas de mercado e os índices de concentração são apenas indicadores da susceptibilidade de resultarem, da operação em apreço, preocupações concorrenciais de natureza horizontal, devendo, em qualquer caso, a avaliação ser complementada com uma análise de, nomeadamente, o nível de contestabilidade do mercado, assim como das principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

264. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, diga-se que estamos face a um mercado em forte expansão, com uma taxa de crescimento de cerca de [25-35%] e

[46] *Vide* parágrafo 20 das Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas, JO n.º C 31, de 5 de Fevereiro de 2004.

[10-20%] nos últimos dois anos, respectivamente, e que, segundo estimativas apresentadas pela Notificante, continuará a crescer nos próximos anos a uma taxa anual de cerca de 5%, o que poderá facilitar a entrada e expansão de novas Companhias no mercado.

265. Por outro lado, a *Vueling* obteve uma quota de [25-35%] em cerca de dois anos de actuação no mercado em apreço, o que poderá indiciar a ausência de barreiras significativas à entrada e à expansão neste mercado.

266. Importa ainda notar a perda de importância da *IBERIA* na rota em apreço, tendo a mesma reduzido o número de passageiros transportados de cerca de [60000-80000] em 2005 para cerca de [5000-10000] em 2006, o que estará relacionado com a alteração de estratégia desta companhia aérea, que substituiu as suas operações pelas da *Clickair*, empresa *low cost* cujo accionista de referência é a Ibéria.

267. A *Clickair*, que iniciou as suas actividades nesta rota em Outubro de 2006, tendo por base de operações o aeroporto "El Prat" em Barcelona, conquistou uma quota de mercado, para os meses de Janeiro e Fevereiro de 2007, de [20-30%], o que poderá revelar a contestabilidade do mercado em causa.

268. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Barcelona.

c) Porto-Madrid

269. Na rota Porto-Madrid, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a PGA está presente, através de voos directos e em avião próprio.

270. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [100000-200000] passageiros, operando voos directos, nesta rota, as empresas PGA, Ibéria e Air Nostrum[47] (*cfr.* tabela seguinte).

Tabela 12: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-MADRID (2005)

Companhia Aérea	Passageiros	Quota
PGA	**[30000-40000]**	**[10-20%]**
Air Nostrum + *IBERIA**	[100000-200000]	[80-90%]**
Total	[100000-200000]	100%

[47] A Air Nostrum é uma empresa participada da *IBERIA*.

Fonte: Notificante

* A Air Nostrum é uma companhia regional participada da *IBERIA*.

** A Ibéria e a Air Nostrum transportaram [40000-70000] e [80000-100000] passageiros, respectivamente, a que correspondem quotas de mercado de [30-40%] e [50-60%].

271. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da PGA nestes mercados e a TAP, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

272. Por outro lado, a *IBERIA* e a Air Nostrum, empresa esta que é uma participada da *IBERIA*, detêm uma quota de mercado superior a 80%, devendo ainda acrescentar-se que a capacidade concorrencial da *IBERIA*, directa ou indirectamente através das suas empresas participadas, é reforçada pelo facto de estarmos perante uma rota ligada directamente ao principal *hub* (Madrid) da empresa, situação que não será distinta no cenário pós-operação.

273. Ou seja, dado o interesse estratégico da *IBERIA* no reforço do seu *hub* baseado em Madrid, esta empresa terá a capacidade e o incentivo para manter uma forte posição na rota Porto-Madrid, o que fará antever a manutenção de uma elevada pressão concorrencial da *IBERIA* (ou das suas participadas) sobre as restantes empresas activas neste mercado, no cenário pós-operação.

274. Tendo em consideração a presença de diversas companhias aéreas neste mercado, e a presença limitada da PGA no mesmo, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Madrid.

d) Porto-Barcelona

275. Na rota Porto-Barcelona, apenas a PGA se encontra activa no mercado, através de voos directos e em avião próprio, tendo sido transportados cerca de [60000-70000] passageiros[48].

276. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da PGA neste mercado e a TAP, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

277. Tendo a Autoridade referido, no seu projecto de decisão de passagem a investigação aprofundada, a necessidade de averiguar se a TAP é o principal concorrente potencial

[48] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

da PGA nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se concluísse, averiguar em que medida a presente operação de concentração daria origem a efeitos restritivos da concorrência, a Notificante contestou, em sede de Audiência de interessados, tal necessidade, alegando que a presente operação não levanta quaisquer preocupações quanto à eliminação de um potencial concorrente nesta rota.

278. Segundo a Notificante[49], não obstante esta rota ser caracterizada por um tráfego limitado ([60000-70000] passageiros em 2006), assistiu-se, em 2007, à entrada de dois novos operadores, a *Clickair* e a *Ryanair* que operam diariamente em cada sentido. Segundo dados da ANA, a *Clickair* alcançou nos dois primeiros meses de operação (Janeiro e Fevereiro) uma quota de [55-65%] do mercado, pertencendo os restantes [35-45%] à PGA. A *Ryanair* entrou a 2 de Março último, operando do aeroporto de Girona, que segundo a Notificante, alegando a prática decisória da autoridade de concorrência espanhola, é substituível com o aeroporto de Barcelona.

279. A Notificante entende ainda que não existem barreiras à entrada nesta rota, sobretudo no que respeita à disponibilidade de *slots* quer no aeroporto do Porto, quer no aeroporto de Barcelona. No primeiro não há, de acordo com o INAC, registo de pedidos em lista de espera para novos operadores. No segundo, que tem vindo a assinalar um crescimento sustentável de tráfego, registou-se entre 2003 e 2005 um número de devoluções de *slots* superior ao de realocações das mesmas, o que indicia disponibilidade no fundo de reserva.

280. Por último, a Notificante defende que já não explora actualmente esta rota de forma directa porque não tem uma frota adequada à mesma. Enquanto a PGA opera em aviões maioritariamente "Embraer 145" (45 passageiros) e alguns "Fokker 100" (95 passageiros), a TAP apenas dispõe de aeronaves Airbus, sendo a capacidade do avião mais pequeno de 128 passageiros, porquanto sente a necessidade de potenciar o tráfego de ligação nesta rota, operando apenas o voo indirecto via Lisboa.

281. Assim sendo, a informação disponível não indicia que a TAP seja o principal concorrente potencial neste mercado.

282. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Barcelona.

e) Lisboa-Bilbau, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga, Lisboa-Pamplona

[49] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

283. Apenas a PGA opera voos directos nas rotas Lisboa-Bilbau, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga, sendo que a TAP faz a ligação entre aqueles pares de cidades através de voos indirectos, via Madrid ou via Barcelona, em que a segunda parte do voo é operada pelos parceiros da TAP em regime de *Code-share* (*in casu*, a Spanair). Já no caso da rota Lisboa-Pamplona, que é operada pela PGA em voo directo, não se verifica qualquer tipo de sobreposição entre os voos da PGA e da TAP, dado que a TAP não opera voos, directos ou indirectos, entre aquele par de cidades.

284. Ora, ainda que se tenha concluído *supra* que nas rotas de pequeno e médio curso, os voos directos e os voos indirectos não pertencem, geralmente, ao mesmo mercado, importa ainda verificar em que medida é que a presente operação de concentração poderá eliminar o principal concorrente potencial da PGA, nos voos directos entre aqueles pares de cidades.

285. Ou seja, dado que a TAP já opera voos indirectos entre aquelas cidades (com excepção do caso Lisboa-Pamplona), e dado que as referidas rotas tem como origem ou destino o aeroporto de Lisboa que funciona como o principal *hub* da TAP, esta empresa teria, eventualmente, a capacidade e o interesse para passar a operar naquelas rotas com voos directos, caso a PGA decidisse aumentar os seus preços, o que a colocaria no papel de concorrente potencial da PGA.

286. Relativamente a estas rotas, a Notificante argumenta que a TAP não poderá ser considerada um concorrente potencial da PGA, nas ligações directas entre aqueles pares de cidades, na medida em que, embora sejam rotas que se iniciam no principal *hub* da TAP (Lisboa), têm um tráfego muito limitado, sendo que, contrariamente à PGA, a TAP não dispõe de aviões aptos a operar rotas de tráfego limitado[50].

287. De facto, indica a Notificante que a PGA utiliza, nestas rotas de menor dimensão, aviões do tipo Beechcraft e Saab 2000, com capacidades para 19 e 50 passageiros, respectivamente[51]. Diga-se, aliás, que em [70-80%] dos voos na rota Lisboa-Málaga, [>90%] dos voos na rota Lisboa-Pamplona e 100% dos voos na rota Lisboa-La Coruña, a PGA recorreu ao menor daqueles aviões com uma capacidade para apenas 19 passageiros[52]. Na rota Lisboa-Bilbau, a PGA recorreu sobretudo ao avião com uma capacidade para 50 passageiros, tendo este sido utilizado em [80-90%] dos voos naquela rota. Já dos aviões que integram a frota da TAP, o menor deles tem uma capacidade para 128 passageiros[53], o que o tornará desadequado para actuar em rotas de tráfego mais reduzido, como é o caso das rotas em análise.

[50] Resposta da Notificante de 6 de Fevereiro de 2007.
[51] Notificação que a Notificante apresentou junto da competente autoridade da concorrência em Espanha, o texto da qual foi igualmente remetida à AdC em 22 de Novembro de 2006.
[52] Dados para 2006, até Setembro desse ano, e retirados do texto da Notificação apresentado pela Notificante em Espanha.
[53] Dos aviões que integram a frota da PGA, o maior deles tem uma capacidade de 95 passageiros, claramente inferior ao mais pequeno dos aviões que integram a frota da TAP.

288. Acresce que a rota Lisboa-Bilbau corresponde a um mercado de reduzida dimensão, tendo a mesma sido utilizada por [20000-30000] passageiros de voos directos em 2005, operando nesta rota duas empresas com voos directos, a PGA e a Air Nostrum, com quotas de mercado iguais a cerca de [>90%] e [<10%], respectivamente. Diga-se ainda que, oferecendo a TAP ligações indirectas entre aquele par de cidades, com ligação através de Madrid ou Barcelona, o número de passageiros TAP transportados pela Spanair – parceiro da TAP que opera a segunda parte do voo – nos percursos Madrid-Bilbau e Barcelona-Bilbau, foi de apenas [<1000] e [<1000], respectivamente, representando apenas cerca de 2% de todos os passageiros directos na rota Lisboa-Bilbau.

289. Também a rota Lisboa-La Coruña corresponde a um mercado de reduzida dimensão, tendo a mesma sido utilizada por apenas [4000-6000] passageiros de voos directos em 2005, sendo que apenas a PGA opera esta rota com voos directos, pelo que a mesma apresenta uma quota de mercado de 100%. Diga-se ainda que, oferecendo a TAP ligações indirectas entre aquele par de cidades, com ligação através de Madrid ou Barcelona, o número de passageiros TAP transportados pela Spanair – parceiro da TAP que opera a segunda parte do voo – nos percursos Madrid-La Coruña e Barcelona-La Corunã, foi de apenas [<300] e [<300], respectivamente, representando apenas cerca de [<10%] de todos os passageiros directos na rota Lisboa-La Coruña.

290. Adicionalmente, a rota Lisboa-Málaga corresponde a um mercado de reduzida dimensão, tendo a mesma sido utilizada por apenas [5000-10000] passageiros de voos directos em 2005, operando nesta rota duas empresas com voos directos, a PGA e a Air Nostrum, com quotas de mercado iguais a cerca de [>90%] e [<10%], respectivamente. Diga-se ainda que, oferecendo a TAP ligações indirectas entre aquele par de cidades, com ligação através de Madrid ou Barcelona, o número de passageiros TAP transportados pela Spanair – parceiro da TAP que opera a segunda parte do voo – nos percursos Madrid-Málaga e Barcelona-Málaga, foi de apenas [<1000] e [<300], respectivamente, representando apenas cerca de [5-15%] de todos os passageiros directos nas rota Lisboa-Málaga.

291. Finalmente, também a rota Lisboa-Pamplona corresponde a um mercado de reduzida dimensão, tendo a mesma sido utilizada por apenas [2000-5000] passageiros de voos directos em 2005, sendo que apenas a PGA opera nesta rota com voos directos, pelo que a mesma apresenta uma quota de mercado de 100%. Diga-se ainda que, neste caso, a TAP não oferece ligações, ainda que indirectas, entre Lisboa e Pamplona, pelo que não se verifica qualquer tipo de sobreposição entre as actividades das Participantes na presente operação, na rota em apreço.

292. Sobre esta temática da concorrência potencial, considera a AdC, como referido no ponto 148, que uma companhia aérea será considerada um concorrente potencial numa rota sem sobreposição, apenas no caso de essa rota estar directamente conectada com um dos seus *hubs* ou se há suficientemente tráfego local que permita a entrada no mercado numa base ponto-a-ponto.

293. Nestes termos, entende-se que, não obstante as rotas Lisboa-Bilbau, Lisboa-La Coruña, Lisboa, Málaga e Lisboa-Pamplona estarem directamente ligadas com o principal *hub* da TAP (Lisboa), da presente operação de concentração não resulta uma eliminação de concorrência potencial ou efectiva nas referidas rotas, atento, designadamente, a dimensão limitada do tráfego associado às mesmas, assim como as características da frota de aviões utilizada pela TAP que, em termos de capacidade de passageiros por avião, será desadequada para actuar em rotas de tráfego reduzido.

294. Diga-se ainda que tendo estas rotas como origem ou destino o principal *hub* da TAP, as ligações directas entre as referidas cidades Espanholas e Lisboa poderão estar, eventualmente, a desempenhar a função de alimentação dos voos de médio e longo curso com origem em Lisboa e operados pela TAP, cenário no qual a presente operação daria origem a um conjunto de eficiências, designadamente ao nível da maior capacidade de coordenação de horários e de frequências entre voos, ou mesmo ao nível dos preços. No que se refere a preços, diga-se que se a mesma empresa passar a operar duas rotas complementares, terá um incentivo adicional para baixar preços, na medida em que passa a internalizar as externalidades verificadas entre as duas rotas. Ou seja, dado que a promoção do tráfego na rota de alimentação beneficia igualmente as operações da empresa nas rotas de distribuição de tráfego, a empresa passa a ter incentivos adicionais para praticar preços reduzidos na rota de alimentação, porque incorpora na sua análise os correspondentes efeitos sobre o tráfego da rota de distribuição.

295. Nestes termos, considera a AdC que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, nos mercados relevantes associados às rotas Lisboa-Bilbau, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga e Lisboa-Pamplona.

5.2.1.3. Rotas entre Portugal e França

Tabela 13: Rotas entre Portugal e França

França	
PGA	**TAP**

Rotas Directas	Rotas Directas
Porto-Paris (CDG)	**Porto-Paris (Orly)**
Lisboa-Lyon	
Porto-Lyon	
Lisboa-Marselha	
Lisboa-Nice	
Porto-Nice	
Lisboa-Toulouse	
Lisboa-Clermont-Ferrant (sazonal: Maio-Set)	
Porto- Clermont-Ferrant (sazonal:Jun-Out)	
Porto-Marselha (sazonal:Abril-Out)	
	Lisboa-Paris (Orly e CDG)

296. Nas ligações entre Portugal e França, identificou-se apenas uma rota que é operada simultaneamente pela TAP e pela PGA, com voos directos e em avião próprio, designadamente a rota Porto-Paris[54].

297. Identificaram-se ainda um conjunto de rotas operadas pela PGA, através de voos directos e em avião próprio, e nas quais a TAP não se encontra presente, quer seja em voos directos ou em voos indirectos. As referidas rotas são Lisboa-Lyon, Porto-Lyon, Lisboa-Marselha, Porto-Marselha, Lisboa-Nice, Porto-Nice, Lisboa-Toulouse, Lisboa-Clermont Ferrant e Porto-Clermont Ferrand. De igual forma, a TAP opera a rota Lisboa-Paris, através de um voo directo, enquanto que a PGA apenas se encontra presente nesta rota através de um acordo de *code-share* com a Air France, sendo o voo operado em avião desta última empresa.

a) Porto-Paris[55]

298. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [550000-650000] passageiros, tendo a respectiva dimensão aumentado, em média nos últimos dois anos, cerca de

[54] Os voos da TAP e da PGA têm como destino os aeroportos de Orly e de Charles de Gaulle, respectivamente, dois aeroportos de Paris. A AdC considerou que estes dois aeroportos têm áreas locais de influência significativamente sobrepostas, pelo que todos os voos directos entre Porto e Paris foram incluídos no mesmo mercado relevante, independentemente dos mesmos terem como destino o aeroporto de Orly ou o aeroporto de Charles de Gaulle.

[55] Os voos da TAP e da PGA têm como destino os aeroportos de Orly e de Charles de Gaulle, respectivamente, dois aeroportos de Paris. A AdC considerou que estes dois aeroportos têm áreas locais de influência significativamente sobrepostas, pelo que todos os voos directos entre Porto e Paris foram incluídos no mesmo mercado relevante, independentemente dos mesmos terem como destino o aeroporto de Orly ou o aeroporto de Charles de Gaulle.

5%. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 4,6%, 5,2% e 5,1%, para os anos de 2007, 2008 e 2009, respectivamente[56].

299. Actualmente, encontram-se activas na rota Porto-Paris as empresas TAP, PGA, *Ryanair*, Aigle Azur, Air France e Air Luxor (*cfr.* Tabela 14), sendo as participantes na presente operação de concentração as duas maiores empresas do mercado, oferecendo uma frequência diária de 3 (TAP) e 4 (PGA) voos nos dois sentidos. Já a *Ryanair* e a Aigle Azur têm, cada uma, uma frequência de 1 voo diário nos dois sentidos.

300. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

Tabela 14: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-PARIS*

Companhia Aérea	2004*		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[200000-300000]	[45-55%]	[200000-300000]	[40-50%]	[200000-300000]	[35-45%]
PGA			[5000-15000]	[<5%]	[100000-200000]	[20-30%]
TAP+PGA	[200000-300000]	[45-55%]	[200000-300000]	[40-50%]	[300000-400000]	[60-70%]
Air France	[150000-200000]	[30-40%]	[150000-250000]	[30-40%]	[25000-35000]	[<10%]
Aigle Azur					[45000-55000]	[<10%]
Ryanair					[90000-100000]	[10-20%]
Air Luxor[57]	[75000-85000]	[10-20%]	[50000-150000]	[10-20%]	[20000-30000]	[<10%]
Total	[500000-600000]	100	[500000-600000]	100	[550000-650000]	100

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados pela TAP e pela PGA, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Extrapolado com base nos dados verificados para o período compreendido entre Janeiro e Outubro de 2006.

[56] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.
[57] A Air Luxor deixou de oferecer serviços de transporte aéreo de passsageiros em 2006.

301. Com base na Tabela 14, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa com uma quota de mercado igual a cerca de [60-70%]. Como referido no ponto 160 *supra*, uma quota superior a 50% poderá constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.

302. Poderá ainda concluir-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo tornar-se-á mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de [4400-4700] e [1950-2050], respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais[58], indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

303. Ainda assim, diga-se que as quotas de mercado e os índices de concentração são apenas indicadores da susceptibilidade de resultarem, da operação em apreço, preocupações concorrenciais de natureza horizontal, devendo, em qualquer caso, a avaliação ser complementada com uma análise de, nomeadamente, o nível de contestabilidade do mercado, assim como das principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

304. A Notificante indica que, no âmbito do acordo de *code-share* celebrado pela PGA com a Air France, [CONFIDENCIAL], e, presume a Notificante, virá a aumentar o respectivo número de voos e quota nesta rota.

305. A AdC não pode aceitar as conclusões da Notificante sobre o alegado aumento do número de voos da Air France, na rota Porto-Paris, na medida em que o número de voos daquela empresa na referida rota está dependente de outros factores, [CONFIDENCIAL]. Diga-se ainda que a oferta de serviços na rota Porto-Paris poderá mesmo reduzir-se, caso a TAP/PGA não consiga obter novos *slots* no aeroporto de Charles de Gaulle, com o consequente efeito negativo sobre a concorrência, designadamente se outros operadores não vierem a entrar ou reforçar a sua presença no mercado.

306. Já quanto às barreiras à entrada e à expansão no mercado, assistiu-se, recentemente, à entrada neste mercado das empresas *Ryanair* e Aigle Azur, as quais obtiveram uma quota de mercado de [10-20%] e [<10%], respectivamente, no seu primeiro ano de actividade na referida rota, o que parece indiciar a ausência de barreiras significativas à

[58] *Vide* parágrafo 20 das Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas, JO n.º C 31, de 5 de Fevereiro de 2004.

entrada e à expansão na rota Porto-Paris. A própria PGA reforçou significativamente a sua presença neste mercado, ao longo do ano de 2006, tendo passado de uma quota de [<5%] em 2005 para uma quota de [20-30%] em 2006.

307. Diga-se ainda que, sendo este um mercado de elevada dimensão ao nível dos diferentes tipos de passageiros e, presumivelmente, ao nível dos passageiros O/D, poderá ainda ser economicamente viável a entrada de novas empresas numa base de operação ponto-a-ponto, desde já se remetendo para as conclusões apresentadas no ponto 148.

308. Por outro lado, sendo o aeroporto de Paris um *hub* importante para a Air France, esta empresa apresentará vantagens competitivas significativas nas rotas com origem ou destino no referido aeroporto, em resultado de beneficiar das economias de gama e das economias de rede que resultam da ligação directa desta rota com os respectivos *hubs* em Paris, o que lhe permitirá uma elevada capacidade de expansão na referida rota.

309. Face à ausência de barreiras significativas à entrada e à expansão nas ligações aéreas directas entre Porto e Paris, atenta, designadamente, a presumida dimensão do mercado em termos de passageiros O/D, o historial recente de entrada de novos operadores no mercado, assim como face à importância de Paris como plataforma de distribuição de tráfego aéreo, considera a AdC que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar de uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência, no presente mercado.

b) Lisboa-Lyon, Porto-Lyon, Lisboa-Marselha, Porto-Marselha, Lisboa-Nice, Porto-Nice, Lisboa-Toulouse, Lisboa-Clermont Ferrant e Porto-Clermont Ferrand

310. Apenas a PGA opera voos directos nas rotas Lisboa-Lyon, Porto-Lyon, Lisboa-Marselha, Porto-Marselha, Lisboa-Nice, Porto-Nice, Lisboa-Toulouse, Lisboa-Clermont Ferrant e Porto-Clermont Ferrant, sendo que a TAP não se encontra presente naquelas rotas, quer seja com voos directos ou com voos indirectos.

311. Ainda assim, e dado que as referidas rotas tem como origem ou destino o aeroporto de Lisboa que funciona como o principal *hub* da TAP, ou o aeroporto do Porto onde a TAP mantém uma forte presença, esta empresa teria, eventualmente, a capacidade e o interesse para passar a operar naquelas rotas com voos directos, caso a PGA decidisse aumentar os seus preços, o que a colocaria no papel de concorrente potencial da PGA.

312. As rotas Lisboa-Lyon, Porto-Lyon, Lisboa-Marselha, Porto-Marselha, Lisboa-Nice, Porto-Nice, Lisboa-Toulouse, Lisboa-Clermont Ferrant e Porto-Clermont Ferrant correspondem, todas elas, a mercados de reduzida ou muito reduzida dimensão, sendo a PGA a única empresa a operar voos naquelas rotas.

313. Com efeito, as rotas Lisboa-Lyon, Lisboa-Marselha, Lisboa-Nice e Lisboa-Toulouse foram utilizadas, em 2005, por [50000-60000], [20000-30000], [30000-40000] e [15000-25000] passageiros, respectivamente, o que leva a AdC a classificá-las como mercados de reduzida dimensão. Já as rotas Porto-Lyon, Porto-Marselha, Porto-Nice, Porto-Clermont Ferrant e Lisboa-Clermont Ferrant foram utilizadas, em 2005, por [5000-15000], [<5000], [<5000], [<5000] e [<300] passageiros, respectivamente, o que leva a AdC a classificá-las como mercados de muito reduzida dimensão.

314. Relativamente às rotas Porto-Lyon, Porto-Nice, Lisboa-Clermont Ferrant, Porto-Clermont Ferrant e Porto-Marselha, a Notificante argumenta que, embora se tratem de rotas que se iniciam num dos *hubs* tradicionais da TAP (Lisboa ou Porto), a TAP não poderá ser considerada um concorrente potencial da PGA nestas rotas, atento, designadamente, o tráfego muito limitado das mesmas, assim como o facto da TAP, contrariamente à PGA, não dispor de aviões aptos a operar em rotas de tráfego reduzido. Acrescenta ainda a Notificante, a título de exemplo, que a Comissão aceitou já que uma rota que represente entre 25.000 e 30.000 passageiros anuais, é uma rota que não interessa a uma companhia aérea tradicional (no caso, a Air France na rota Paris-Eindhoven)[59].

315. Relativamente às rotas Lisboa-Toulouse, Lisboa-Lyon, Lisboa-Marselha ou Lisboa-Nice, defende a Notificante que, com a eventual excepção da rota Lisboa-Lyon, o número de passageiros que utilizam tais rotas é insuficiente para que a TAP pudesse considerar a sua exploração. Ainda assim, e mesmo que se viesse a considerar que a TAP poderia representar um concorrente potencial nas referidas rotas, argumenta a Notificante que existem outras companhias aéreas que já operam voos de ou para aqueles aeroportos franceses, designadamente a Air France ou a empresa *low cost EasyJet* – esta já opera voos em Lisboa, Marselha e Lyon –, pelo que estas companhias estariam em melhores condições do que a TAP para operar voos nas rotas em análise.

316. Já no que concerne a rota Lisboa-Lyon, a qual, segundo a Notificante, apresenta um volume de tráfego suficiente para que a TAP pudesse, porventura, vir a ponderar a sua entrada nesta rota, argumenta a Notificante que, sendo o aeroporto de Lyon um aeroporto importante para várias companhias aéreas, as mesmas serão potenciais entrantes nesta rota, pelo que a eliminação da TAP como concorrente potencial na referida rota não deverá levantar quaisquer preocupações de natureza horizontal.

317. Segundo a Notificante[60], de entre aquelas companhias aéreas com voos de e/ou para Lyon existem várias que operam actualmente voos indirectos entre Lisboa-Lyon, a

[59] Cfr. Decisão da Comissão no processo n.º COMP/M.3280 – Air France / KLM, parágrafo 83.
[60] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

saber: a Air France, a Lufthansa, a Ibéria e a *Alitalia*; oferecendo, com excepção da última, voos em diversas faixas horárias ao longo do dia. Nestes termos, estas companhias estariam melhor colocadas que a TAP para entrarem na rota directa Lisboa-Lyon.

318. A Notificante alegou ainda a importância deste aeroporto como centro de distribuição de tráfego para estas companhias, em especial para a Air France que opera em avião próprio um número de voos semanal superior àquele operado pela TAP à partida de Lisboa. A Lufthansa opera a partir do aeroporto Lyon 155 voos semanais para 3 destinos, a Ibéria 49 voos para um destino e a *Alitalia* 42 voos para um destino.

319. Por último, a Notificante referiu que a sua própria frota da TAP é desajustada para operar esta rota, tendo em conta o volume de tráfego, por um lado, a pressão concorrencial para um aumento da frequência de voos, por outro. Enquanto a PGA utiliza para a esmagadora maioria dos seus voos aviões "Embraer 145" (45 passageiros), sendo os restantes efectuados por aviões "Fokker 100" (95 passageiros), a TAP apenas dispõe de aviões Airbus de médio curso, cuja capacidade do mais pequeno é de 128 passageiros.

320. Assim sendo, a informação disponível não indicia que a TAP seja o principal concorrente potencial neste mercado.

321. Adicionalmente, a informação disponibilizada pelo INAC, no seu Parecer de 12 Janeiro de 2007, indica que (i) não existem «*pedidos pendentes apresentados por novos operadores comunitários tendo em vista a exploração do de serviços aéreos regulares*» e que (ii) «*não foi declarada falta de capacidade para a próxima estação IATA*».

322. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Lyon.

c) Lisboa-Paris

323. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [900000-1000000] passageiros, sendo a TAP e a Air France os principais concorrentes neste mercado, conforme resulta da tabela seguinte. Sendo os dados da tabela referentes ao ano de 2005, e tendo a Air Luxor abandonado, posteriormente, a actividade do transporte aéreo, pelo que apenas a TAP e a Air France se encontraram, presentemente, activas nas ligações aéreas entre Lisboa e Paris.

Tabela 15: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-PARIS (2005)

Companhia Aérea	Passageiros	Quota
TAP	[300000-400000]	**[40-50%]**
Air France	[300000-400000]	[30-40%]
Air Luxor[61]	[100000-200000]	[10-20%]
Total	[900000-1000000]	

Fonte: Notificante

324. Já a PGA não opera qualquer tipo de voo entre Lisboa e Paris, pelo que, no presente mercado, não existe sobreposições entre as actividades das empresas participantes na presente operação de concentração, apesar da PGA poder ser considerado um potencial concorrente neste mercado, tendo em conta a presença da PGA no aeroporto de Lisboa.

325. Não obstante, e mesmo que se viesse a concluir que seria plausível a entrada da PGA no mercado, considera a AdC que, face à dimensão do mercado, e atento o facto desta rota estar directamente conectada com um importante *hub* de transporte aéreo, existirão outros potenciais entrantes no mercado em apreço.

326. Por outro lado, a Air France, que já detém uma posição significativa no mercado em apreço, beneficia das economias de rede e das economias de gama na generalidade dos voos com origem ou destino no seu principal *hub*, o que lhe dará uma capacidade competitiva importante na presente rota.

327. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

328. Tendo em consideração a posição significativa da Air France neste mercado, sendo Paris um *hub* importante para diversas companhias aéreas, e sendo este um mercado de grande dimensão, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Paris.

5.2.1.4. Rotas entre Portugal e Itália

Tabela 16: Rotas entre Portugal e Itália

Itália

[61] Note-se que, a Air Luxor deixou de poder realizar o transporte aéreo de passageiros, tendo-lhe sido retirado, pelo regulador sectorial, em 2006, o certificado de operador aéreo (COA).

PGA Rotas Directas	TAP Rotas Directas
Lisboa-Milão	**Lisboa-Milão**
Porto-Milão	
	Lisboa-Roma
	Lisboa-Veneza

329. Nas ligações entre Portugal e Itália, identificou-se apenas uma rota que é operada simultaneamente pela TAP e pela PGA, com voos directos e em avião próprio, designadamente a rota Lisboa-Milão.

330. Existe ainda outra rota que é operada pela PGA, através de voos directos e em avião próprio, e pela TAP através de voos indirectos e em avião próprio, qual seja a rota Porto-Milão. Ainda que se tenha concluído, neste caso, que os voos directos e os voos indirectos não pertencem ao mesmo mercado do produto, importa verificar em que medida é que a presente operação de concentração poderá eliminar o principal concorrente potencial da PGA nas ligações directas na referida rota.

331. Ademais, identificou-se ainda uma rota – rota Lisboa-Roma – operada pela TAP, através de voos directos e em avião próprio, e na qual a PGA apenas se encontra presente através de um acordo de *code-share*, sendo que, neste caso, o voo (directo) é operado pela *Alitalia*.

a) Lisboa-Milão

332. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [350000-450000] passageiros, tendo a respectiva dimensão aumentado, em média nos últimos dois anos, cerca de [25-35%][62]. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 3,3%, 3,3% e 2,9%, para os anos de 2007, 2008 e 2009, respectivamente[63].

333. Actualmente, actuam na rota Lisboa-Milão as empresas TAP, PGA, *Alitalia* e *EasyJet* (*cfr.* Tabela 17), sendo que as duas maiores, a TAP e a *Alitalia*, oferecem uma frequência diária de 3 e 1 voos nos dois sentidos, respectivamente. Já a PGA[64] tem uma frequência de 3 e 2 voos diários nos dois sentidos, entre Segunda e Sexta-Feira, e

[62] Este nível de crescimento poderá estar directamente relacionado com a entrada de uma operadora *low-cost* neste mercado.
[63] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.
[64] Neste par de cidades, paralelamente à operação da rota directa em avião próprio, alguns dos percursos de ida operados pela PGA, fazem escala no Porto.

durante o fim-de-semana, respectivamente[65]. A *EasyJet* tem uma frequência diária de 1 voo nos dois sentidos.

334. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

Tabela 17: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-MILÃO

Companhia Aérea	2004		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[100000-200000]	[60-70%]	[100000-200000]	[60-70%]	[100000-200000]	[40-50%]
PGA	[5000-6000]	[<5%]	[30000-40000]	[10-20%]	[60000-70000]	[10-20%]
TAP+PGA	[100000-200000]	[60-70%]	[150000-250000]	[70-90%]	[200000-300000]	[60-70%]
Alitalia	[60000-70000]	[20-30%]	[70000-80000]	[20-30%]	[80000-90000]	[20-30%]
EasyJet					[50000-60000]	[10-20%]
Outras	[6000-7000]	[<5%]			[<500]	[<5%]
Total	[200000-300000]	100	[200000-300000]	100	[350000-450000]	100

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados pela TAP e pela PGA, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Extrapolado com base nos dados verificados para o período compreendido entre Janeiro e Outubro de 2006.

335. Com base na Tabela 17, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa com uma quota de mercado igual a cerca de [60-70%]. Como referido no ponto 160 *supra*, uma quota superior a 50% poderá constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.

336. Poderá ainda concluir-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo tornar-se-á mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a

[65] Para além destes, a PGA oferece um voo adicional de Lisboa para Milão, nas Sextas-Feiras.

cerca de [4500-5000] e [1300-1700], respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais[66], indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

337. Ainda assim, diga-se que as quotas de mercado e os índices de concentração são apenas indicadores da susceptibilidade de resultarem, da operação em apreço, preocupações concorrenciais de natureza horizontal, devendo, em qualquer caso, a avaliação ser complementada com uma análise de, nomeadamente, o nível de contestabilidade do mercado, assim como das principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

338. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, diga-se que estamos face a um mercado em expansão, com uma taxa de crescimento média de cerca de [30-40%] e [20-30%] nos últimos dois anos[67], respectivamente, e que, segundo estimativas apresentadas pela Notificante, continuará a crescer nos próximos anos a uma taxa anual de cerca de 3%, o que poderá eventualmente facilitar a entrada e expansão de novas Companhias no mercado.

339. Por outro lado, assistiu-se recentemente à entrada de novas empresas neste mercado, quais sejam a *EasyJet* e a própria PGA, tendo estas obtido uma quota de mercado próxima dos [10-20%] em, respectivamente, 1 e 3 anos de actividade, o que poderá indiciar a ausência de barreiras significativas à entrada e à expansão no mercado.

340. Diga-se ainda que, sendo este um mercado de elevada dimensão ao nível dos diferentes tipos de passageiros e, presumivelmente, ao nível dos passageiros O/D, poderá ser economicamente viável a entrada de novos empresas numa base de operação ponto-a-ponto.

341. Segundo a Notificante, os dois aeroportos localizados em Milão funcionam como *hubs* para várias empresas aéreas, em particular para a *Alitalia* e para a *EasyJet*, o que tornaria as barreiras à expansão destas empresas na presente rota pouco significativas e, ao mesmo tempo, aumentaria a respectiva capacidade concorrencial na referida rota, na medida em que as mesmas beneficiariam das economias de gama e das economias de rede que resultam do facto desta rota estar directamente relacionada com os respectivos *hubs* em Milão.

---

[66] *Vide* parágrafo 20 das Orientações para a apreciação das concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas, JO n.º C 31, de 5 de Fevereiro de 2004.

[67] A taxa de crescimento de 2006 deverá ser avaliada com alguma prudência, na medida em que os dados fornecidos pela Notificante para a dimensão do mercado foram extrapolados directamente a partir dos dados verificados entre Janeiro e Outubro. A qualidade da extrapolação está dependente do tipo de sazonalidade da procura que se verifica no mercado em apreço.

342. Com efeito, de acordo com informação da Notificante[68], a *Alitalia* efectua 1635 voos semanais a partir de Milão para 111 destinos, e a *EasyJet*, por seu lado, efectua 209 voos para 16 destinos. Ademais, a *Ryanair* opera voos a partir de Milão para 24 destinos europeus.

343. Considera, assim, a Notificante, que, por um lado, a *Ryanair* deverá ser considerada um concorrente potencial na rota em apreço, e, por outro lado, a *Alitalia* e a *EasyJet* estarão em condições de expandir a sua oferta.

344. Acresce que grande parte (cerca de [>50%]) dos passageiros transportados pela PGA, em 2006, correspondem a portadores de bilhetes emitidos por outras companhias aéreas, designadamente a *Alitalia*, no âmbito do acordo de *code-share* com a PGA, o que poderá facilitar a expansão da *Alitalia*, num cenário pós-operação.

345. Importará ainda ter presente a dimensão da rota que, em 2006, como referido *supra*, ascendeu a 400000 passageiros, o que poderá tornar apetecível a exploração desta rota, mesmo numa operação ponto-a-ponto.

346. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Milão.

b) Porto-Milão

347. Apenas a PGA opera voos directos na rota Porto-Milão[69], sendo que a TAP faz a ligação entre aqueles pares de cidades através de voos indirectos, através do voo em avião próprio Porto-Lisboa-Milão

348. Ora, ainda que se tenha concluído que, na presente rota, os voos directos e os voos indirectos não pertencem ao mesmo mercado, importa ainda verificar em que medida é que a TAP constitui o principal concorrente potencial da PGA, nos voos directos entre aquele par de cidades, cenário em que, da presente operação de concentração poderiam resultar efeitos restritivos da concorrência em resultado da eliminação da concorrência potencial.

349. Ou seja, dado que a TAP já opera voos indirectos entre Porto e Milão, e dado que as referidas rotas têm como origem um dos aeroportos que constitui uma importante base

[68] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.
[69] Neste par de cidades, paralelamente à operação da rota directa em avião próprio, alguns dos percursos de regresso operados pela PGA, fazem escala em Lisboa.

de operações da TAP (aeroporto do Porto), esta empresa teria, eventualmente, a capacidade e o interesse para passar a operar na referida rota com voos directos, caso a PGA decidisse aumentar os seus preços, o que a colocaria no papel de concorrente potencial da PGA.

350. A rota Porto-Milão corresponde a um mercado de dimensão média, tendo a mesma sido utilizada por [35000-45000] passageiros de voos directos em 2005, operando nesta rota apenas a PGA, com uma quota de mercado de 100%. Diga-se ainda que, oferecendo a TAP ligações indirectas entre aquele par de cidades, com ligação através de Lisboa, o número de passageiros transportados pela TAP e que fizeram a ligação ao Porto, através da mesma companhia, corresponderam a cerca de [5000-10000] passageiros[70], ainda assim, representando cerca de [10-20%] de todos os passageiros transportados em voos directos da PGA e voos indirectos da TAP entre Porto e Milão.

351. Relativamente a esta rota, a Notificante argumenta que a TAP não poderá ser considerada um concorrente potencial da PGA, nas ligações directas entre Porto e Milão, por se tratar de uma rota com um tráfego limitado, sendo que, contrariamente à PGA, a TAP não dispõe de aviões aptos a operar rotas de tráfego limitado[71].

352. Ainda assim, argumenta a Notificante que esta rota tem um dos seus extremos em Milão, cidade em que se situam dois importantes aeroportos que funcionam como *hubs* para várias empresas aéreas, em particular a *Alitalia* e a *EasyJet*, pelo que as mesmas estariam em condições semelhantes às da TAP para vir a operar esta rota. Com base neste facto, presume-se que a Notificante queira concluir que a eliminação de uma eventual concorrência potencial da TAP sobre a PGA, em resultado da presente operação, não conduziria à eliminação de concorrência potencial nesta rota, que continuaria, em todo o caso, a ser garantida pela *Alitalia* e pela *EasyJet*.

353. Sobre esta temática da concorrência potencial, considera a AdC, como referido no ponto 148, que uma companhia aérea será considerada um concorrente potencial numa rota sem sobreposição, apenas no caso de essa rota estar directamente conectada com um dos seus *hubs* ou se há suficientemente tráfego local que permita a entrada no mercado numa base ponto-a-ponto.

354. Nos termos do ponto anterior, e dado que a TAP não será um concorrente potencial da PGA nas ligações directas entre Porto e Milão, atento, designadamente, a dimensão limitada deste mercado, e, ainda que o fosse, a *Alitalia* e a *EasyJet* estariam presumivelmente nas mesmas condições da TAP para entrar no mercado, a AdC conclui

[70] Com base em dados da Notificante, que afirma, na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que os passageiros transportados pela TAP e que fizeram a ligação ao Porto, na mesma companhia, corresponde a cerca de 3,7% de todos os passageiros transportados pela TAP na rota Lisboa-Milão.
[71] Resposta da Notificante de 6 de Fevereiro de 2007.

que da presente operação de concentração não é susceptível de resultar o reforço de uma posição dominante no mercado relevante em apreço.

c) Lisboa-Roma

355. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [200000-300000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas na rota Lisboa-Roma as empresas TAP e *Alitalia*.

Tabela 18: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de LISBOA-ROMA

Companhia Aérea	2005	
	Passageiros	Quota
TAP	[150000-250000]	[70-80%]
Alitalia	[60000-80000]	[20-30%]

Fonte: Notificante

356. Como resultado da operação de concentração proposta, a quota de mercado da empresa que resultaria da operação não sofreria qualquer alteração, o mesmo acontecendo ao IHH (cerca de [5000-7000]).

357. Deste modo, não obstante o mercado apresentar um elevado grau de concentração e atenta a posição de mercado da TAP, da operação de concentração proposta não resultaria qualquer alteração no que respeita a quotas de mercado ou grau de concentração.

358. Importa, no entanto, referir que a PGA mantém um acordo de *code-share* com a *Alitalia*, oferecendo a rota Lisboa-Roma aos seus clientes, sendo que a viagem se realiza apenas em avião *Alitalia*.

359. A este respeito, afirma a Notificante que [CONFIDENCIAL] a *Alitalia* [CONFIDENCIAL], mantendo a totalidade dos incentivos para concorrer com a TAP na rota em questão.

360. Segundo informação da Notificante[72], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, apenas seria possível operar esta rota recorrendo a aviões Fokker 100.

361. Importa referir que, no âmbito do acordo de *code-share* que a PGA mantém com a *Alitalia*, a PGA apenas comercializou, nesta rota, para os anos de 2005 e 2006, cerca de [CONFIDENCIAL] e [CONFIDENCIAL] bilhetes, respectivamente, representando apenas [<1%] e [<5%] do total de passageiros que frequentaram este percurso, naqueles anos.

[72] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

362. Ora, esta fraca expressão dos bilhetes vendidos pela PGA na rota em apreço, não permitem antever que, caso a PGA optasse pela entrada neste mercado, esta teria, desde logo, uma base de clientes significativa. Assim sendo, o acordo de *code-share* existente, não parece atribuir-lhe vantagens adicionais, em face de outros eventuais concorrentes potenciais.

363. Adicionalmente, a *Alitalia* tem o seu principal *hub* em Roma, pelo que poderá ter os incentivos à expansão na referida rota

364. Por outro lado, sendo esta uma rota com uma dimensão significativa, poderá atrair outros concorrentes potenciais, considerando a AdC que a informação disponível não indicia que a PGA seja o principal concorrente potencial neste mercado.

365. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Roma.

d) Lisboa-Veneza

366. Quanto à rota Lisboa-Veneza, apenas a TAP se encontra activa no mercado, tendo sido transportados cerca de [40000-50000] passageiros, em 2005.

367. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

368. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

369. A este respeito, diga-se que a PGA já opera, a partir de Lisboa, voos directos para a Itália, designadamente para Milão, o que poderia indiciar que, no caso de um aumento de preços por parte da TAP, poderiam estar reunidos os incentivos à entrada desta companhia na rota Lisboa-Veneza.

370. Segundo informação da Notificante[73], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, apenas seria possível operar esta rota recorrendo a aviões Fokker 100.

371. Por outro lado, operadores como a *Alitalia*, a Lufthansa, e a *IBERIA* já operam nesta rota com voos indirectos, podendo eventualmente constituir concorrentes potenciais da TAP neste percurso, na oferta de voos directos.

372. Acresce que, a *Alitalia* tem 135 voos semanais a partir de Veneza, enquanto que a Lufthansa apresenta 90 frequências semanais, contra os 215 voos semanais da PGA a partir de Lisboa.

373. Adicionalmente, estão presentes em Veneza companhias *low-cost*, operando a *Ryanair* actualmente de Veneza-Treviso para mais de dez destinos europeus distintos, a Click Air, de Veneza para dez destinos na Europa, e a *EasyJet*, de Veneza para pelo menos quatro destinos europeus.

374. Assim sendo, a informação disponível não indicia que a PGA seja o principal concorrente potencial neste mercado.

375. Adicionalmente, a informação disponibilizada pelo INAC, no seu Parecer de 12 Janeiro de 2007, indica que (i) não existem «*pedidos pendentes apresentados por novos operadores comunitários tendo em vista a exploração do de serviços aéreos regulares*» e que (ii) «*não foi declarada falta de capacidade para a próxima estação IATA*».

376. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Veneza.

5.2.1.5. Rotas entre Portugal e Suíça

Tabela 19: Rotas entre Portugal e Suíça

Suíça	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Porto-Zurique	
	Lisboa-Zurique
	Lisboa-Genebra

[73] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

	Porto-Genebra

377. Nas ligações entre Portugal e Suiça, não se identificou nenhuma rota que seja operada simultaneamente pela TAP e pela PGA, com voos directos e em avião próprio, estando apenas uma delas presente nas rotas Porto-Zurique, Lisboa-Zurique, Lisboa-Genebra, Porto-Genebra.

a) Porto-Zurique

378. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [50000-60000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas na rota Porto-Zurique as empresas PGA e SWISS.

Tabela 20: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-ZURIQUE

Companhia Aérea	2005	
	Passageiros	Quota
PGA	[40000-50000]	[80-90%]
SWISS	[5000-15000]	[10-20%]

Fonte: Notificante

379. Como resultado da operação de concentração proposta, a quota de mercado da empresa que resultaria da operação não sofreria qualquer alteração, o mesmo acontecendo ao IHH (cerca de [7000-8000]).

380. Deste modo, não obstante o mercado apresentar um elevado grau de concentração e atenta a posição de mercado da PGA, da operação de concentração proposta não resultaria qualquer alteração no que respeita a quotas de mercado ou grau de concentração.

381. Importa, no entanto, referir que a TAP mantém desde Setembro de 2005 um acordo de *code-share* com a SWISS, oferecendo a rota Porto-Zurique aos seus clientes, sendo que a viagem se realiza apenas em avião SWISS.

382. A este respeito, afirma a Notificante que a existência de concorrência entre a Swiss (membro da *Star Alliance*, a que também pertence a TAP) e a TAP não seria, num cenário pós-concentração, substancialmente diferente da que hoje ocorre entre a TAP e, por exemplo, a Lufthansa, nos voos em que estas duas empresas operam simultaneamente.

383. Considera assim, a Notificante, que a diferença substancial entre operar um voo em avião próprio e em *code-share*, no que diz respeito à apropriação dos proveitos respectivos, determina que não haja perda de incentivos para concorrer na rota em causa.

384. Adicionalmente, a Notificante, referindo o entendimento da Comissão Europeia, no processo COMP/M:3280 – Air France / KLM, considera que a concorrência entre a empresa comercializadora (*in casu*, a TAP) e a operadora (*in casu*, a SWISS) é incentivada em virtude de as companhias aéreas apenas auferirem proveitos quando o passageiro voa nos seus aviões (à excepção de uma comissão de vendas, a companhia comercializadora apenas é paga com vista a cobrir os seus custos de venda), continuando assim a haver incentivos à promoção e venda dos seus próprios serviços, em lugar dos serviços dos seus parceiros.

385. De acordo com dados fornecidos pela Notificante[74], a TAP vendeu, em 2006, [CONFIDENCIAL] bilhetes em *code-share*, representando apenas [<5%] do total de passageiros transportados nesta rota. Esta fraca expressão de bilhetes vendidos pela TAP não permite antever, desde logo, uma base de clientes significativa, caso esta companhia optasse pela entrada neste mercado. Assim sendo, o acordo de *code-share* existente, não parece atribuir-lhe vantagens adicionais, em face de outros eventuais concorrentes potenciais.

386. Por outro lado, refere a Notificante que a SWISS tem em Zurique o seu principal *hub*, não havendo restrições ao nível de *slots* no aeroporto do Porto, pelo que esta companhia estaria em condições privilegiadas para concorrer com a TAP na rota em causa.

387. Por último, a Notificante[75] refere que, mesmo na ausência da presente operação, a TAP não teria interesse em operar esta rota em avião próprio atendendo ao seu limitado tráfego, ao facto de já estarem presentes duas companhias e de não possuir frota adequada. Mais uma vez as aeronaves Airbus da TAP demonstram ser desajustadas, sobretudo quanto se atenta ao facto da PGA operar cerca de [80-90%] das *block hours* nesta rota com aviões "Embraer 145" (45 passageiros), sendo as restantes [10-20%] block hours em aviões "Fokker 100" (95 passageiros).

388. Assim sendo, a informação disponível não indicia que a TAP seja o concorrente potencial neste mercado.

[74] Cfr. elementos submetidos pela Notificante, a 27 de Março de 2007.
[75] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

389. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Zurique.

b) Lisboa-Zurique, Lisboa-Genebra, Porto-Genebra

390. Apenas a TAP opera voos directos nas rotas Lisboa-Zurique, Lisboa-Genebra, Porto-Genebra, não se verificando qualquer tipo de sobreposição entre os voos da PGA e da TAP, dado que a PGA não opera voos, directos ou indirectos, entre aqueles pares de cidades.

391. Na rota Lisboa-Zurique, cuja dimensão de mercado ascendia, em 2005, a [200000-300000] passageiros, estão presentes a TAP, com [50-60%] do mercado, e a SWISS, com [40-50%] do mercado.

392. A concretização da operação de concentração projectada, não levaria assim a um reforço da posição da TAP ou a uma alteração do grau de concentração do mercado, uma vez que a PGA não se encontra presente na rota em causa.

393. Não obstante poder considerar-se que a PGA seria um concorrente potencial na referida rota, não se antevê que da presente operação de concentração resultem efeitos restritivos sobre a concorrência, na rota em apreço, atento, designadamente, o papel concorrencial desempenhado pela SWISS, cujo *hub* principal se encontra em Zurique, e a dimensão considerável do mercado.

394. Considera, assim, a AdC que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota Lisboa-Zurique.

395. No que se refere à rota Lisboa-Genebra, verifica-se que, em 2005, foram transportados [150000-250000] passageiros, por três companhias distintas, quais sejam: a TAP, com [70-80%] do mercado; a SWISS, com [10-20%]; e a *EasyJet*, com [5-15%].

396. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

397. A análise conduzida na presente fase do procedimento sugere, assim, que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota Lisboa-Genebra.

398. Quanto à rota Porto-Genebra, apenas a TAP se encontra activa no mercado, tendo sido transportados cerca de [70000-80000] passageiros, em 2005.

399. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

400. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

401. A este respeito, diga-se que a PGA já opera, a partir do Porto, voos directos para a Suíça, designadamente para Zurique, o que poderia indiciar que, no caso de um aumento de preços por parte da TAP, poderiam estar reunidos os incentivos à entrada desta companhia na rota Porto-Genebra.

402. Importa, no entanto, referir que quer a SWISS, quer a *EasyJet*, que já operam voos directos entre Genebra e Lisboa, poderiam ser considerados concorrentes potenciais na rota Porto-Genebra.

403. Segundo informação da Notificante[76], operadores como a Swiss, a Ibéria, a KLM e a Lufthansa já operam nesta rota com voos indirectos, podendo eventualmente constituir concorrentes potenciais da TAP neste percurso, na oferta de voos directos.

404. Por outro lado, a *EasyJet* tem em Genebra uma das suas bases mais importantes, a partir da qual efectua 432 voos semanais, para mais de 30 destinos europeus, entre os quais Lisboa (28 frequências semanais), tendo já anunciado, de acordo com a Notificante, que passará a operar com um voo diário entre Porto e Genebra, a partir de 29 de Junho de 2007, podendo esta companhia ser considerada um dos principais concorrentes potenciais da TAP nesta rota, que deverá, no curto-prazo, entrar no mercado em apreço.

405. Assim sendo, a informação disponível não indicia que a PGA seja o principal concorrente potencial neste mercado.

406. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar

[76] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Genebra.

5.2.1.6. Rotas entre Portugal e a Holanda

Tabela 21: Rotas entre Portugal e a Holanda

Holanda	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
Porto-Amsterdão	**Porto-Amsterdão**
	Lisboa-Amsterdão

407. Nas ligações entre Portugal e Holanda, identificou-se uma rota que é operada simultaneamente pela TAP e pela PGA, com voos directos e em avião próprio, designadamente a rota Porto-Amsterdão.

408. Ademais, identificou-se uma rota em que apenas a TAP se encontra presente, através de voos directos e em avião próprio, designadamente a rota Lisboa-Amsterdão. Neste caso, importa verificar em que medida é que a presente operação de concentração poderá eliminar o principal concorrente potencial da TAP.

a) Porto-Amsterdão

409. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [90000-100000] passageiros. Por outro lado, a Notificante estima um crescimento anual da procura igual a cerca de 2,5%, 5,7% e 2,1% para os anos de 2007, 2008 e 2009[77], respectivamente.

410. Actualmente, encontram-se activas na rota Porto-Amesterdão as empresas TAP e PGA. Quer a TAP, quer a PGA, oferecem 14 frequências semanais, com 1 voo directo diário, para cada um dos sentidos.

411. A tabela seguinte faz uma descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, apresentando o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado.

Tabela 22: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de PORTO-AMSTERDÃO

[77] Estimativas da Notificante baseadas no "Passenger Forecast 2005-2009" da *IATA*, e que são apresentadas no texto da Notificação.

Companhia Aérea	2004		2005*		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
TAP	[30000-40000]	100	[30000-45000]	[55-65%]	[50000-60000]	54
PGA			[20000-35000]	[35-45%]	[40000-50000]	46
TAP+PGA	[30000-40000]	**100**	[50000-65000]	**100**	[90000-100000]	**100**
Total	[30000-40000]	100	[50000-65000]	100	[90000-100000]	100

Fonte: Notificante

* Relativamente ao número de passageiros transportados pela TAP e pela PGA, há diferenças entre os valores apresentados na Notificação e os valores apresentados pela Notificante na sua resposta de 6 de Fevereiro de 2007, que são, no entanto, não significativas. A AdC considerou os valores apresentados na resposta de 6 de Fevereiro de 2007.

** Extrapolado com base nos dados verificados para o período compreendido entre Janeiro e Outubro de 2006.

412. Com base na Tabela 22, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa monopolista no mercado Porto-Amesterdão, saindo reforçada a posição do maior operador de mercado (TAP).

413. A realização da operação de concentração em análise conduziria, assim, a uma supressão total da concorrência, na medida em que a TAP passaria então a deter uma quota de 100% no mercado relevante Porto-Amsterdão, reforçando a sua posição de mercado (passando de [50-60%] para 100%, o que se traduz num IHH pós-concentração de 10 000 e um *Delta* de [4700-5200]).

414. Como referido no ponto 160 *supra*, uma quota superior a 50% poderá constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.

415. Destarte, da realização da operação de concentração parece resultar um claro reforço de posição da TAP no mercado de Porto-Amesterdão, devendo, em qualquer caso, a avaliação ser complementada com uma análise de, nomeadamente, o nível de contestabilidade do mercado, assim como das principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

416. Segundo informação da Notificante[78], a KLM, que voa já para Lisboa a partir de Amesterdão, efectua 2348 voos semanais a partir daquele aeroporto (para 124 destinos), e a Transavia, companhia *low-cost* que efectua a ligação entre Amesterdão-

[78] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

Faro e Amesterdão-Funchal, efectua 139 voos semanais para 27 cidades distintas, a partir desse aeroporto, podendo, assim, estas companhias ser consideradas como eventuais concorrentes potenciais no percurso em apreço.

417. Por outro lado, a maioria dos passageiros transportados pela PGA (cerca de [>50%]) adquiriu o seu bilhete junto de outras companhias aéreas, em particular da KLM, reforçando o seu potencial como eventual concorrente neste mercado.

418. De acordo com informação da Notificante[79], a PGA [CONFIDENCIAL]. Esta rota corresponde ao percurso da Portugália, com origem no Porto, que [CONFIDENCIAL], segundo afiança a Notificante, sendo um dos [1-5] percursos geradores de maiores prejuízos de entre todos os actualmente explorados pela PGA[80].

419. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Amesterdão.

b) Lisboa-Amesterdão

420. Na rota Lisboa-Amesterdão, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente.

421. A procura anual neste mercado corresponde a cerca de [400000-550000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [40-50%]) e KLM (com uma quota de [50-60%]).

422. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

423. Tendo em consideração a presença da KLM neste mercado, com uma quota superior a 50%, sendo o aeroporto de Amesterdão um *hub* importante para aquela companhia aérea, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Amesterdão.

[79] Cfr. resposta da Notificante, de 6 de Fevereiro, a pedido de elementos.
[80] Em situações em que determinadas rotas são consideradas extremamente deficitárias, ainda que comportando a passagem a monopólio, a Comissão Europeia tem atribuído relevância a este argumento para considerar não resultarem problemas jus-concorrenciais da operação de concentração analisada (Cfr. M3770, Lufthansa/Swiss, 4 de Julho de 2005, v.g. parágrafos 70 a 73).

5.2.1.7. Rotas entre Portugal e a Alemanha

Tabela 23: Rotas entre Portugal e a Alemanha

Alemanha	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**
	Lisboa-Munique
	Lisboa-Frankfurt

424. Nas ligações entre Portugal e a Alemanha, não se identificou nenhuma rota que seja operada simultaneamente pela TAP e pela PGA, com voos directos e em avião próprio, estando apenas a TAP presente nas rotas Lisboa-Munique e Lisboa-Frankfurt.

425. No que concerne a rota Lisboa-Munique, a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [200000-300000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [30-40%]), Lufthansa (com uma quota de [60-70%]) e Germania (com uma quota de [0-5%]).

426. Quanto à rota Lisboa-Frankfurt, a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [400000-550000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [30-40%]) e Lufthansa (com uma quota de [60-70%]).

427. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado, sendo que a TAP detém uma quota de mercado significativamente inferior à da Lufthansa.

428. Do exposto se conclui que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, nos mercados relevantes associado às rotas entre Portugal e a Alemanha.

5.2.1.8. Rotas para outros destinos na Europa

Tabela 24: Rotas para outros destinos na Europa

Outros Destinos Europa	
PGA **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Directas**

	Lisboa-Budapeste
	Faro-Londres [CONFIDENCIAL]
	Porto-Londres
	Lisboa-Londres
	Funchal-Londres
	Lisboa-Bruxelas
	Lisboa-Luxemburgo
	Porto-Luxemburgo
	Lisboa-Copenhaga
	Lisboa-Oslo
	Lisboa-Estocolmo
	Lisboa-Praga

429. No que respeita às rotas Lisboa-Budapeste, Faro-Londres [CONFIDENCIAL], Porto-Londres, Lisboa-Londres, Funchal-Londres, Lisboa-Bruxelas, Lisboa-Luxemburgo, Porto-Luxemburgo, Lisboa-Copenhaga, Lisboa-Oslo, Lisboa-Estocolmo e Lisboa-Praga, a TAP encontra-se presente com voos directos, enquanto que a PGA não opera voos, directos ou indirectos, entre aqueles pares de cidades.

430. Não existe assim qualquer sobreposição horizontal, resultante da presente operação de concentração, entre a TAP e a PGA nas referidas rotas.

431. Na rota Faro-Londres, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo que a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [800000-900000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [<10%]), *EasyJet* (com uma quota de [40-50%]), GB Airways (com uma quota de [20-30%]), Monarch Airlines (com uma quota de [20-30%]) e a First Choice Airlines (com uma quota de [<5%]).

432. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

433. Tendo em consideração a presença de diversas companhias aéreas neste mercado, e a fraca presença da TAP no mesmo, para além de ser conhecida a intenção da TAP de abandonar este mercado, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Faro e Londres.

434. No que concerne a rota Porto-Londres, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo que a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [400000-500000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [30-20%]), GB Airways (com uma quota de [10-20%]) e a *Ryanair* (com uma quota de [50-60%]).

435. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

436. Tendo em consideração a posição da *Ryanair* neste mercado, com uma quota superior a 50%, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Londres.

437. Na rota Lisboa-Londres, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo que a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [800000-900000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [50-60%]), British Airways (com uma quota de [40-50%]) e a Monarch Airlines (com uma quota de [<10%]).

438. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

439. Tendo em consideração a presença significativa da British Airways neste mercado, sendo Londres o *hub* principal desta companhia aérea, e dada a dimensão do mercado que poderá justificar a entrada neste mercado com uma operação ponto a ponto, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Londres.

440. Na rota Porto-Luxemburgo, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo a procura anual neste mercado correspondente a cerca de [70000-80000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [40-50%]) e a Luxair (com uma quota de [50-60%]).

441. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

442. Tendo em consideração a posição da Luxair neste mercado, com uma quota superior a 50%, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Porto e Luxemburgo.

443. No que respeita à rota Lisboa-Copenhaga, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo a procura anual neste mercado correspondente a cerca de [70000-80000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [30-40%]) e a Sterling Airlines (com uma quota de [60-70%]).

444. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

445. Tendo em consideração a posição da Sterling Airlines neste mercado, com uma quota superior a 50%, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Copenhaga.

446. Quanto à rota Lisboa-Oslo, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo a procura anual neste mercado correspondente a cerca de [50000-60000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [40-50]%) e a SAS (com uma quota de [50-60%]).

447. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

448. Tendo em consideração a posição da SAS neste mercado, com uma quota superior a 50%, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Oslo.

449. Na rota Lisboa-Bruxelas, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo que a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [300000-400000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [50-65%]) e a Virgin Express (com uma quota de [35-50%]).

450. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

451. Tendo em consideração a posição significativa da Virgin Express neste mercado, sendo o aeroporto de Bruxelas um *hub* importante para diversas companhias aéreas, e sendo este um mercado de grande dimensão, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Bruxelas.

452. Na rota Funchal-Londres, das empresas participantes na operação de concentração em apreço, apenas a TAP está presente, sendo que a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [100000-200000] passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [60-70%]) e a GB Airways (com uma quota de [30-40%]).

453. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

454. Tendo em consideração a posição significativa da GB Airways neste mercado, sendo Londres um *hub* importante para diversas companhias aéreas, e sendo este um mercado de grande dimensão e simultaneamente um destino turístico, conclui-se que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Funchal e Londres.

455. No que concerne a rota Lisboa-Luxemburgo, a procura anual neste mercado corresponde a cerca de [60000-70000]passageiros, de acordo com dados fornecidos pela Notificante, para o ano de 2005, estando activas nesta rota as empresas TAP (com uma quota de [70-80%]) e Luxair (com uma quota de [20-30%]).

456. Como resultado da operação de concentração proposta, a quota de mercado da empresa que resultaria da operação não sofreria qualquer alteração, o mesmo acontecendo ao IHH (cerca de [6000-7000]).

457. Deste modo, não obstante o mercado apresentar um elevado grau de concentração e atenta a posição de mercado da TAP, da operação de concentração proposta não resultaria qualquer alteração no que respeita a quotas de mercado ou grau de concentração.

458. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

459. Segundo informação da Notificante[81], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, apenas seria possível operar esta rota recorrendo a aviões Fokker 100, uma vez que, no caso do Embraer 145 existiriam limitações de *payload*.

460. Por outro lado, a Notificante argumenta que a PGA teria dificuldades em viabilizar estes percursos mais distantes, atendendo ao tempo e custos de imobilização de uma aeronave neste tipo de rotas. A este propósito, relembra o abandono da PGA, em rotas para a Inglaterra e para a Alemanha, onde operava, inclusive, em regime de monopólio.

461. Por outro lado, o Luxemburgo é o *hub* da LuxAir, companhia que já operou esta rota, que voa para mais 46 destinos, incluindo Porto, Madrid e Barcelona, totalizando 342 frequências semanais a partir daquele aeroporto, o que parece indiciar que esta companhia poderia ser considerada um concorrente potencial da TAP nesta rota.

462. Assim sendo, a informação disponível não indicia que a PGA seja o principal concorrente potencial neste mercado.

463. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Luxemburgo.

464. Quanto à rota Lisboa-Estocolmo, apenas a TAP se encontra activa no mercado, tendo sido transportados cerca de [60000-70000] passageiros, em 2005.

465. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

[81] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

466. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

467. Segundo informação da Notificante[82], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, nenhum avião da actual frota da Portugália seria capaz de efectuar um voo sem escala técnica entre Lisboa e Estocolmo, cuja distância é superior a 3000 km e a duração do voo excede as quatro horas, pelo que dificilmente se poderá considerar a PGA como o principal concorrente potencial neste mercado.

468. Por outro lado, operadores como a Lufthansa, a KLM e a Ibéria já operam nesta rota com voos indirectos, podendo constituir concorrentes potenciais da TAP neste percurso, na oferta de voos directos.

469. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Estocolmo.

470. No que respeita a rota Lisboa-Praga, apenas a TAP se encontra activa no mercado, tendo sido transportados cerca de [20000-30000] passageiros, em 2005.

471. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

472. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

473. Segundo informação da Notificante[83], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, nenhum avião da actual frota da Portugália seria capaz de efectuar, de forma eficiente, um voo entre Lisboa e Praga, cuja distância ortodrómica é de 2234 km e a duração do voo corresponde a 3 horas e 20 minutos.

[82] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.
[83] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

474. Ainda que fosse possível realizar este percurso recorrendo aos aviões Fokker 100 da frota da PGA, existiriam aqui restrições de *payload.*

475. As aeronaves de que dispõe a PGA seriam, deste modo, tecnicamente inadequadas ao percurso Lisboa-Praga, pelo que dificilmente se poderá considerar a PGA como o principal concorrente potencial neste mercado.

476. Por outro lado, operadores como a Lufthansa, a KLM, a Air France, a Swiss e a *Alitalia* já operam nesta rota com voos indirectos, podendo constituir concorrentes potenciais da TAP neste percurso, na oferta de voos directos.

477. Acresce que Praga é o *hub* da Czech Airlines, que voa para inúmeros países da União Europeia, totalizando 787 frequências semanais a partir daquele aeroporto, o que parece indiciar que esta companhia poderia ser considerada um concorrente potencial da TAP nesta rota.

478. Adicionalmente, refere a Notificante não ter conhecimento de dificuldades na obtenção de *slots* no Aeroporto Internacional de Praga (Ruzyne).

479. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Praga.

480. Na rota Lisboa-Budapeste, apenas a TAP se encontra activa no mercado, tendo sido transportados cerca de [10000-20000] passageiros, em 2005.

481. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP neste mercado e a PGA, que não opera nesta rota, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

482. Não obstante, importa averiguar se a PGA é o principal concorrente potencial da TAP nas ligações directas na rota em apreço, e, caso assim se conclua, averiguar em que medida a presente operação de concentração, ao eliminar um eventual concorrente potencial da TAP, daria origem a efeitos restritivos da concorrência.

483. Segundo informação da Notificante[84], tendo em conta a tipologia das aeronaves da PGA, nenhum avião da actual frota da Portugália seria capaz de efectuar, de forma eficiente, um voo entre Lisboa e Budapeste, cuja distância ortodrómica é de 2486 km e a duração do voo corresponde a 3 horas e 30 minutos.

[84] Cfr. Observações da Notificante, de 21 de Março de 2007, ao Projecto de Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, em sede de Audiência de Interessados.

484. Ainda que fosse possível realizar este percurso recorrendo aos aviões Fokker 100 da frota da PGA, também aqui existiriam restrições de *payload*, sendo a capacidade dos passageiros que poderiam ser transportados reduzida em mais de [15-30%].

485. As aeronaves de que dispõe a PGA seriam, deste modo, tecnicamente inadequadas ao percurso Lisboa-Budapeste, pelo que dificilmente se poderá considerar a PGA como o principal concorrente potencial neste mercado.

486. Por outro lado, operadores como a Lufthansa, a KLM, a Air France, a Swiss e a Malev Airlines já operam nesta rota com voos indirectos, podendo constituir concorrentes potenciais da TAP neste percurso, na oferta de voos directos.

487. Acresce que Budapeste é o *hub* da Malev Airlines, que voa para mais de 80 destinos, totalizando 562 frequências semanais a partir daquele aeroporto, o que parece indiciar que esta companhia poderia ser considerada um concorrente potencial da TAP nesta rota.

488. Adicionalmente, refere a Notificante não ter conhecimento de dificuldades na obtenção de *slots* no Aeroporto Internacional de Ferihegy (Budapeste).

489. Do exposto, considera-se que a operação de concentração em apreço não será susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado relevante associado à rota entre Lisboa e Budapeste.

5.2.1.9. Rotas Inter-Continentais

Tabela 25: Rotas Inter-Continentais

PGA	TAP
	Funchal-Caracas
	Lisboa-Caracas
	Porto-Caracas
	Lisboa-Recife
	Lisboa-Rio de Janeiro
	Lisboa-São Paulo
	Lisboa-Salvador
	Lisboa-Fortaleza
	Lisboa-Natal
	Lisboa-Nova Iorque

	Lisboa-Sal
	Lisboa-Dakar
	Lisboa-São Tomé e Príncipe
	Lisboa-Bissau
	Lisboa-Joanesburgo
	Lisboa-Luanda
	Lisboa-Maputo

490. Em resultado da presente operação de concentração, uma vez que não existe sobreposição entre a actividade da TAP nestes mercados e a PGA, que não opera nestas rotas, não se verificaria qualquer alteração no grau de concentração do mercado.

491. Por outro lado, dos aviões que integram a frota da TAP, o menor deles tem uma capacidade para 128 passageiros, enquanto que dos aviões que integram a frota da PGA, o maior deles tem uma capacidade de 95 passageiros, que seriam desadequados para actuar em rotas inter-continentais, que utilizam aviões de maior dimensão.

492. Acresce que a PGA desenvolve todas as suas operações na Europa, particularmente em Portugal, Espanha, França, Itália, Suíça e Holanda.

493. Assim sendo, não será expectável que a PGA venha a actuar em rotas inter-continentais, pelo que a mesma não será considerada uma concorrente potencial da TAP nestes mercados.

494. Do exposto se conclui que a operação de concentração em apreço não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, nos mercados relevantes associado às rotas inter-continentais identificadas.

5.3. Eficiências e Sinergias resultantes da Operação de Concentração

495. A Notificante argumenta que existe uma complementaridade estratégica significativa entre a TAP e a PGA, tanto ao nível das frotas utilizadas como ao nível das rotas operadas, pelo que a presente operação de concentração permitirá reforçar a consistência e complementaridade estratégica das rotas operadas pelas duas empresas, passando a PGA a desempenhar a função de alimentação dos voos de longo curso da TAP, através de voos regionais entre cidades europeias e Lisboa, o que permitirá à TAP desenvolver o aeroporto de Lisboa como o seu *hub* estratégico de distribuição de tráfego aéreo para trajectos de longo curso e de redireccionamento do tráfego europeu, transformando-o num *hub* importante a nível europeu.

496. Acrescenta ainda a Notificante que, no cenário actual, a PGA alimenta os *hubs* de diferentes companhias europeias, através de parcerias e acordos de *code-share*, sendo mera empresa transportadora de tráfego para terceiros, o que a leva a dispersar os respectivos meios e a não aproveitar sinergias.

497. Nestes termos, indica a Notificante que a PGA é uma empresa de transporte aéreo regional, com uma frota de aviões de média dimensão (aviões com uma capacidade média de 45 e 95 lugares), que opera diversas rotas regionais europeias, com especial incidência em Portugal, Espanha, França e Itália. Já a TAP actua em rotas na Europa e rotas intercontinentais, mas com especial incidência em rotas com destino a África, América do Norte e América do Sul, tendo a empresa desenvolvido no aeroporto de Lisboa o seu *hub* estratégico, sendo este, aliás, uma plataforma privilegiada de ligação entre a Europa e os outros Continentes. A actividade da Notificante é baseada numa frota de Airbus, sendo que a capacidade do mais pequeno destes aviões corresponde a 128 passageiros e, como tal, é considerado desadequado para actuar em rotas regionais de alimentação dos voos de longo curso da TAP, designadamente nas rotas regionais de menor tráfego.

498. Acrescenta ainda a Notificante que as principais companhias aéreas europeias controlam uma ou várias empresas de transporte aéreo regional (*cfr.* Tabela 26), exercendo estas as funções de alimentação dos respectivos aeroportos de distribuição de tráfego, permitindo diluir os elevados custos fixos associados ao desenvolvimento de um *hub* e à utilização de equipamentos e tripulações[85]. Neste cenário, a TAP é uma das poucas companhias de bandeiras que ainda não controla uma companhia de transporte aéreo regional, o que, segundo a Notificante, limita a sua capacidade concorrencial e de desenvolvimento do aeroporto de Lisboa como um importante centro de distribuição de tráfego aéreo para trajectos de longo curso.

Tabela 26: Companhias aéreas tradicionais e companhias aéreas regionais participadas

Companhia aérea tradicional	Companhias aéreas regionais participadas
Lufthansa	Cityline, Air Dolomiti, Eurowings, Germanwings, Augsburg,Airways
Air France	Regional, Brit Air
Ibéria	Air Nostrum, *Clickair*
SAS	Wideroe, Braathens, Blue 1, Air Baltic
KLM	Cityhopper, Transavia, Martinair

[85] A Notificante dá como exemplo os casos das empresas Singapore Airlines ou KLM, as quais, defrontadas com exíguos mercados domésticos, serviram-se de empresas regionais do grupo para criarem verdadeiros centros de alimentação e distribuição de tráfego, a uma escala que lhes permite diluir os elevados custos deste tipo de operação ao ponto de a tornarem rentável.

British Airways	BA connect

Fonte: Notificante

499. Ademais, conclui a Notificante que esta operação, ao reforçar a capacidade da TAP para afirmar o aeroporto de Lisboa como um *hub* importante a nível europeu, deverá contribuir para o desenvolvimento das *infra*-estruturas nacionais e, consequentemente, para aumentar a competitividade da economia nacional, como resulta, aliás, da experiência de pequenos países com *hubs* aeronáuticos importantes (Singapura, Holanda, Emiratos Árabes Unidos, Suiça), em que o transporte aéreo e as operações e serviços auxiliares contribuem com mais de 10% para os respectivos valores de Produto Interno Bruto. Ou seja, argumenta a Notificante que o aumento da dimensão de uma companhia aérea traduz-se, normalmente, no aumento da capacidade de atracção da actividade económica em torno do respectivo *hub*, gerando externalidades positivas para o aeroporto, hotéis, centros de congressos, transportes terrestres, fornecedores de *catering* e de serviços de *handling*.

500. Por outro lado, defende a Notificante que a integração da PGA no grupo TAP permitirá, no contexto internacional, reforçar a competitividade da TAP no âmbito da *Star Alliance*, através da ampliação da oferta de rotas de ligação e do efeito de encaminhamento de tráfego junto dos parceiros da aliança, o que lhe permite obter vantagens competitivas no âmbito desta aliança.

501. Sobre os alegados ganhos de eficiências e sinergias resultantes da presente operação, considera a Autoridade da Concorrência que os mesmos deverão ser substanciais, realizados em tempo útil e deverão beneficiar o consumidor, para que possam ser considerados como factor de compensação face a eventuais restrições de concorrência. Além do mais, deverá ainda ser demonstrado que os alegados ganhos de eficiência não poderão ser obtidos sem a realização da operação de concentração em apreço – ou seja, que os mesmos são específicos à operação de concentração –, e que os mesmos são verificáveis.

502. As sinergias apontadas pela Notificante resultam, por um lado, da agregação de duas redes alegadamente complementares, conforme *supra* referido, e, por outro lado, de economias de escala – ao nível da diluição dos custos fixos, da eliminação de *infra*-estruturas duplicadas e de melhor poder negocial junto de fornecedores e de distribuidores –, de melhorias na eficácia comercial – as vendas da PGA passam a beneficiar da capacidade comercial da TAP, em termos de estruturas de comercialização e de imagem de marca –, da optimização das rotas – ajustamentos em rotas comuns, identificação de novas rotas potenciais e reforço da alimentação dos voos de longo curso – e da gestão integrada das frotas.

503. Ora, quanto às alegadas sinergias resultantes das economias de escala, da melhoria na eficácia comercial da PGA, da optimização das rotas e da gestão integrada das frotas, não parecem ser, na sua maioria, específicas à operação de concentração, na medida em que podem igualmente ser obtidas através de crescimento orgânico ou através de acordos de *code-share*. Por outro lado, parte das alegadas sinergias, designadamente as que resultam da eliminação de *infra*-estruturas duplicadas, referem-se a ganhos ao nível dos custos fixos, sendo pouco provável que estes sejam transferidos para o consumidor, na medida em que os preços são determinados sobretudo pelos custos variáveis e pela pressão concorrencial sofrida pelas empresas.

504. Já quanto à alegada complementaridade estratégica entre a TAP e a PGA, a AdC não pode deixar de reconhecer que as duas empresas apresentam, actualmente, frotas e redes com uma significativa complementaridade entre si, e que a presente operação de concentração poderá melhorar a capacidade de alimentação dos voos de longo curso da TAP, o que resulta no reforço da coordenação ao nível de frequências, horários e rotas, assim como poderá resultar em eficiências ao nível dos preços de voos complementares, e, ao mesmo tempo, no reforço do papel do aeroporto de Lisboa como centro de distribuição de tráfego, designadamente ao nível das rotas intercontinentais.

505. De facto, refere a Notificante que a capacidade das aeronaves da TAP e da PGA, a operar nas rotas em que se verifica sobreposição de actividades entre aquelas duas empresas, têm uma capacidade entre 128 lugares e 192 lugares e entre 45 e 95 lugares, respectivamente. Ou seja, atenta a dimensão das aeronaves utilizadas pela TAP, esta companhia não será competitiva em rotas regionais ou rotas de menor tráfego, tendo mesmo a Notificante sugerido que a empresa abandonou um conjunto de destinos (Lyon, Marselha, Nice, Hamburgo, Estugarda, entre outros) por não dispor de uma frota para operar, de forma eficiente, a nível regional. Também não poderá a AdC deixar de valorar o facto das principais companhias aéreas europeias terem vindo, nos últimos anos, a criar ou a adquirir as suas próprias companhias de transporte aéreo regional, tal como resulta da Tabela 26 *supra*.

506. Não obstante, não ficou demonstrada a existência de qualquer impedimento à criação, por parte da TAP, da sua própria companhia aérea regional, passando esta a operar rotas regionais de menor tráfego e de alimentação dos voos de longo curso da TAP. Aliás, diga-se ter a Notificante reconhecido a ausência de barreiras significativas à entrada no mercado, designadamente, ao nível da aquisição de novas aeronaves, para além da capacidade de financiamento ou do tempo de espera entre a encomenda de um novo equipamento e a respectiva entrega.

507. Ademais, tendo a TAP desenvolvido o seu *hub* no aeroporto de Lisboa, a sua entrada em rotas regionais directamente conectadas com o referido *hub*, desde que através de

uma frota de aviões de dimensão adequada ao tráfego da rota, é relativamente simples, dada a sua vantagem competitiva que resulta de poder fazer a coordenação entre voos de alimentação e voos de distribuição de tráfego (ao nível de horários, frequências e preços).

508. Neste cenário, e ainda que se reconheça alguma complementaridade entre as frotas da TAP e da PGA, não ficou demonstrado em que medida é que as alegadas sinergias são específicas à operação de concentração em apreço e, caso fosse possível a sua transferência para o consumidor, em que medida é que estas poderiam servir de factor de compensação face a eventuais efeitos restritivos da concorrência.

509. Já quanto às rotas operadas pela TAP e pela PGA, também se verifica haver uma sobreposição reduzida entre as actividades destas duas empresas, conforme resulta dos dados apresentados na tabela seguinte, estando a TAP mais vocacionada para operar em rotas de longo curso, ou em rotas domésticas e de médio curso de tráfego elevado, e a PGA mais vocacionada para operar em rotas domésticas e de médio curso de tráfego mais reduzido, ou que tenham como origem ou destino aeroportos de alimentação de voos das companhias europeias com quem a PGA desenvolveu acordos de *code-share*.

Tabela 27: Rotas em Voo directo operadas pela TAP e pela PGA, em 2007

	Companhia Aérea	Rotas	
		Domésticas e Europeias	Inter-continentais
Rotas de sobreposição	TAP / PGA	7	---
Rotas sem sobreposição	TAP	29	17
	PGA	17	---

Fonte: AdC a partir de elementos fornecidos pela Notificante (Cfr. Anexo 1)

510. A Autoridade da Concorrência reconhece que a operação integrada de rotas complementares poderá dar origem a sinergias várias que importa promover, ao nível de uma maior coordenação de horários e frequências de voos, mas também ao nível dos preços, designadamente entre rotas de alimentação e rotas de distribuição de tráfego.

511. Não obstante, no que concerne às melhorias em termos de maior coordenação de horários e frequências de voo, entre voos complementares, este efeito em nada se reflecte no bem-estar dos passageiros O/D, reflectindo-se apenas sobre o bem-estar dos passageiros de ligação, pelo que o mesmo não poderá servir de factor de compensação face a eventuais efeitos restritivos da concorrência.

512. No que se refere a preços, diga-se que se a mesma empresa passar a operar duas rotas complementares, terá um incentivo adicional para baixar preços, na medida em que passa a internalizar as externalidades verificadas entre as referidas rotas. Ou seja, dado que a promoção do tráfego na rota de alimentação beneficia igualmente as operações da empresa nas rotas de distribuição de tráfego, a empresa passa a ter incentivos adicionais para praticar preços reduzidos na rota de alimentação, na medida em que incorpora na sua análise os correspondentes efeitos sobre o tráfego da rota de distribuição.

513. Não obstante, importaria ainda verificar em que medida é que este efeito ao nível dos preços beneficia todos os passageiros, quer se trate de passageiros de ligação ou de passageiros O/D, ou se, face à possibilidade de discriminação de preços entre aqueles dois tipos de passageiros, as referidas eficiências ao nível dos preços beneficiam apenas os passageiros de ligação, cenário em que as mesmas não poderão servir de factor de compensação face a eventuais efeitos restritivos da concorrência. Esta matéria não foi, no entanto, suficientemente desenvolvida, não permitindo a sua avaliação cabal.

514. Por outro lado, e ainda que a AdC não possa deixar de reconhecer a importância estratégica para a TAP da promoção de formas de alimentar os seus voos de longo curso, através do aeroporto de Lisboa, o que poderá eventualmente ser conseguido através da aquisição da PGA, passando esta companhia a exercer a referida função de alimentação dos voos de longo curso da TAP, mas também poderia resultar de um reforço dos acordos de *code-share* ou de parcerias entre a TAP e outras companhias aéreas regionais, ou mesmo através da criação, pela TAP, da sua própria companhia aérea regional[86], pelo que as alegadas sinergias associadas ao reforço do *hub* da TAP, localizado no aeroporto de Lisboa, não parecem ser específicas à presente operação de concentração e, nesses termos, não poderiam ser consideradas como factor de compensação face a eventuais efeitos restritivos da concorrência. Esta matéria careceria, no entanto, de ser mais desenvolvida, para uma avaliação cabal.

515. Em sede de Audiência de Interessados que antecedeu a Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, a Notificante defendeu que as sinergias e eficiência são específicas da operação, não sendo o crescimento orgânico ou o estabelecimento de acordos de *code-share* alternativas, de facto, realistas e viáveis.

[86] A Notificante argumenta que os custos de entrada na actividade são mínimos, tendo em conta que as novas empresas podem fazer *out-sourcing* de todos os seus recursos e factores produtivos, havendo mesmo empresas de aviação sem activos próprios, e que não há limitações de acesso a factores de produção, para além de uma eventual restrição ao nível do acesso aos aeroportos coordenados em determinados períodos de dia. Aliás, diga-se que a questão do acesso aos aeroportos é menos impeditiva no caso das companhias aéreas regionais, do que no caso das companhias tradicionais e com uma operação em rede interligada, na medida em que aquelas companhias aéreas actuam em rotas regionais de menor tráfego e, no caso concreto, com o objectivo de ligar essas rotas ao *hub* da TAP.

516. Quanto à transferência de benefícios para o consumidor, defendeu a Notificante que, por um lado, as sinergias não se verificariam apenas ao nível dos custos fixos, e que, por outro lado, não se pode presumir que uma diminuição dos custos fixos não se reflectiria em benefícios para o consumidor.

517. Por outro lado, diga-se que o incentivo para que a TAP transfira para o consumidor parte dos ganhos de eficiência que, alegadamente, resultam da operação de concentração, é determinado pela pressão concorrencial sofrida pela empresa nos mercados relevantes em análise.

518. Neste sentido, importará sublinhar que nas rotas em que se concluiu por uma supressão significativa da concorrência (efectiva ou potencial), saem restringidos os incentivos a que parte substancial dos alegados ganhos de eficiência sejam transferidos para o consumidor, pelo que não deverá a AdC aceitá-los como factor de compensação suficiente face a eventuais efeitos restritivos da concorrência.

5.4. Argumento da empresa em estado de insolvência

5.4.1. Posição da Notificante

519. A Notificante sustenta, no texto da notificação (pag. 6) que a "*continuação da existência da PGA depende desta operação. Como se pode verificar pelos relatórios e contas dos últimos três anos e da "Análise Económica e Financeira da PGA", em anexo, a PGA encontra-se insolvente. A sua aquisição pela TAP representa a possibilidade da sua recuperação, integrada num grupo consistente e em expansão como é a TAP.*"

520. Sustenta ainda que (pag 83, do texto da notificação), [CONFIDENCIAL]

521. Com estas duas alegações, a Notificante pretende introduzir o argumento da empresa em estado de risco de insolvência ("*failing firm*"), como elemento relevante para a avaliação jusconcorrencial da corrente operação de concentração. Alega-se que o facto da empresa a adquirir estar numa situação económico financeira desfavorável diminui o impacto da operação, uma vez que é inevitável a sua saída do mercado.

522. Ainda sobre este argumento a Notificante acrescenta, especificamente que se verificam as seguintes condições:

    1. "*nas actuais condições, parece inevitável a sua* [da PGA] *exclusão do mercado - na ausência de um processo de aquisição, e tendo em conta a continuada degradação da situação financeira da PGA aliada a uma forte e crescente pressão concorrencial a que se encontra sujeita, seriam bastante elevadas as probabilidades de os actuais accionistas da PGA — face às baixas expectativas de sustentabilidade do negócio no seu actual modelo — se decidirem pela declaração de insolvência,*

conduzindo inevitavelmente à sua exclusão do mercado num futuro próximo." [parênteses rectos acrescentados]

2. "*ausência de interesse por parte de adquirentes alternativos - como poderá ser comprovado pelos accionistas da PGA, desde* [CONFIDENCIAL]*, a PGA não conseguiu atrair o interesse de mais nenhum outro pretendente à sua aquisição. Na verdade, só a TAP tem um hub coincidente com o da PGA (Lisboa), pelo que o mais importante driver de aquisição - que é a complementaridade e encaixe de alimentação e distribuição de tráfego - não está presente no caso de outras empresas. Em face de tal desinteresse, não faz sentido teorizar sobre os eventuais efeitos que uma aquisição alternativa hipotética teria sobre a concorrência.*
3. *"os activos da PGA sairiam do mercado em caso de não concentração — numa circunstância em que a PGA, declarada insolvente, fosse excluída do mercado, é muito provável que o tráfego "órfão" procurasse a TAP como transportadora de substituição (particularmente em rotas com alternativas escassas), fazendo com que a quota de mercado da empresa insolvente reverte-se de qualquer forma a favor da outra parte da concentração (neste caso a TAP).".*

523. A Notificante conclui alegando ainda que "*numa circunstância de insolvência da PGA ou venda desta a uma empresa concorrente, a TAP avançaria de mote próprio com o seu projecto estratégico de implantação de um feeder regional, adquirindo ou contratando os meios adequados para o efeito, o que certamente iria aumentar a sua quota de mercado a níveis próximos ou superiores aos resultantes pela concentração. Demonstra-se assim que da presente operação não resultariam maiores distorções da concorrência do que as que resultariam da saída desta empresa do mercado ou, improvavelmente, da sua aquisição por outra empresa.*".

5.4.2. Posição da Autoridade

524. Nas "*Orientações para a apreciação das concentrações horizontais*", a Comissão refere-se ao argumento da empresa insolvente ("*failing firm*"), destacando que uma operação é compatível com as regras da concorrência se uma das empresas objecto da concentração for uma empresa insolvente. Acrescenta que "*o requisito de base consiste em não se poder considerar que a deterioração da estrutura concorrencial após a concentração é causada pela concentração*".

525. Neste sentido, se o teste legal, tal como expresso no n.º 4 do artigo 12º da Lei da Concorrência, é o da identificação de situações em que a operação de concentração cria ou reforça uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste e se se verifica que, face à situação financeira e económica de uma das partes, as alterações a estrutura de mercado são inevitáveis e independentes da realização ou não da operação de concentração, então aquele teste não é dado como satisfeito.

526. Tal como exposto pela Comissão na decisão KALI + SALZ / MDK / TREUHAND[87], "*uma concentração que, normalmente, será de considerar como conduzindo à criação ou ao reforço de uma posição dominante por parte da sociedade adquirente pode ser considerada como não sendo a causa dessa posição no mercado se, mesmo no caso de a concentração ser proibida, a referida sociedade obtivesse ou reforçasse forçosamente a sua posição dominante.*"

527. Acresce que a Comissão, ainda na decisão KALI + SALZ / MDK / TREUHAND (e reforçando nas "*Orientações para a apreciação das concentrações horizontais*"), declara que "*em geral, uma concentração não é a causa do agravamento da estrutura da concorrência se for evidente que:*

(i.) *a empresa adquirida seria obrigada a sair do mercado a curto prazo caso não fosse adquirida por outra empresa,*

(ii.) *a quota de mercado da empresa adquirida, no caso de esta sair do mercado, seria absorvida pela empresa adquirente,*

(iii.) *não existe qualquer solução alternativa menos restritiva da concorrência.*

528. O primeiro destes critérios é abordado pela Notificante quando esta alega a insolvência da PGA e a situação potencialmente [CONFIDENCIAL]desta empresa. Ainda a Notificante refere-se especificamente a este argumento alegando que aquela situação económico-financeira conduzirá "*inevitavelmente à sua* [da PGA] *exclusão do mercado num futuro próximo."* [parêntesis nossos].

529. A avaliação conduzida pela AdC à situação económico-financeira da PGA, com base nos dados constantes nos relatórios e contas da companhia aérea PGA, concluiu que a mesma se encontra numa situação de "encruzilhada estratégica", porquanto se conjuga uma situação de deterioração estrutural em termos financeiros e operacionais, o que poderá desaconselhar ao investimento através de fundos próprios, embora a empresa deles necessite pois já está excessivamente endividada.

530. Esta avaliação poderá sustentar o argumento de que a empresa adquirida sairia do mercado, no curto prazo, caso não fosse adquirida pela empresa Notificante.

[87] Decisão da Comissão no caso KALI + SALZ / MDK / TREUHAND (N.º IV/M308, 1994), em que se recorre a argumentação da empresa em estado de insolvência. Esta decisão foi sujeita a anulação pelo Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 31 de Março de 1998, relativo aos processos apensos C-68/94 e C-30/95 (72), sem que, no entanto, se tenha posto em causa os argumentos agora em análise.
Argumento este também utilizado pela Comissão nos casos AEROSPATIALE-ALENIA/da HAVILLAND (N.º IV/M53, 1991) bem como no caso BOEING/McDONNELL DOUGLAS (N.º IV/M877, 1997) e BASF/EURODIOL/PANTOHIM (N.º COMP/M2314, 2001).

531. No que se refere ao segundo dos critérios, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias[88], no Acórdão relativo aos processos C-68/94 e C-30/95 afirma que este, "*embora não seja considerado pela própria Comissão, por si só, bastante para excluir o carácter prejudicial da operação de concentração para o funcionamento da concorrência, contribui para assegurar a neutralidade desta operação em relação à degradação da estrutura concorrencial do mercado, o que está em conformidade com o conceito de causalidade que consta do artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento*" de controlo de concentrações.

532. No caso em concreto, importa analisar se as quotas de mercado da empresa adquirida, nos mercados considerados como relevantes para efeitos da análise jusconcorrencial da presente operação de concentração, seriam ou não transferidas para a Notificante num cenário sem concentração e em que a primeira companhia sairia do mercado dada a sua situação económico financeira.

533. A Notificante alega que em caso da empresa adquirida sair do mercado seria "*muito provável que o tráfego "órfão" procurasse a TAP como transportadora de substituição (particularmente em rotas com alternativas escassas), fazendo com que a quota de mercado da empresa insolvente reverte-se de qualquer forma a favor da outra parte da concentração (neste caso a TAP)."* Acrescenta que a sua própria estratégia seria a de aumentar a sua intervenção nos mercados regionais, o que iria aumentar a sua presença nestes mercados.

534. Esta alegação não é, no entanto, suportada por nenhuma análise empírica dos dados de mercado nem tão pouco dos comportamentos dos clientes face aos restantes concorrentes de mercado.

535. Para proceder a esta análise será necessário considerar as características específicas de cada mercado, em particular, da sua estrutura concorrencial actual.

536. Em concreto, em mercados de O/D, tais como a ligação Lisboa-Porto, em que se verifica uma estrutura concorrencial duopolista suportada, ainda, num acordo de *code-share* entre as empresas envolvidas, é possível que o critério em análise se aplique com elevada probabilidade. A probabilidade de tal aplicação é, no entanto, menor, em mercados relevantes em que a estrutura concorrencial é menos concentrada e em que existem concorrentes activos, mesmo que a sua quota actual seja, em termos relativos, menos importante.

[88] Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 31 de Março de 1998, relativo aos processos apensos C-68/94 e C-30/95 (72), sem que, no entanto, se tenha posto em causa os argumentos agora em análise.

537. Relativamente ao terceiro critério, está em causa se, admitindo a situação de insolvência, a concentração notificada é a situação de mercado menos restritiva. Este critério está relacionado com o interesse que outras companhias poderiam ter sobre a operação da companhia adquirida.

538. Quanto a este aspecto a Notificante destaca a falta de interesse de outras companhias relativamente à operação da PGA, tendo em conta, nomeadamente o facto desta operação "alimentar" o *hub* de Lisboa em que se encontra a TAP.

539. Sobre este aspecto destaque-se, em primeiro lugar, que não está, necessariamente, em causa, o interesse de outras companhias sobre a operação da PGA mas antes sobre a posição desta em cada um dos mercados em questão.

540. Segundo, mesmo admitindo a relevância do *hub* de Lisboa na operação da PGA, não deixa de ser relevante a posição desta companhia no Aeroporto do Porto que pode constituir, igualmente, uma plataforma para voos de conexão. Note-se que a PGA detém 28,66% das *slots* de acesso ao aeroporto do Porto, assumindo nesse aeroporto a segunda posição mais relevante, com a TAP detendo 28,72%. Em Lisboa as posições relativas são as mesmas, no entanto, a PGA detém 20,89% das *slots* para 43,66% da TAP.

541. Por último atente-se que o interesse de uma companhia aérea sobre a operação de uma segunda companhia, tem duas faces a considerar: por um lado o potencial interesse na própria operação O/D associada a cada mercado relevante; por outro, o interesse sobre os direitos de acesso aos aeroportos (*slots)* que seriam libertados em consequência do término da operação da companhia adquirida e que uma vez atribuídos a outra companhia poderiam, ou não, ser aplicados nos mesmos pares O/D e logo poderiam, ou não, ter o impacto pretendido sobre os mercados em causa.

542. O primeiro aspecto referido deverá ser analisado tendo em conta o potencial aproveitamento de economias de escala e economias de rede que podem resultar da utilização das rotas da empresa adquirida. Em particular, há que distinguir a posição das companhias que, concorrendo numa determinada rota estão a "alimentar" o seu *hub* e que, por essa via, podem considerar a potencial extensão da operação como um meio de aproveitamento de economias de escala e economias de rede, da posição das companhias que apenas consideram a operação origem-destino e que apenas poderão aproveitar potenciais economias de escala.

543. Quanto ao segundo aspecto, do interesse no acesso às *slots*, terá que se ter em conta: a importância desta *slots*, que será tanto maior quanto mais restringido o aeroporto em causa; o procedimento de redistribuição de *slots* e a forma como estas estão

condicionadas a rotas específicas; e, em especial, o impacto deste processo sobre os mercados relevantes em causa.

544. Ainda de acordo com as "*Orientações para a apreciação das concentrações horizontais*", "*Compete às partes Notificantes fornecer atempadamente todas as informações relevantes necessárias para demonstrar que a deterioração da estrutura concorrencial após a concentração não é causada pela concentração*." Apesar das alegações da Notificante a que se fez referência, não se considera que estas, na sua corrente formulação, suportem suficientemente a argumentação da empresa em estado de insolvência.

545. Pelo exposto, reconhece-se que não foram apresentados argumentos que permitam, à partida, defender inequivocamente o argumento da empresa em insolvência nos diferentes mercados relevantes em análise na presente operação de concentração.

546. Assim, não se encontrando a PGA sujeita a processo especial de falência ou de insolvência, nos termos da legislação aplicável, mas tão-somente em *risco* de insolvência, para efeitos da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, a condição económico-financeira da empresa não constitui argumento legal para afastar *tout-cour* eventuais preocupações de natureza jus-concorrencial.

547. Sem prejuízo, a posição das empresas participantes nos mercados relevantes e o seu poder económico e financeiro – em especial da PGA –, bem como o grau de concorrência potencial – ou a impossibilidade desta de vir a traduzir em concorrência efectiva – constituem factores que a Autoridade da Concorrência deve ter em conta aquando da apreciação de uma operação de concentração (artigo 12.º, n.º 2 alíneas b) e c) da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho).

548. Nestes termos, muito embora a condição económico-financeira da adquirida deva ser tomada em conta para efeitos da apreciação nos termos do artigo 12.º daquele diploma, a Notificante não apresentou qualquer informação que permitisse concluir definitivamente sobre esta matéria.

5.5. Mercado do *Catering* de Aviação

5.5.1. Estrutura do Mercado de *Catering* de Aviação

549. De acordo com as estimativas apresentadas pela Notificante, que se baseia, por sua vez, nos dados do relatório da DBK, o mercado do *Catering* de Aviação terá representado em Portugal menos de 10% do valor total do mercado de *Catering*, ou seja, menos de [40-50] milhões de euros.

550. Ainda segundo estimativas da TAP, em 2006 terão sido fornecidas cerca de [8-11] milhões de refeições na totalidade do mercado geográfico nacional que, em valor, representam cerca de [35-45] milhões de euros. Se for de considerar apenas, conforme a alternativa proposta pela Notificante, o mercado geográfico circunscrito ao aeroporto de Lisboa, nesse caso, em 2006 terão sido oferecidas cerca de [7,5-8,5] milhões de refeições, no valor de [25-35] milhões de euros.

551. Actualmente, em Portugal, prestam serviços de *catering* de aviação as seguintes companhias presentes nos seguintes aeroportos:

Tabela 28: Companhias de *Catering* presentes em Aeroportos Nacionais

Operadores	Aeroportos
*CATERING*POR- *Catering* de Portugal, SA	Aeroporto Internacional de Lisboa
GATE GOURMET PORTUGAL – Serviços de *Catering*, Lda	Aeroporto Internacional de Lisboa
LSKY – Inflight *Catering*, Aircraft Cleaning & Logistics	Aeroporto Internacional de Lisboa
GATE GOURMET MADEIRA, Lda.	Aeroporto da Madeira
CLA *Catering*, Lda.	Aeroporto Francisco Sá Carneiro
EUREST *GATE GOURMET* FARO, Serviços de *Catering* Lda.	Aeroporto de Faro
SERVICATER- Serviços de *Catering* e Restauração Colectiva, Lda.	Aeroporto João Paulo II – Ponta Delgada
PRIMAZ *CATERING*	Aeroporto de Angra do Heroísmo
BARÃO DOCE e *CATERING*	Aeroporto da Horta

552. A Notificante apresentou estimativas das quotas de mercado destes operadores para os dois cenários que defendeu como possíveis para a configuração do mercado geográfico relevante: primeiro, considerando que este se circunscreveria ao território nacional, em seguida, considerando apenas o aeroporto de Lisboa.

553. Nestes termos a Notificante apresentou a seguinte tabela relativa às quotas de mercado, calculadas tendo em consideração o valor dos operadores no mercado nacional:

Tabela 29: Quotas para o mercado nacional

Operadores	Quota
*CATERING*POR- *Catering* de Portugal, SA	[50-65%][89]
GATE GOURMET PORTUGAL – Serviços de *Catering*, Lda	[10-25%]
CLA *Catering*, Lda.	[5-20%]
GATE GOURMET MADEIRA, Lda.	[<10%]
EUREST *GATE GOURMET* FARO, Serviços de *Catering* Lda.	[<10%]

[89] Esta quota inclui as vendas cativas *Catering*por/TAP. Não há motivo para excluir estas vendas uma vez que as empresas operam em mercados distintos.

Outros	[<10%]
Total	100%

5.5.2. Barreiras à entrada e saída

Posição da Notificante

554. Segundo a Notificante, tendo em conta a liberalização dos serviços de assistência em escala em virtude da adopção da Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, transposta para o ordenamento jurídico nacional pelo Decreto-Lei n.º 259/99, de 23 de Julho, não existem barreiras regulamentares. O exercício desta actividade apenas se encontra sujeito à obtenção de uma licença administrativa por parte do INAC.

555. Acresce que o aparecimento de fornecedores de serviços de *catering* "não tradicionais", que configuram o seu serviço sem acederem directamente à aeronave, obvia a necessidade de terem instalações localizadas nos aeródromos, o que em si mesmo poderia constituir uma barreira estrutural à entrada de novos operadores – além de os libertar da obrigação legal de adquirirem a respectiva licença junto da entidade gestora do respectivo aeródromo.

556. Para além da entrada destes novos operadores não tradicionais, que recorrendo aos fornecedores de acesso ao "*last mile*", como as empresas de *handling* e de serviços de manutenção e limpeza, pressionam os tradicionais *caterers*, as próprias companhias aéreas promovem a entrada dos seus fornecedores de *catering* em novos aeroportos para os quais também elas iniciam a sua actividade de transporte aéreo.

557. A TAP conclui assim que as barreiras à entrada são relativamente baixas, fundamentando ainda a sua posição nas considerações tecidas pela Comissão Europeia no processo n.º COMP/M.4170 – *LSG Lufthansa Service Holding/ Gate Gourmet Switzerland*, *supra* mencionado.

558. Por último, a TAP afirma que as barreiras à saída são também diminutas, na medida em que, com excepção dos equipamentos de transporte específicos para o *in-flight catering* (necessários aos fornecedores tradicionais), o restante equipamento e instalações fabris são facilmente adaptáveis para outro tipo de actividade de *catering* e de clientes.

Posição da Autoridade

559. Na fase de investigação aprofundada, questionado sobre os factores que influenciam a entrada e saída deste mercado, o segundo maior operador referiu: a necessidade de obter várias licenças para o exercício desta actividade; os custos de instalação na área

circundante ao aeroporto, bem como aqueles relacionados com os equipamentos específicos do *in-flight catering*, nomeadamente aqueles necessários para chegar às aeronaves (pelo menos para os operadores tradicionais).

560. Ora, na medida em que estamos perante um mercado totalmente liberalizado, no qual não existe qualquer tipo de regulamentação, nem mesmo obrigações de serviço público, tais licenças dificilmente configuraram uma barreira legal em sentido próprio.

561. Actualmente não é absolutamente necessário dispor de instalações junto dos aeroportos, nem mesmo ter equipamentos que permitam o acesso às aeronaves para desenvolver esta actividade, pelo que não existem quaisquer exigências logísticas significativas que configurem um obstáculo à entrada de novos operadores.

562. Pelo exposto, a AdC conclui que não existem significativas barreiras à entrada.

5.5.3. Avaliação Jus-Concorrencial

563. Como já foi referido, a empresa adquirida não está presente neste mercado, não havendo, assim, uma sobreposição horizontal.

564. Não obstante, na medida em que a empresa a adquirir é a principal cliente da *Gate Gourmet* em Portugal, esta alegou que, em virtude da presente operação irá perder o seu maior cliente, a PGA, pelo que poder-se-á ver obrigada a sair do mercado, deixando, assim, de fazer pressão concorrencial sobre a *Catering*por que passaria a encontrar-se, segundo esta contra-interessada, numa situação de quase monopólio.

565. Por seu lado, a Notificante alega que, mesmo com a "transferência" do cliente PGA da *Gate Gourmet* para a *Catering*por, não haverá diminuição da concorrência neste mercado. Em primeiro lugar, a Gategourmet está presente em aeroportos, como Funchal e Faro, nos quais a *Catering*por não actua; em segundo lugar, a diminuição da margem de comercialização dos serviços de *catering* tradicionais é uma tendência generalizada no mercado, quer pelas alterações da procura que optam por novos modelos de contratação e por novos conceitos de alimentação (numa tendência de reduzir os respectivos custos), quer pela entrada dos fornecedores não tradicionais; em terceiro lugar, existe um poder negocial das companhias aéreas (*countervailling buying power*) que recorrem, por exemplo, ao *return catering*; em quarto lugar, existe uma pressão concorrencial pelos operadores não tradicionais.

566. Durante a primeira fase de investigação, surgiu a questão de saber se da presente operação resultariam efeitos verticais no mercado do *Catering* de Aviação que levassem à saída do mercado do segundo maior operador, de forma a que a consequente perda

dessa pressão concorrencial fosse definitiva, assistindo-se, então, a uma significativa restrição da concorrência neste mercado.

567. Segundo a contra-interessada, *Gate Gourmet*, a PGA, ao ser adquirida pela TAP, irá necessariamente passar a abastecer-se junto da *Catering*por (empresa do grupo TAP), perdendo, assim, a *Gate Gourmet* o seu maior cliente. Alega, então, a *Gate Gourmet* que sem o cliente PGA, a mesma poderá vir a abandonar o mercado nacional de *Catering* de Aviação. Assim, a Notificante (através da sua participada, *Catering*por), além de ver reforçada a sua quota no mercado do *Catering* com a obtenção do cliente PGA, veria ainda reforçado o seu poder de mercado, na medida em que deixaria de sofrer a pressão concorrencial do seu maior concorrente.

568. Ora, para que tais efeitos verticais se verifiquem, considera a AdC que seria necessário demonstrar sucessivamente que (i) a PGA deixará de ser abastecida pela Gate-Gourmet, (ii) que a eventual perda do cliente PGA, por parte da *Gate Gourmet*, levaria esta empresa necessariamente a abandonar o mercado, e (iii) que a falta de pressão concorrencial por parte da *Gate Gourmet* não seria substituída em resultado da entrada e/ou expansão de outros operadores, ou contrabalançada pelo poder negocial das companhias aéreas, causando, desta forma, necessariamente um impacto negativo e significativo na concorrência.

569. Ainda que a *Catering*por tenha capacidade para fornecer a PGA (além da TAP)[90], caso, por exemplo, os preços oferecidos pela *Gate Gourmet* fossem suficientemente competitivos, os incentivos em fazê-lo não seriam, assim, tão evidentes. Ainda assim, a AdC reconhece a possibilidade da PGA vir a ser fornecida pela *Catering*por, o que levaria a *Gate Gourmet* a perder o seu principal cliente em Portugal.

570. Não obstante a eventual perda do cliente PGA, por parte da *Gate Gourmet*, não significa necessariamente que esta última empresa venha a sair do mercado. Em primeiro lugar, a *Gate Gourmet* está presente em vários aeroportos nacionais, fornecendo diversas companhias aéreas incluindo a própria TAP. Por outro lado, encontram-se presentes no mercado de *Catering* de Aviação diversos operadores de dimensão reduzida, os quais apresentam quotas significativamente inferiores às da *Gate Gourmet*, e que mantêm a respectiva viabilidade económica, pelo que parece improvável que a *Gate Gourmet* venha a abandonar o mercado caso o seu actual cliente PGA passe a ser fornecido pela *Catering*por.

571. Acresce que neste mercado, como verificado *supra*, não existem barreiras significativas à entrada e expansão, pelo que, mesmo na eventualidade da *Gate Gourmet* vir a

[90] A Notificante reconheceu, em resposta submetida à AdC em 13 de Fevereiro de 2007, que a *Catering*por tem uma capacidade excedentária suficiente ou facilidade de expansão para passar a ser o fornecedor de *catering* da PGA.

abandonar o mercado em resultado da presente operação de concentração, haveria sempre a possibilidade de entrada de novos operadores e/ou de crescimento dos actuais.

572. Por outro lado, atendendo, sobretudo, à evolução do sector de transporte aéreo de passageiros, nomeadamente ao aparecimento dos operadores *low cost* e consequente redução da procura de serviços de *Catering*; bem como à necessidade das companhias aéreas em reduzir custos, à capacidade destas companhias em patrocinar a entrada de novos operadores de *Catering* de Aviação e ao recurso cada vez mais frequente do *double catering*, verifica-se um significativo poder negocial destas companhias face aos operadores de *Catering* de Aviação.

573. Assim, um eventual reforço do nível de concentração do mercado nacional de *Catering* de Aviação poderia ser ainda contrabalançado pelo poder negocial das companhias aéreas.

574. Face ao *supra* exposto, atendendo designadamente a reduzida probabilidade da *Gate Gourmet* vir a abandonar o mercado nacional de *Catering* de Aviação em resultado da presente operação de concentração, a que acresce o facto do mesmo mercado se caracterizar por reduzidas barreiras à entrada e à expansão e por um significativo poder negocial das companhias aéreas face aos operadores de *Catering* de Aviação, conclui a AdC que, da presente operação de concentração, não resultarão entraves significativos à concorrência no mercado em apreço.

5.6. Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial

Transporte aéreo de passageiros

575. Face ao exposto, a realização da operação projectada acarretaria a supressão da pressão concorrencial existente entre a TAP e a PGA, em algumas das rotas identificadas como mercados relevantes, designadamente as rotas Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e Porto-Funchal, sendo subsequentemente susceptível de conduzir a uma criação ou reforço de posição dominante nessas rotas, da qual poderiam resultar entraves para a concorrência efectiva nos mercados.

576. Assim sendo, a Notificante apresentou um conjunto de compromissos destinados a obviar às preocupações concorrenciais identificadas, considerando a AdC, após análise aturada dos mesmos, que da operação de concentração em apreço, conforme alterada pelos referidos compromissos, não derivará a criação ou o reforço de uma posição dominante no mercado de transporte aéreo de passageiros nas rotas de Lisboa-Porto,

Lisboa-Funchal e Porto-Funchal, da qual possam resultar entraves significativos à concorrência (cfr. secção 6).

Catering de Aviação

577. Atendendo designadamente à reduzida probabilidade da *Gate Gourmet* vir a abandonar o mercado nacional de *Catering* de Aviação em resultado da presente operação de concentração, a que acresce o facto do mesmo mercado se caracterizar por reduzidas barreiras à entrada e à expansão e por um significativo poder negocial das companhias aéreas face aos operadores de *Catering* de Aviação, conclui a AdC que, da presente operação de concentração, não resultarão entraves significativos à concorrência no mercado em apreço.

6. COMPROMISSOS

578. Nos termos do n.ºs 2 e 3 do artigo 35.º (aplicável *ex vi*, do n.º 2 do artigo 37.º) da Lei da Concorrência, a Autoridade terá que analisar eventuais compromissos que tenham sido propostos pela Notificante no sentido de avaliar se estes são suficientes e adequados para assegurar que a operação notificada não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos nos mercados considerados, avaliando se os mesmos permitem assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva no mercado em apreço.

579. Caso os compromissos propostos pela Notificante sejam considerados adequados para assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva, nos termos expostos, então a Autoridade deverá proferir uma decisão de não oposição – prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo n.º 37 da Lei da Concorrência –, podendo acompanhar esta sua decisão com condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento desses mesmos compromissos.

580. No que concerne à adequação de compromissos propostos pela Notificante, importa primeiramente referir que é entendimento desta Autoridade que o objectivo básico dos compromissos consiste em assegurar estruturas de mercado concorrenciais[91], nos termos previstos na Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

581. No âmbito da presente operação de concentração, e na sequência da Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, a Notificante apresentou um rol de potenciais compromissos tendentes à resolução dos problemas de natureza concorrencial identificados na Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada.

[91] *Vide*, neste mesmo sentido o Acórdão do TPI de 25 de Março de 1999, proferido no processo T-102/96, *Gencor Ltd. / Comissão*, Colectânea 1999, II-753, fundamento 316. Esta é também a posição adoptada pela Comissão Europeia na sua Comunicação sobre as soluções passíveis de serem aceites em sede de controlo de concentrações.

582. A avaliação efectuada aferiu da adequação dos compromissos apresentados pela Notificante à resolução das preocupações concorrenciais identificadas nos diversos mercados relevantes, e que serão, de seguida, analisados.

6.1. Rota Lisboa-Porto

583. De modo a mitigar as preocupações jus-concorrenciais identificadas pela AdC na primeira fase do procedimento, a Notificante apresentou, no que concerne à rota Lisboa-Porto, alguns compromissos que se passam a expor.

6.1.1. Compromissos para a promoção de entrada de novos operadores

Da Disponibilização de Slots

584. A Notificante comprometeu-se a disponibilizar *slots* a novos concorrentes que pretendam operar a rota Lisboa-Porto, que permitam a oferta de até 6 frequências diárias em cada sentido (isto é, 12 *slots* em Lisboa – 6 para descolagem e 6 para aterragem - e igual número no Porto), num espaço temporal máximo de 10 estações *IATA*[92].

585. A TAP estará assim obrigada a disponibilizar *slots* dentro de um determinado intervalo de tempo, em torno da pretensão de eventuais novos entrantes. Esse intervalo não excederá o período de 30 minutos que antecedem e que se seguem aos horários solicitados pelos eventuais novos entrantes.

586. Este compromisso permitirá atenuar a barreira à entrada relativa ao acesso aos Aeroportos de Lisboa e do Porto, facilitando a entrada de novos operadores na rota Lisboa-Porto, permitindo-lhes ainda reproduzir a presença, em termos de voos operados, que a PGA detém actualmente no mercado.

Do Acordo de Interline

587. A Notificante assume o compromisso de celebrar um acordo de *interline* (paralelo) com qualquer novo entrante que se aplicará ao transporte de passageiros O/D na rota Lisboa-Porto e se destina a permitir a possibilidade de o novo entrante oferecer voos de ida e volta que abranjam serviços num dos sentidos operados pela TAP e serviços no sentido oposto operados pelo novo operador.

[92] Este prazo poderá ser dilatado, nos termos dos compromissos assumidos pela Notificante, no que respeita à alienação definitiva e gratuita dos direitos associados à utilização das faixas horárias.

588. Adicionalmente, a Notificante compromete-se ainda a celebrar um acordo de *interline* com eventuais novos entrantes nesta rota, caso estes sejam membros da *IATA* e da *IATA Clearing house* (Câmara de Compensação), de forma a aceitar os documentos de tráfego por aqueles emitidos em percursos que combinem voos operados pelas duas empresas aéreas, que podem referir-se a qualquer rota da rede TAP (incluindo as intercontinentais).

589. O compromisso de *interline* (paralelo) permitirá ao novo entrante beneficiar de economias de densidade de tráfego, mesmo que opte por iniciar as suas operações nesta rota com um número de frequências reduzido, podendo assim permitir aos seus clientes uma maior flexibilidade em termos de horários de voo.

590. No que respeita ao acordo de *interline*, aplicável a qualquer rota da rede TAP, o mesmo visa permitir ao novo entrante beneficiar de economias de rede, permitindo-lhe atrair clientes que realizem a rota Lisboa-Porto, em ligação para outros destinos.

Do congelamento de Frequências

591. A TAP compromete-se a não aumentar o número de frequências oferecido na rota Lisboa-Porto, a partir do momento em que o novo concorrente inicie operações nesta rota, compromisso este com uma duração máxima de 6 Estações *IATA*.

592. A partir deste momento, a TAP compromete-se a não aumentar as suas frequências acima do número de frequências oferecido pela TAP na rota Lisboa-Porto no momento imed*IATA*mente anterior àquele em que o Novo Operador tenha anunciado publicamente o início das suas operações na rota Lisboa-Porto, àquele em que o Novo entrante tenha solicitado *slots* à TAP ao abrigo dos compromissos por esta assumidos, ou àquele em que a TAP tenha tomado conhecimento por qualquer outro meio da intenção do Novo Operador de iniciar operações na rota Lisboa-Porto, consoante o que se verifique primeiro.

593. Acresce que, nos termos do compromisso, caso o coeficiente médio de ocupação na rota Lisboa-Porto das aeronaves do conjunto das companhias aéreas que operam nesta rota seja, num dado mês, superior ou igual a 75%, a TAP poderá passar a operar uma frequência adicional na referida rota, mas apenas caso nenhum novo operador o tenha feito previamente.[93]

594. Este compromisso visa facilitar a entrada de um novo operador nesta rota, na medida em que previne que a Notificante possa actuar estrategicamente, por via do número de frequências que opera, de modo a tornar inviável a entrada na rota.

[93] O lançamento de uma rota adicional aqui previsto poderá ser repetido caso se voltem a verificar os respectivos pressupostos, nomeadamente em termos de coeficiente médio de ocupação.

595. Ainda assim, o compromisso permite que a TAP possa responder a aumentos significativos de procura na rota Lisboa-Porto, através do reforço do número de frequências, mas apenas no caso do novo operador não pretender ele próprio reforçar o número de frequências operadas.

Extensão do Programa de Passageiro Frequente

596. A TAP assume o compromisso de aceitar a comparticipação do potencial novo concorrente no programa de passageiro frequente TAP em relação à rota Lisboa-Porto operada por aquele, desde que o mesmo não tenha programa de passageiro frequente semelhante e de haver solicitado expressamente a sua comparticipação naquele para a rota Lisboa-Porto.

597. O compromisso em causa visa atenuar a barreira à mudança de clientes da TAP para eventuais novos concorrentes que pretendam iniciar de operações na rota Lisboa-Porto.

6.1.2. Da estrutura e evolução tarifárias

598. A TAP compromete-se a implementar uma maior gama tarifária na rota Lisboa-Porto, criando novas sub-classes de reserva nesta rota, que terão a sua variação condicionada à evolução das sub-classes correspondentes da rota Lisboa-Madrid, nos termos definidos na secção 10, relativa às conclusões e compromissos.

599. A Notificante assume ainda o compromisso de não implementar, praticar ou manter, para as sub-classes de reserva económica e executiva, tarifas superiores às que vigoravam a 30 de Abril de 2007 para as classes de reserva económica e executiva actualmente existentes, acrescidas da actualização decorrente da evolução anual do índice de preços no consumidor.

600. Adicionalmente, compromete-se a relacionar a tarifa da classe executiva e a tarifa da classe económica actualmente existentes, a sub-classes de reserva na rota Lisboa-Madrid, estando a sua variação condicionada, a par da limitação referida no ponto anterior, à variação verificada nestas sub-classes, nos termos definidos na secção 10.

601. Este compromisso permitirá, porquanto a TAP mantiver uma posição de monopólio na rota Lisboa-Porto, e até um máximo de 6 Estações *IATA*, que os clientes desta rota possam beneficiar das alterações de níveis de preços e de estrutura tarifária que resultam da concorrência verificada numa rota concorrencial equivalente considerada representativa para este efeito (*in casu*, a rota Lisboa-Madrid).

6.1.3. Compromissos adicionais

Garantia mínima de frequências diárias

602. A Notificante compromete-se a garantir um mínimo de [5-10] frequências diárias (de ida e volta), cobrindo todas as faixas horárias entre as 6 horas e as 22 horas, com intervalos não superiores a 3 horas, quer num sentido quer no outro, assegurando uma capacidade total não inferior a [10.000-15.000] lugares por semana, podendo este ser reforçado, nos termos previstos na secção 10.

603. Acresce que, caso o coeficiente médio de ocupação das aeronaves da TAP na rota Lisboa-Porto seja igual ou inferior a [40-55]% em três meses consecutivos, a Notificante poderá diminuir em 10% a capacidade total semanal assegurada nesta rota ou, caso já se encontre a operar o número mínimo de frequências que resulta do parágrafo anterior, poderá deixar de operar uma daquelas frequências diárias.

604. Este compromisso garante a manutenção de um padrão de qualidade mínimo de oferta nesta rota, independentemente da estrutura concorrencial que se venha a formar. Os clientes desta rota poderão, assim, beneficiar de um nível de qualidade mínimo independentemente da pressão concorrencial existente na rota, designadamente em termos da capacidade disponibilizada e da existência de frequências ao longo do dia.

605. Ainda assim, o compromisso permite que a TAP possa ajustar a sua oferta face a reduções significativas na dimensão do mercado, evitando que a mesma tenha que assegurar uma capacidade na rota ou um número de frequências diárias desproporcional face à dimensão do mercado.

Facilitação de serviços inter-modais

606. Finalmente, a Notificante compromete-se ainda, a pedido de uma companhia ferroviária ou de outra empresa de transporte de superfície que opere em Portugal, a realizar os melhores esforços no sentido de celebrar um Acordo Intermodal nos termos do qual a TAP prestará serviços de transporte aéreo na rota Lisboa-Porto enquanto parte de um trajecto que inclui o recurso a serviços de transporte terrestre prestados por essa outra empresa.

6.2. Rota Lisboa-Funchal e Rota Porto-Funchal

607. Como referido anteriormente, o INAC informou a AdC que, em face do volume de tráfego movimentado nas ligações aéreas entre Lisboa e o Funchal, bem como o número de operadores nestas ligações, se encontraria em estudo na Secretaria de

Estado das Obras Públicas e das Comunicações uma proposta tendente ao livre acesso a estas ligações, perspectivando-se, com a revisão do modelo de obrigações modificadas de serviço público, a entrada de novos operadores no mercado, nomeadamente transportadoras aéreas de baixo custo.

608. Esta informação foi reiterada em 19 de Abril de 2007, em carta enviada pelo INAC à Notificante e submetida por esta à AdC[94], afirmando-se que o novo regime, que irá pôr termo às obrigações de serviço público nas ligações aéreas entre Lisboa e o Funchal e entre o Porto e o Funchal, produzirá efeitos previsivelmente o mais tardar no início da próxima estação de Inverno *IATA*.

609. Registou-se, deste modo, a intenção de, num futuro próximo, pôr termo às referidas obrigações de serviço público, que poderiam constituir uma possível barreira à entrada nestes mercados. A eventual alteração do regime em causa poderá, assim, permitir melhores condições à entrada de concorrentes nestas rotas.

610. No que se refere às rotas objecto de imposição de obrigações de serviço público, como é o caso das rotas em apreço, segundo o INAC, os Estados Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas, não estando, por isso, sujeitas à precedência histórica, como na generalidade dos casos, o que poderá reduzir a necessidade de disponibilização de *slots*.

611. Neste contexto, os compromissos assumidos pela Notificante, relativamente às rotas de Lisboa-Funchal e de Porto-Funchal centram-se em facilitar a entrada de um potencial novo operador por via de um acordo de *interline* e da extensão do programa de passageiro frequente[95], como se verá *infra*.

Do Acordo de Interline

612. A Notificante assume o compromisso de celebrar um acordo de *interline* (paralelo) com qualquer novo entrante que se aplicará ao transporte de passageiros O/D na rota Lisboa-Funchal e na rota Porto-Funchal e se destina a permitir a possibilidade o novo entrante oferecer voos de ida e volta que abranjam serviços num dos sentidos operados pela TAP e serviços no sentido oposto operados pelo novo operador.

[94] Cfr. comunicação da Notificante de 9 de Maio de 2007.
[95] Refira-se, neste contexto, que a SATA, em resposta a pedido de elementos (Cfr. resposta da SATA de 13 de Abril de 2007), afirmou que "Existe já tráfego entre o Continente e o Funchal (…) suficiente para sustentar uma oferta limitada de voos ponto-a-ponto. No entanto, o crescimento e a viabilidade da exploração dessas rotas será tanto maior quanto o forem os pasageiros em trânsito de/para destinos para além de Lisboa e Porto. Também a *Vueling*, em resposta a pedido de elementos (Cfr. resposta da *Vueling* de 12 de Abril de 2007), considerou que "numa base rota-a-rota, faz todo o sentido operar serviços ponto-a-ponto para/a partir do Funchal"(tradução nossa), tendo identificado como barreira à entrada nesta rota as obrigações de serviço público.

613. Adicionalmente, a Notificante compromete-se ainda a celebrar um acordo de *interline* com eventuais novos entrantes nesta rota, caso estes sejam membros da *IATA* e da *IATA Clearing house* (Câmara de Compensação), de forma a aceitar os documentos de tráfego por aqueles emitidos em percursos que combinem voos operados pelas duas empresas aéreas, que podem referir-se a qualquer rota da rede TAP (incluindo as intercontinentais).

614. O compromisso de *interline* (paralelo) permitirá ao novo entrante beneficiar de economias de densidade de tráfego, mesmo que opte por iniciar as suas operações nestas rotas com um número de frequências reduzido, podendo assim permitir aos seus clientes uma maior flexibilidade em termos de horários de voo.

615. No que respeita ao acordo de *interline*, aplicável a qualquer rota da rede TAP, o mesmo visa permitir ao novo entrante beneficiar de economias de rede, permitindo-lhe atrair clientes que realizem a rota Lisboa-Funchal ou a rota Porto-Funchal, em ligação para outros destinos.

Extensão do Programa de Passageiro Frequente

616. A TAP assume o compromisso de aceitar a comparticipação dos potenciais novos concorrentes na rota Lisboa-Funchal e na rota Porto-Funchal no programa de passageiro frequente TAP em relação a estas rotas operadas por aqueles, desde que os mesmos não tenham programa de passageiro frequente semelhante e de haverem solicitado expressamente a sua comparticipação naquele para as rotas Lisboa-Funchal ou Porto-Funchal.

617. O compromisso em causa visa atenuar a barreira à mudança de clientes da TAP para eventuais novos concorrentes que pretendam iniciar de operações na rota Lisboa-Funchal e na rota Porto-Funchal.

6.3. Conclusão

618. A AdC considera que os Compromissos assumidos pela Notificante permitem atenuar as barreiras à entrada e à expansão nas rotas Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e Porto-Funchal, nomeadamente no que se refere ao acesso a aeroportos, às economias de rede e vantagens ao nível de frequências e à fidelização de clientes, tal como detalhadas na secção 5.1.

619. Simultaneamente, os compromissos propostos visam ainda limitar a actuação da Notificante, enquanto não se verificar a entrada de novos operadores, de modo a que

esta não exerça o poder de mercado que lhe acresceria da nova estrutura de mercado, resultante da presente operação, em particular na rota Lisboa-Porto.

620. Em face do exposto, a AdC entende que o conjunto de Compromissos apresentados referentes às rotas Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e Porto-Funchal, é suficiente e adequado à resolução dos problemas concorrenciais resultantes da presente operação, nos referidos mercados, dessa forma assegurando a manutenção de uma concorrência efectiva, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 35.º (*ex vi* alínea a) do n.º 1 e n.º 2 do artigo 37.º) da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho.

7. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

621. Em cumprimento do disposto do no n.º1 do artigo 39.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho a AdC solicitou, por ofício de 12 de Dezembro de 2006, parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), na qualidade de regulador sectorial.

622. O INAC apresentou o seu parecer por carta datada de 12 de Janeiro de 2007, manifestando-se favoravelmente à presente operação de concentração, considerando que "o incremento de quota de mercado da TAP nos mercados de LISBOA-PORTO e LISBOA-FUNCHAL, não resulta necessariamente no reforço da posição dominante da empresa, potenciadora de constituir um entrave significativo à concorrência efectiva no mercado nacional."

623. Segundo o regulador, os mercados relevantes para análise dos efeitos jusconcorrenciais da presente operação são, então, o mercado dos serviços aéreos regulares entre Lisboa e Funchal e entre Lisboa e Porto, ainda que, em relação a este último, considere também incluídos, por serem substituíveis, os serviços de transporte rodoviário e ferroviário.

624. De acordo com as estimativas do INAC, as quotas de mercado da nova entidade seriam de 100% no mercado de Lisboa-Porto (ainda que neste calculo não tenha incluído os operadores dos serviços rodoviários e ferroviários); e de [80-90%] no mercado Lisboa-Funchal.

625. Não obstante, segundo o Regulador não existem barreiras à entrada nestes mercados, nem mesmo de carácter estrutural, uma vez que, segundo investigação do próprio INAC, não existem pedidos pendentes de novos operadores para a utilização de faixas horárias no Aeroporto Internacional de Lisboa, nem foi declarada falta de capacidade para a próxima estação *IATA*. Acresce que as obrigações de serviço público a que está sujeita a rota Lisboa-Funchal, não obstam à entrada de novos operadores.

626. Ainda no entendimento do Regulador, estamos em presença de mercados contestáveis, nos quais qualquer operadora comunitária poderá entrar (e sair) livremente. Sendo que a rota Lisboa/Porto sofre pressão concorrencial exercida pelos transportes rodiviários e ferroviários, prevendo-se que esta seja fortalecida nos próximos anos pela rede de alta velocidade.

627. O INAC defende também que a presente operação poderá potenciar ganhos de eficiência de gestão e uma optimização das operações da rede, o que poderá permitir a prática de preços mais competitivos.

628. Por último, o INAC refere que esta operação contribui para a competitividade internacional da economia nacional.

8. CONTRA-INTERESSADOS

629. No decorrer da fase de investigação aprofundada, a contra-interessada *EuroAtlantic* veio trazer ao processo as suas preocupações relativas às Rotas Inter-Continentais, designadamente no que respeita às rotas de transporte aéreo entre Portugal e o Brasil.

630. Ao contrário do expresso pela AdC na sua Decisão de Passagem a Investigação Aprofundada, a *EuroAtlantic* considera que da operação de concentração projectada derivaria o reforço de uma posição dominante nas rotas para o Brasil por parte da entidade resultante da mesma, que se traduziria em entraves significativos a uma concorrência efectiva.

631. Defende esta contra-interessada que a TAP/PGA adquirirá, por via da presente operação de concentração, a capacidade (por exemplo, financeira, operacional ou técnica, ou simplesmente, como mais preocupante no presente caso, por via da detenção de um *portfolio* de marcas mais amplo, com a aquisição da marca PGA), bem como o incentivo, para dificultar a expansão dos seus concorrentes e potenciais concorrentes, mesmo não existindo sobreposição de actividades das partes na operação de concentração.

632. No caso concreto das rotas para o Brasil, a detenção pela mesma entidade, após a concentração, de duas marcas com notoriedade junto dos consumidores portugueses (TAP, PGA), podendo gerir livremente a utilização das mesmas, bem como o equipamento e os recursos humanos da TAP e da PGA, pode ser particularmente inibidora da concorrência potencial na rotas em causa.

633. Sendo a prestação de serviços de transporte aéreo regular entre Portugal e o Brasil caracterizada pelo Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA) entre a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil, de 11 de Novembro de 2002, as Partes Contratantes

podem designar duas empresas (bi-designação) de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas várias rotas Portugal-Brasil.

634. Em Portugal, a TAP tem sido designada como detentora dos direitos de exploração das rotas intercontinentais, ainda que as disposições do Acordo referido permitam a designação de outras empresas detidas por capital português.

635. Nada no regime legal de licenciamento, nem nos estatutos do INAC, segundo refere a *EuroAtlantic*, impede duas companhias aéreas do mesmo grupo de empresas de obterem a designação para a mesma rota internacional.

636. Entende a *EuroAtlantic* que a larga experiência da TAP em voos regulares internacionais tornará razoavelmente simples para uma empresa de transporte aéreo do Grupo TAP cumprir os requisitos, essencialmente técnicos, de equipamento e capacidade financeira que lhe permitiriam assumir-se como segunda designada nessas rotas[96]. Caso tal acontecesse, sublinha a *EuroAtlantic*, assistir-se-ia ao encerramento destes mercados para outros operadores nacionais com idênticas competências.

637. Como referido anteriormente, a TAP opera presentemente as seguintes rotas para o Brasil: Lisboa-Recife; Lisboa-Rio de Janeiro; Lisboa-S. Paulo; Lisboa Salvador; Lisboa-Fortaleza; e Lisboa-Natal.

638. Recorrendo a dados publicamente disponíveis, referentes ao Anuário do Transporte Aéreo, a *EuroAtlantic* relembra que, em 2005, as quotas da TAP nos voos de Portugal para o Brasil e no sentido inverso foram de 78% e de 77%, respectivamente, sendo a quota restante do mercado dividida pela VARIG e pela BRA, considerando que estas poderão, em si mesmas, constituir um elemento de prova da existência de posição dominante, considerando ainda existirem barreiras à entrada nestes mercados.

639. Acresce, sublinha a *EuroAtlantic*, que a TAP presentemente opera quase todas a ligações regulares de e para o Brasil, tendo, actualmente, como única concorrente a BRA, dado que a VARIG deixou de operar voos regulares nestas rotas, realizando a BRA apenas duas frequências (de ida-e-volta) por semana. Admite assim que a quota da TAP para todas as rotas Portugal-Brasil, de modo agregado, seria de quase 100%.

640. A EuroAltantic entendeu ainda como um elemento a ter em consideração a recente celebração de um acordo de *code-share* entre a TAP e a TAM, líder do mercado doméstico brasileiro, aumentando o leque de destinos e horários que passará a

[96] Refere a *EuroAtlantic* que a competência do INAC neste campo é meramente técnica, não presidindo, na designação de uma segunda companhia aérea, qualquer preocupação de índole concorrencial.

disponibilizar. Segundo a *EuroAtlantic*, a TAM estará ainda bem posicionada para ser designada para operador regular para as rotas Brasil-Portugal.

641. A *EuroAtlantic* considera assim que o poder de mercado e a posição dominante da TAP nestas rotas, recentemente reforçado pelo referido acordo de *code-share*, será ainda reforçado pela realização da Operação de concentração projectada.

642. A aquisição da marca e empresa PGA – empresa pronta a licenciar-se rapidamente para as rotas para o Brasil, caso a TAP assim o pretendesse –, permitiria, de acordo com esta contra-interessada, fechar o acesso a concorrentes, o que se traduziria em entraves significativos a uma concorrência efectiva, com impacto negativo nos preços e qualidade dos serviços, em detrimento dos consumidores finais.

643. Ora, a AdC concluiu que a PGA não é um concorrente efectivo ou potencial da TAP nas referidas rotas inter-continentais, atendendo, designadamente, às características da frota de aviões ao dispor da PGA que a impedem de operar voos de longo curso.

644. Muito embora se reconheça que a TAP, em resultado da operação em apreço, iria adquirir para o seu Grupo uma nova marca (*in casu*, a PGA), refira-se que esta marca nunca esteve anteriormente associada a voos intercontinentais. Ademais, não se compreende de que modo está na disponibilidade da TAP poder encerrar os mercados relativos às rotas entre Portugal-Brasil.

645. Com efeito, a República Portuguesa e a República Federativa do Brasil podem designar duas empresas (bi-designação) de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas várias rotas Portugal-Brasil. Cabe assim à República Portuguesa a decisão de designar um segundo operador para operar naquelas rotas. Como refere a *EuroAtlantic*, a decisão do INAC de designar um operador adicional cinge-se à análise de elementos técnicos. Não se compreende assim a afirmação de que se assistiria ao encerramento destes mercados para outros operadores nacionais com idênticas competências, uma vez que, caso estes tivessem de facto competências semelhantes, nada obstaria a que fossem designados pelo INAC como prestadores destes serviços.

646. Adicionalmente, importa salientar que a designação de uma empresa de transporte aéreo por um Estado contratante terá de merecer o acordo do Estado contratante de destino, pelo que a mera iniciativa da TAP de propor uma segunda marca para a prestação destes serviços não lhe confere automaticamente o direito de os realizar.

647. Acresce ainda que o Estado Brasileiro, ao abrigo do referido acordo, pode também designar dois operadores para a realização das referidas rotas, o que permite a existência de outros concorrentes nestas rotas.

648. Considera, deste modo, a AdC que a aquisição da marca PGA por parte da TAP não lhe conferiria qualquer vantagem adicional na obtenção de uma segunda designação, sendo esta decisão independente da TAP, cabendo única e exclusivamente ao Estado Português.

649. Assim sendo, a AdC considera manter o seu entendimento quanto aos efeitos da presente operação de concentração nas rotas entre Portugal e o Brasil.

9. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

650. Nos termos do artigo 38.º, n.º 1, da Lei da Concorrência, foi realizada a necessária Audiência de Interessados, tendo sido apresentadas Observações pela (i) Notificante, e pelo contra-interessado (ii) *EuroAtlantic*.

(i) Notificante

651. A Notificante não apresentou quaisquer observações adicionais, reiterou os compromissos oferecidos, requerendo, contudo, uma clarificação quanto ao texto do projecto de decisão na parte em que se descreve brevemente o compromisso relativo ao congelamento de frequências, de forma a tornar mais clara a distinção entre «*o momento a partir do qual o referido compromisso entra em vigor(i.e. a partir do momento em que um novo operador inicie operações na rota Lisboa-Porto) e o momento a ter em consideração para efeitos da determinação do número de frequências máximo que a TAP estará adstrita na rota Lisboa-Porto*». Esta clarificação encontra-se reflectida na secção 6.1.1.

652. A TAP apresentou ainda uma errata relativa ao parágrafo C.1.4.1 do texto de compromissos submetido a esta Autoridade em 18 de Maio de 2007

(ii) EuroAtlantic

653. Nesta sede, a *EuroAtlantic* reiterou, uma vez mais, que a presente operação de concentração cria os incentivos necessários a que TAP encerre, ou pelo menos não permita a expansão, dos mercados nas rotas entre Portugal e o Brasil.

654. Considerando que o referido Acordo sobre Serviços Aéreos não impede que duas companhias aéreas do mesmo grupo de empresas obtenham a designação para as mesmas rotas, e considerando a importância da marca PGA, a *EuroAtlantic* conclui que a TAP ao adquirir a PGA poderá candidatar-se, através desta sociedade e respectiva marca, como segunda operadora designada para prestar serviços aéreos regulares entre Portugal e o Brasil.

655. Segundo a *EuroAtlantic*, a obtenção do licenciamento como segunda operadora, apenas depende da vontade da TAP, não obstante tal procedimento depender da aceitação por parte das entidades reguladoras da aviação de ambos os Estados.

656. Ao fazê-lo, a TAP impedirá a entrada de novos operadores (portugueses), [CONFIDENCIAL].

657. Por último, a *EuroAtlantic* defende que o único meio capaz de evitar o reforço da posição dominante que a TAP (segundo a contra-interessada) já detém nessas rotas, é a empresa Notificante assumir o compromisso de «*não iniciar o procedimento de designação de uma segunda empresa de transporte aéreo regular para as rotas em causa*».

658. Em primeiro lugar, ao contrário do que alega a contra-interessada, a obtenção da designação para operar as rotas entre Portugal e o Brasil, não depende da TAP mas sim das entidades administrativas que regulam o transporte aéreo naqueles dois países. O facto de os critérios para atribuição daquelas licenças não reflectirem uma preocupação de natureza jusconcorrencial não significa que essas entidades, além de vinculadas ao princípio da legalidade, não disponham de poder discricionário na aferição de tais critérios podendo, ou não, deferir os pedidos de licença.

659. Em segundo lugar, como já anteriormente exposto, a marca PGA nunca esteve associada a voos intercontinentais, não sendo esta empresa concorrente ou potencial concorrente da TAP para estas rotas.

660. Por último, se o incentivo da TAP em encerrar o mercado se prende única e exclusivamente com a obtenção da marca PGA – uma vez que, como a própria contra-interessada o reconhece, a empresa adquirida não tem uma frota adequada para operar tais rotas, nem goza de uma situação financeira estável – não se compreende por que motivo, só num cenário pós-concentração e devido a esta concentração, a TAP estaria interessada em fazê-lo. De acordo com o exposto pela própria interessada, a TAP poderia sempre criar uma nova sociedade dentro do seu grupo e através dela obter a segunda licença para operar os serviços aéreos regulares entre Portugal e o Brasil, independentemente da presente operação.

661. Em suma, o alegado incentivo da TAP em encerrar os mercados relativos às rotas entre Portugal e o Brasil, a existir, não deriva da aquisição do controlo exclusivo da PGA, nem é suficiente para que, só por si, a TAP encerre tais mercados, sendo que a atribuição de licenças para prestar tais serviços aéreos não está na sua disponibilidade.

10. CONCLUSÃO

662. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência decide adoptar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea a) do n.º 1 e n.º 2 do artigo 37.º, com remissão para o n.º 3 do artigo 35.º, todos da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, acompanhada da imposição das condições e obrigações seguintes, destinadas a garantir o cumprimento do conjunto de compromissos assumidos pela notificante que se passam a descrever:

A. Definições, interpretação e lei aplicável

1. Definições

Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias	Um acordo entre a TAP e um Potencial Novo Concorrente destinado a facilitar a entrada deste último no mercado da prestação de serviços de transporte aéreo na rota Lisboa-Porto e que estabelece os termos e condições mediante os quais a TAP cede ao Potencial Novo Concorrente o uso de Faixas Horárias atribuídas à TAP, em conformidade com os princípios estabelecidos na Cláusula B.1 dos presentes Compromissos.
Acordo de Interline	Um acordo entre duas ou mais companhias aéreas, nos termos do qual cada uma das partes contratantes aceita os documentos de viagem (bilhetes) emitidos pela outra, nos termos previstos na Cláusula B.3.
Acordo Intermodal	Um acordo entre uma companhia aérea e uma companhia ferroviária ou outra empresa de transporte de superfície, que opere em Portugal, nos termos do qual cada uma das partes contratantes aceita os documentos de viagem (bilhetes) emitidos pela outra, nos termos previstos na Cláusula B.7.
Compromissos	Compromissos assumidos pela TAP no âmbito do presente documento.
Contrato para Acompanhamento e	Tem o significado que lhe é dado na Clausula C.1e cuja minuta consta no Anexo C.

Fiscalização

Data da Decisão	Data em que a TAP se deva considerar notificada da Decisão.
Data da Operação	Data em que a TAP adquirir o controlo exclusivo da PGA, na decorrência do Contrato de compra e venda de acções celebrado entre a TAP e a sociedade Espírito Santo Internacional, S.A. em 6 de Novembro de 2006.
Data de Devolução de Faixas Horárias	31 de Janeiro para o Período de Programação IATA de Verão e 31 de Agosto para o Período de Programação IATA de Inverno.
Decisão	Decisão a adoptar pela Autoridade da Concorrência no âmbito do processo n.º Ccent. 57/2006 – *TAP/PGA*, nos termos do artigo 37.º, n.º 1, alínea a), e n.º 2 da Lei da Concorrência, acompanhada da imposição de condições e obrigações destinadas a garantir o cumprimento de compromissos assumidos pela Notificante com vista a assegurar a manutenção de uma concorrência efectiva.
Estação IATA	Época semestral de tráfego aéreo, que começa (i) no último Domingo de Março de um dado ano civil e termina no último Sábado de Outubro do mesmo ano, normalmente designada por Estação IATA de Verão ou (ii) que começa no último Domingo de Outubro de um dado ano civil e termina no último Sábado de Março do ano imediatamente seguinte - "Estação IATA de Inverno".
Estrutura Tarifária	Estrutura de subclasses de reservas e respectivos valores das tarifas de serviços aéreos correspondentes, relativos à rota Lisboa-Porto, regida pelas regras de alargamento de gama, limitação e indexação de evolução tarifária, previstas na Cláusula B.6
Faixa Horária	A autorização, dada por um coordenador, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, na redacção dada pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade Europeia, ou em qualquer outro regulamento que o altere, revogue ou substitua, para utilizar toda a gama de infra-estruturas aeroportuárias necessárias para explorar um

	serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específicos, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do referido Regulamento (também comummente denominada como "slot").
Frequência	Significa uma viagem de ida e volta ("*roundtrip*") na rota Lisboa-Porto.
Grupo TAP	Grupo de Sociedades sobre as quais a TAP detém poderes de controlo, nos termos e para os efeitos do artigo 2.º da Lei da Concorrência, no qual se incluirá a PGA após a Data da Operação.
Lei da Concorrência	Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 219/2006, de 2 de Novembro.
Mandatário	Pessoa singular ou colectiva, independente do Grupo TAP e da PGA, aprovada pela Autoridade da Concorrência e nomeada pela TAP para, no interesse da Autoridade da Concorrência e a expensas da TAP, acompanhar e fiscalizar o cumprimento dos Compromissos.
MITA	*Multilateral Interline Traffic Agreement* publicado pela *International Air Traffic Association* (IATA)
MPA	*Multilateral Prorate Agreement* publicado pela IATA
Notificação de Entrada	Tem o significado que lhe é dado no parágrafo B.1.5.1.
Novo Operador	Qualquer companhia aérea, não pertencente ao Grupo TAP, que inicie um novo serviço aéreo regular de passageiros directo na rota Lisboa-Porto ou que aumente o número de Frequências operadas na mesma rota.
Novo Operador Funchal	Qualquer companhia aérea, não pertencente ao Grupo TAP, que inicie um novo serviço aéreo regular de passageiros directo na rota Lisboa-Funchal e/ou na rota Porto-Funchal, ou que aumente o número de Frequências operadas nas mesmas rotas, independentemente de ser (ou de vir a ser no futuro) Novo Operador.

Parceiro Intermodal	Tem o significado que lhe é dado no parágrafo B.7.1.
PGA	Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.
Política de "Open Book"	Política que consiste na adopção de procedimentos de transparência e disponibilização, à TAP ou ao Potencial Novo Concorrente (consoante o caso), ao Mandatário, à Autoridade da Concorrência e/ou a qualquer outra entidade pública ou privada envolvida no processo de atribuição de Faixas Horárias, de informação e correspondência relacionadas com a atribuição de Faixas Horárias na rota Lisboa-Porto por parte do coordenador, nos termos habituais no sector da aviação aérea regular no âmbito do procedimento de atribuição de Faixas Horárias, nomeadamente, através da utilização de mensagens SIR (Slot/Schedule Information Request) ou de procedimento alternativo que o venha a substituir.
Potencial Novo Concorrente	Qualquer companhia aérea, não pertencente ao Grupo TAP, que necessite que lhe seja disponibilizada pela TAP uma ou mais Faixas Horárias nos termos e para os efeitos dos Compromissos com vista à operação de um Serviço Aéreo Concorrente.
Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias	Procedimento de atribuição de Faixas Horárias em aeroportos coordenados da Comunidade, nos termos e para os efeitos do disposto (i) no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, na redacção dada pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de Faixas Horárias nos aeroportos da Comunidade, ou em qualquer outro regulamento que o altere, revogue ou substitua, (ii) em quaisquer outras disposições, nacionais ou comunitárias, aplicáveis e (iii) em conformidade com a prática corrente no sector da aviação civil.
Serviço Aéreo Concorrente	Um serviço aéreo regular de passageiros directo, operado na rota Lisboa-Porto por um Novo Operador que consista na operação de, pelo menos, quatro Frequências semanais na rota Lisboa-Porto.
Sub-classes de	Sub-classes de reserva respeitantes à rota Lisboa-Madrid que

Referência	têm o significado que lhes é dado no parágrafo B.6.4
TAP	Transportes Aéreos Portugueses, S.G.P.S, S.A.

2. Interpretação e lei aplicável

2.1. O presente documento, em geral, e os Compromissos, em particular, regem-se pela lei portuguesa e devem ser interpretados tendo em conta o disposto na Lei da Concorrência e na Decisão.

2.2. Os Anexos referidos no presente documento constituem parte integrante do presente documento.

B. COMPROMISSOS

1. Faixas Horárias para a rota Lisboa-Porto

1.1. Objecto

1.1.1. A TAP compromete-se a disponibilizar Faixas Horárias no aeroporto da Portela, em Lisboa, e no aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, de modo a possibilitar a um Potencial Novo Concorrente a operação de um Serviço Aéreo Concorrente na rota Lisboa-Porto. Para o efeito, a TAP compromete-se a disponibilizar aos Potenciais Novos Concorrentes o número de Faixas Horárias necessárias à oferta de até 6 (seis) Frequências diárias.

1.1.2. As Frequências operadas na rota Lisboa-Porto por um Novo Operador que ofereça um Serviço Aéreo Concorrente, serão deduzidas ao número de Faixas Horárias a disponibilizar pela TAP nos termos definidos no parágrafo B.1.1.1 em cada Estação IATA.

1.1.3. Como excepção ao disposto no parágrafo anterior, sempre que a totalidade das Faixas Horárias referidas no parágrafo B.1.1.1 tenha já sido cedida pela TAP ao abrigo destes Compromissos, estando as mesmas Faixas Horárias a ser utilizadas por operador(es) que, para o efeito, utiliza(m) Faixas Horárias postas à disposição pela TAP, a obtenção de novas Faixas Horárias para a rota Lisboa-Porto e a operação de Frequências adicionais nessa rota por Novo(s) Operador(es) (mediante utilização de Faixas Horárias obtidas através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias) não implicará a sua dedução ao número de Faixas Horárias a disponibilizar pela TAP nos termos definidos no parágrafo B.1.1.1.

1.1.4. A TAP informará o Mandatário e a Autoridade da Concorrência do anúncio de operação de um novo ou adicional Serviço Aéreo Concorrente por um operador que, para o efeito, não utiliza Faixas Horárias postas à disposição pela TAP, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar do anúncio público do referido serviço aéreo por parte do operador em causa.

1.2. Termos e Condições

1.2.1. A TAP deverá disponibilizar Faixas Horárias a um (ou mais do que um) Potencial Novo Concorrente, nos termos previstos na presente Cláusula B.1, para o efeito de fomentar a entrada deste(s) enquanto prestador(es) de Serviços Aéreos Concorrentes, na hipótese de o(s) mesmo(s) não haver(em) conseguido obter as referidas Faixas Horárias nos termos do Procedimento Normal de Atribuição de Faixas Horárias. As Faixas Horárias de aterragem e descolagem serão disponibilizadas por forma a

preferencialmente permitir a rotação do avião em termos razoáveis.

1.2.2. A TAP só estará obrigada a disponibilizar a um Potencial Novo Concorrente Faixas Horárias por este solicitadas nos termos da presente Cláusula B.1 caso não se verifique nenhuma das seguintes situações:

(i) terem sido atribuídas ao Potencial Novo Concorrente Faixas Horárias, para a rota Lisboa-Porto, através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias no período compreendido entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários solicitados pelo Potencial Novo Concorrente à TAP, nos termos da secção B.1.5 abaixo, não tendo as mesmas, contudo, sido aceites pelo Potencial Novo Concorrente; ou

(ii) em resposta a pedido de atribuição de todas ou alguma das Faixas Horárias indicadas na Notificação de Entrada, terem sido atribuídas pelo Coordenador (através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias), ao Potencial Novo Concorrente, Faixas Horárias para a rota Lisboa-Porto, em períodos não compreendidos entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários solicitados pelo Potencial Novo Concorrente ao Coordenador (e constantes da Notificação de Entrada), e o Potencial Novo Concorrente não tenha dado à TAP a oportunidade de vir a aceitar essas mesmas Faixas Horárias (obtidas pelo Potencial Novo Concorrente para a rota Lisboa-Porto e apenas para esta rota) em troca de Faixas Horárias (obtidas pela TAP) no período compreendido entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários solicitados à TAP pelo Potencial Novo Concorrente nos termos da secção B.1.5 abaixo.

1.2.3. Sempre que a TAP, no período compreendido entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários que lhe foram solicitados pelo Potencial Novo Concorrente, dispuser de Faixas Horárias (e subsistindo a obrigação de ceder as mesmas, atendendo aos limites previstos no parágrafo B.1.2.11), terá a obrigação de disponibilizar ao Potencial Novo Concorrente, nos termos dos presentes Compromissos, Faixas Horárias situadas no período aqui identificado.

1.2.4. Caso a TAP, nesse período, não disponha de Faixas Horárias (ou tendo-as, não subsista a obrigação de ceder as mesmas, atendendo aos limites previstos no parágrafo B.1.2.11), deverá disponibilizar ao Novo Potencial Concorrente, para a rota Lisboa-Porto, as Faixas Horárias que em termos temporais se encontrem mais próximas dos horários solicitados. Contudo, a TAP deixará de estar obrigada a disponibilizar Faixas Horárias, caso demonstre perante o Mandatário que as Faixas Horárias que o Potencial Novo Concorrente tenha obtido através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias sejam temporalmente mais próximas dos horários solicitados pelo

Potencial Novo Concorrente do que aquelas que a TAP deve disponibilizar.

1.2.5. O Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias poderá estipular que não obstante a cedência das mesmas pela TAP, o Novo Operador continue a desenvolver os melhores esforços para obter Faixas Horárias nos aeroportos da Portela, em Lisboa, e Francisco Sá Carneiro, no Porto, através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias que lhe permitam oferecer um Serviço Aéreo Competitivo.

1.2.6. No caso de um Potencial Novo Concorrente que tenha obtido Faixas Horárias cedidas pela TAP, nos termos destes Compromissos decidir: (i) não iniciar operações na rota Lisboa-Porto (comportamento doravante denominado: não utilização das Faixas Horárias); (ii) operar um número inferior de Frequências ou cessar operações na rota Lisboa-Porto (comportamento doravante denominado: utilização inadequada de Faixas Horárias); ou (iii) não utilizar as Faixas Horárias para a operação da rota Lisboa-Porto (comportamento doravante denominado: utilização indevida das Faixas Horárias), a TAP poderá solicitar ao Mandatário que averigúe tais comportamentos do Potencial Novo Concorrente e terá o direito de, com base em relatório escrito elaborado pelo Mandatário e após autorização da Autoridade da Concorrência, exigir a devolução imediata das Faixas Horárias não utilizadas ou utilizadas inadequada ou indevidamente. Nesta circunstância, enquanto estiver em vigor o dever de disponibilização de Faixas Horárias por parte da TAP nos termos previstos na secção B.1.3, a TAP continuará obrigada a disponibilizar a(s) faixa(s) horária(s) devolvida(s) a qualquer outro Potencial Novo Concorrente que lho solicite. As Faixas Horárias assim devolvidas não serão computadas para efeitos do disposto no parágrafo B.1.1.2, acima. A TAP deverá enviar ao Mandatário cópia de todas as comunicações trocadas com o Potencial Novo Concorrente para efeitos do disposto no presente parágrafo, no prazo de 2 (dois) dias úteis.

1.2.7. Para efeitos do disposto no parágrafo B.1.2.6 acima, considerar-se-á que um Potencial Novo Concorrente cessou operações na rota Lisboa-Porto quando não tenha explorado pelo menos 80% das suas Faixas Horárias durante a Estação IATA respectiva, a não ser que a sua não utilização possa ser objectivamente justificada com base num dos fundamentos enunciados no n.º 4 do artigo 10º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de Faixas Horárias nos aeroportos da Comunidade, ou em qualquer outro regulamento que o altere, revogue ou substitua. Sempre que o Mandatário confirme junto do Coordenador que o Potencial Novo Concorrente cessou operações na rota Lisboa-Porto nos termos definidos no presente parágrafo, a TAP poderá não aplicar a este Operador o disposto no parágrafo B.1.5.9na Estação IATA subsequente.

1.2.8. Sempre que, por não utilização, por utilização inadequada ou por utilização indevida de Faixas Horárias cedidas pela TAP ao Potencial Novo Concorrente, aquela se encontrar

em risco de perder os seus direitos sobre tais Faixas Horárias, a TAP poderá justificar tal não utilização, utilização inadequada ou utilização indevida em termos semelhantes aos previstos no n.º 4 do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 (tal como eventualmente alterado, revisto ou substituído) com vista a recuperar e manter as Faixas Horárias não utilizadas.

1.2.9. Não é devida qualquer compensação à TAP em contrapartida da disponibilização de Faixas Horárias nos termos dos presentes Compromissos.

1.2.10. Um Potencial Novo Concorrente pode requerer Faixas Horárias à TAP para qualquer hora do dia durante os períodos de abertura dos aeroportos da Portela, em Lisboa, e Francisco Sá Carneiro, no Porto, sem prejuízo do disposto no parágrafo B.1.2.11, abaixo.

1.2.11. Com vista a preservar a viabilidade dos fluxos de tráfego de conexão da TAP no aeroporto de Lisboa, nos termos dos presentes Compromissos a TAP não estará obrigada a disponibilizar mais do que 2 (duas) faixas horária de aterragem e 2 (duas) Faixas Horárias de descolagem no aeroporto de Lisboa, em cada um dos períodos seguidamente identificados:

(i) entre as 07:00 e as 9:30, sendo que, destas, apenas 1 (uma) Faixa Horária de aterragem e 1 (uma) Faixa Horária de descolagem poderão ser solicitadas para o período entre as 8:00 e as 9:15;

(ii) entre as 13:00 e as 15:00; e

(iii) entre as 17:00 e as 20:00, sendo que, destas, apenas 1 (uma) Faixa Horária de aterragem e 1 (uma) Faixa Horária de descolagem poderão ser solicitadas para o período entre as 18:00 e as 19:30.

Caso um Potencial Novo Concorrente solicite Faixas Horárias para os referidos períodos tendo contudo já sido alcançado o limite previsto no presente parágrafo, a TAP deverá oferecer a Faixa Horária disponível mais próxima do horário que lhe tenha sido solicitado pelo Potencial Novo Concorrente, nos termos do disposto no parágrafo B.1.2.2 e B. 1.2.4, acima.

1.2.12. A TAP celebrará com o Potencial Novo Concorrente um Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias, nos termos do procedimento estabelecido abaixo na secção B.1.5. Um tal acordo seguirá o modelo de contrato que vier a ser aprovado pela Autoridade da Concorrência, ficando em qualquer caso sujeito a aprovação prévia por parte da Autoridade da Concorrência, e será subsequentemente notificado ao coordenador, para confirmação deste último, conforme prática instituída no sector. O Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias celebrado nos termos do

presente parágrafo deverá prever um sistema de resolução rápida de litígios; na falta de um acordo quanto a um sistema distinto, os diferendos que venham a surgir entre as partes serão em princípio dirimidos definitivamente por um tribunal arbitral, composto por 3 (três) árbitros, um indicado pela TAP, outro indicado pelo Potencial Novo Concorrente e um outro escolhido por acordo dos dois primeiros, sendo que, no caso de não chegarem a acordo no prazo de 20 (vinte) dias a contar da nomeação do primeiro árbitro, tal terceiro árbitro deverá ser escolhido pelo INAC, ou se este não o nomear, nos 15 (quinze) dias subsequentes ao respectivo pedido efectuado pela parte mais diligente, pelo Presidente do Tribunal da Relação de Lisboa. O tribunal arbitral deverá estar constituído no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação da parte requerente à parte contrária de que pretende instaurar o litígio no tribunal arbitral, e decidirá segundo o direito constituído no prazo de 6 (seis) meses a contar da data da nomeação do terceiro árbitro, da sua decisão não havendo recurso.

1.3. Entrada em vigor, Duração e Âmbito de aplicação geográfica

1.3.1. A cedência de Faixas Horárias pela TAP ao Potencial Novo Concorrente, prevista na presente Cláusula B.1 só será devida no início da Estação IATA subsequente à Estação IATA em curso na Data da Decisão e a obrigação respectiva permanecerá em vigor pelo período correspondente às 10 Estações IATA seguintes à Estação IATA em curso na Data da Decisão, sem prejuízo do disposto no parágrafo B.1.4.3 abaixo e pode ser invocada a qualquer momento, no âmbito deste período, por qualquer Potencial Novo Concorrente, nos termos definidos na presente Cláusula B.1.

1.3.2. No caso de, por imperativo legal ou decisão vinculativa de autoridade administrativa competente, a integralidade das operações na rota Lisboa-Porto passe a dever ser operada a partir de aeroportos nacionais diferentes do da Portela, em Lisboa, e/ou Francisco Sá Carneiro, no Porto, as disposições previstas na presente Cláusula B.1 deverão interpretar-se como referindo-se, exclusivamente, aos aeroportos nacionais que forem designados em substituição daqueles para a operação da rota Lisboa-Porto.

1.4. "Grandfather rights" (direitos de prioridade na obtenção de Faixas Horárias)

1.4.1. Qualquer Novo Operador será autorizado a utilizar Faixas Horárias disponibilizadas pela TAP nos termos dos presentes Compromissos à sua discrição para quaisquer rotas, a partir do momento em que tenha utilizado adequada e devidamente a(s) faixa(s) horária(s) disponibilizada(s) pela TAP para a operação da rota Lisboa-Porto, nos termos previstos na presente Cláusula B.1, de forma ininterrupta durante, pelo menos, 6 (seis) Estações IATA. Em conformidade, com efeitos a partir desse momento, a TAP compromete-se a, nos termos do presente parágrafo B.1.4.1, alienar de forma definitiva e gratuita os direitos associados à utilização da(s) faixa(s) horária(s) em causa pelo Novo Operador, para os efeitos do disposto no artigo 8.º n.º 2 do Regulamento n.º

95/93 (tal como eventualmente alterado, revisto ou substituído). Em consequência, a partir do momento em que as Faixas Horárias em causa sejam alienadas definitivamente nos termos previstos no presente parágrafo B.1.4.1, caso o Novo Operador em causa utilize a(s) referia(s) Faixa(s) Horária(s) de forma inadequada (nos termos e para os efeitos do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, tal como eventualmente alterado, revisto ou substituído) a(s) mesma(s) deve(m) ser devolvida(s) ao coordenador e não à TAP.

1.4.2. As Faixas Horárias cujos direitos de prioridade hajam sido definitivamente cedidos a um Novo Operador nos termos do parágrafo B.1.4.1 acima, serão computadas para efeitos do disposto no parágrafo B.1.1.2, acima.

1.4.3. Nos termos e para os efeitos do disposto no parágrafo B.1.4.1 acima, caso um Novo Operador que tenha obtido Faixas Horárias junto da TAP, nos termos dos presentes Compromissos, para uma determinada Estação IATA (contida no período definido no parágrafo B.1.3.1.) solicite para a Estação IATA subsequente alguma ou todas as Faixas Horárias para os mesmos horários anteriormente disponibilizados pela TAP, a TAP manterá a obrigação de disponibilizar Faixas Horárias a esse Novo Operador para o mesmo horário que o disponibilizado na Estação IATA anterior, nos termos previstos no parágrafo B.1.5.9, ainda que, a Estação IATA para a qual as Faixas Horárias são solicitadas por esse Novo Operador não esteja já abrangida no período de tempo previsto no parágrafo B.1.3.1.

1.4.4. Não obstante o disposto no parágrafo B.1.4.3 anterior, a TAP poderá, se assim o pretender, desobrigar-se deste dever de disponibilização temporária e reiterada das Faixas Horárias mediante a alienação definitiva e gratuita dos direitos de prioridade sobre aquelas Faixas Horárias, a favor do Novo Operador que lhas tenha solicitado.

1.5. Procedimento

1.5.1. Para efeito de exercer o direito que aqui lhe é conferido nesta Cláusula B.1, o Potencial Novo Concorrente notificará a TAP da sua intenção de requerer Faixas Horárias, nos termos e para os efeitos definidos nos Compromissos ("Notificação de Entrada") com a antecedência de, pelo menos, 3 (três) semanas em relação à conferência IATA de slots para a época de tráfego em que aquele tenciona iniciar um novo ou adicional Serviço Aéreo Concorrente. A Notificação de Entrada deverá identificar os horários para os quais se pretende obter Faixas Horárias para a operação da rota Lisboa-Porto a disponibilizar pela TAP. A TAP deverá remeter de imediato uma cópia da Notificação de Entrada ao Mandatário e à Autoridade da Concorrência.

1.5.2. Seguidamente, o Potencial Novo Concorrente candidatar-se-á à atribuição das Faixas Horárias pretendidas mediante o Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias na conferência IATA de slots imediatamente subsequente à data da Notificação

de Entrada e manterá uma Política de "Open Book" em relação aos aeroportos respectivos durante o período de tempo compreendido entre a data da Notificação de Entrada e o final do respectivo período de programação da IATA, incluindo a alocação pelo coordenador de Faixas Horárias “em lista de espera” após a Data de Devolução de Faixas Horárias.

1.5.3. Caso o Potencial Novo Concorrente não logre obter Faixas Horárias mediante o Procedimento Normal de Alocação de Faixas Horárias no decurso da conferência IATA de slots relativa à Estação IATA na qual tenciona iniciar os serviços aéreos, deverá requerer à TAP que lhe disponibilize Faixas Horárias nos termos dos presentes Compromissos no prazo de 1 (uma) semana a contar do fim dessa conferência de programação. A TAP deverá remeter de imediato uma cópia deste requerimento ao Mandatário e à Autoridade da Concorrência.

No requerimento em causa dever-se-á tomar em consideração as Faixas Horárias obtidas pelo Potencial Novo Concorrente na conferência de programação no período compreendido entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários solicitados pelo Potencial Novo Concorrente à TAP, nos termos da presente secção B.1.5 e dever-se-á conceder à TAP a oportunidade de aceitar as Faixas Horárias obtidas pelo Potencial Novo Concorrente para períodos não compreendidos entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários solicitados pelo Potencial Novo Concorrente à TAP, nos termos da presente secção B.1.5, em troca das faixas a disponibilizar pela TAP no período compreendido entre os 30 (trinta) minutos que antecedem e os 30 (trinta) minutos que se seguem aos horários solicitados, nos termos previstos no parágrafo B.1.2.2.

No prazo de 2 (duas) semanas a contar do fim da conferência IATA de slots relativa à Estação IATA na qual o Potencial Novo Concorrente tenciona iniciar os serviços aéreos na rota Lisboa-Porto, a TAP deverá comunicar ao Potencial Novo Concorrente o horário estimado para o qual tenciona disponibilizar Faixas Horárias ao Potencial Novo Concorrente.

No prazo de 4 (quatro) semanas a contar do fim da conferência IATA de slots relativa à Estação IATA na qual o Potencial Novo Concorrente tenciona iniciar os serviços aéreos na rota Lisboa-Porto, a TAP deverá submeter ao Mandatário e à Autoridade da Concorrência uma proposta de Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias a celebrar nos termos do parágrafo B.1.2.12, a qual seguirá o modelo de contrato aprovado pela Autoridade da Concorrência, sob proposta da TAP, submetida nos dez dias úteis seguintes à Data da Operação, devendo ainda comunicar à Autoridade da Concorrência e ao Mandatário a identidade do(s) Potencial(ais) Novo(s) Concorrente(s) para a operação da rota Lisboa-Porto (seleccionado(s) em conformidade

com os princípios estabelecidos no parágrafo B.1.5.4 seguinte) e comunicar ao(s) referido(s) Potencial(ais) Novo(s) Concorrente(s) o horário exacto para o qual lhe(s) tenciona disponibilizar Faixas Horárias.

1.5.4. No caso de mais do que um Potencial Novo Concorrente solicitar Faixas Horárias à TAP ao abrigo dos presentes Compromissos, a identificação de Potencial(ais) Novo(s) Concorrente(s) a comunicar à Autoridade da Concorrência e ao Mandatário por parte da TAP nos termos do parágrafo anterior deverá reger-se pelos seguintes princípios:

(i) Sempre que o número total de Faixas Horárias solicitado pelos Potenciais Novos Concorrentes exceda o número de Faixas Horárias que a TAP está obrigada a disponibilizar nos termos da presente Cláusula B.1, a TAP deverá conceder preferência ao(s) Potencial(ais) Novo(s) Concorrente(s) que tenha(m) indicado tencionar operar o número mais elevado de Frequências, independentemente de tais Frequências serem ou virem a ser operadas pelo(s) Potencial(ais) Novo(s) Concorrente(s) mediante a utilização de Faixas Horárias disponibilizadas pela TAP ou obtidas através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias.

(ii) Caso se verifique uma sobreposição dos horários para os quais os Potenciais Novo Concorrentes solicitaram à TAP que lhes fossem disponibilizadas Faixas Horárias nos termos dos presentes Compromissos por forma a que não fosse possível a sua satisfação integral nos termos do parágrafo B.1.2.3 sem que fossem ultrapassados os limites previstos no parágrafo B.1.2.11, as Faixas Horárias mais próximas do horário solicitado serão atribuídas pela TAP ao Potencial Novo Concorrente identificado por ordem cronológica dos requerimentos apresentados à TAP nos termos dos presentes Compromissos.

1.5.5. A Autoridade da Concorrência aprovará, após ouvido o Mandatário (conforme previsto no parágrafo C.1.2.1.(iii), abaixo) a proposta de Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horária**s** uma vez constatada a conformidade da mesma com os princípios estabelecidos na presente Cláusula B.1.

1.5.6. Caso a Autoridade da Concorrência não se pronuncie sobre a proposta da TAP no prazo de 6 (seis) semanas a contar do fim da conferência IATA de slots relativa à Estação IATA na qual o Potencial Novo Concorrente tenciona iniciar os serviços aéreos na rota Lisboa-Porto, considerar-se-á para todos os efeitos que a proposta foi aceite.

1.5.7. No prazo de 1 (uma) semana a contar da aprovação pela Autoridade da Concorrência da proposta da TAP, a TAP deverá submeter ao(s) Potencial(ais) Novo(s) Concorrente(s) assim identificado(s) a sua proposta escrita de disponibilização de Faixas Horárias, nos termos aprovados pela Autoridade da Concorrência.

1.5.8. O(s) Acordo(s) de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias celebrado(s) nos

termos da presente Cláusula B.1, devidamente assinado(s), deve(m) ser comunicado(s) pela TAP à Autoridade da Concorrência, até 5 (cinco) dias úteis após a data da celebração do(s) acordo(s) em causa nos termos do disposto nos parágrafos acima.

1.5.9. O pedido de Faixas Horárias ao coordenador do aeroporto e à TAP deve ser renovado pelo Potencial Novo Concorrente para cada Estação IATA subsequente.

Sempre que o Novo Operador tenha obtido Faixas Horárias junto da TAP, nos termos dos presentes Compromissos, para uma determinada Estação IATA e solicite para a Estação IATA subsequente alguma ou todas as Faixas Horárias para os mesmos horários anteriormente disponibilizados pela TAP, deverá esta requerer tempestiva e regularmente a obtenção de tais Faixas Horárias nos aeroportos da Portela, em Lisboa, e Francisco Sá Carneiro, no Porto, através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias e manterá uma Política de "Open Book" em relação a tais Faixas e aos aeroportos respectivos. A TAP deverá disponibilizar ao Novo Operador essas Faixas Horárias para o mesmo horário que o disponibilizado na Estação IATA anterior, a menos que não disponha de Faixas Horárias para esse horário, caso em que deverá disponibilizar uma Faixa Horária tão próxima quanto possível em termos temporais da Faixa Horária disponibilizada na Estação IATA anterior, desde que o Novo Operador tenha respeitado as condições e procedimentos enunciados acima, na presente Cláusula B.1.

2. "Congelamento" de Frequências ("Frequency freeze")

2.1. A TAP não poderá aumentar, sem obter o prévio consentimento da Autoridade da Concorrência, o número de Frequências oferecido na rota Lisboa-Porto a partir do momento em que um Novo Operador inicie operações nesta rota. Este compromisso de "congelamento" de Frequências terá a duração de 6 (seis) Estações IATA contadas a partir da sua entrada em vigor, sem prejuízo do disposto no parágrafo B.2.4, abaixo.

2.2. Caso o Novo Operador referido no parágrafo anterior seja uma companhia aérea que tenha enviado à TAP a Notificação de Entrada, entender-se-á por "número de Frequências oferecido na rota Lisboa-Porto" para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o número de Frequências oferecido pela TAP na rota Lisboa-Porto no momento imediatamente anterior àquele em que tal notificação tenha sido efectuada pelo Potencial Novo Concorrente.

2.3. Caso o Novo Operador, referido no parágrafo B.2.1 acima, seja uma companhia aérea que tenha obtido Faixas Horárias utilizadas para essa operação através do Procedimento Normal para Atribuição de Faixas Horárias, entender-se-á por "número de Frequências oferecido na rota Lisboa-Porto" para efeitos do disposto no parágrafo B.2.1 acima, o número de Frequências oferecido pela TAP na rota Lisboa-Porto no momento

imediatamente anterior àquele em que o Novo Operador tenha anunciado publicamente o início das suas operações na rota Lisboa-Porto ou àquele em que a TAP tenha tomado conhecimento por qualquer outro meio da intenção do Novo Operador de iniciar operações na rota Lisboa-Porto, consoante o que se verifique primeiro.

2.4. Caso o coeficiente médio de ocupação na rota Lisboa-Porto das aeronaves do conjunto das companhias aéreas que operam nesta rota seja, num dado mês, superior ou igual a 75%, a TAP poderá, lançar 1 (uma) Frequência adicional na rota Lisboa-Porto, no caso de nenhum Novo Operador o ter feito previamente. O lançamento de 1 (uma) Frequência adicional na rota Lisboa-Porto aqui previsto, poderá ser repetido caso se voltem a verificar os respectivos pressupostos. A aplicação do disposto no presente parágrafo por parte da TAP está dependente de o Mandatário haver previamente confirmado à TAP, a solicitação fundamentada desta, que estão preenchidos os aludidos pressupostos para o lançamento de Frequências adicionais na rota Lisboa-Porto. Caso o Mandatário não se pronuncie sobre a solicitação da TAP no prazo de 10 (dez) dias úteis, a TAP poderá requerer à Autoridade da Concorrência que tome uma decisão, quanto à autorização do aumento de frequências.

3. Acordo de Interline

3.1. A pedido de um Novo Operador ou de um Novo Operador Funchal, que proceda(m) à distribuição das suas tarifas através de qualquer um dos Global Distribution Systems, a TAP celebrará um Acordo de Interline relativo à rota Lisboa-Porto, à rota Lisboa-Funchal e/ou à rota Porto-Funchal, consoante o caso.

3.2. Qualquer Acordo de Interline a celebrar nos termos do parágrafo anterior encontrar-se-á sujeito às seguintes condições:

(i) apenas se aplicará à classe executiva e à classe económica;

(ii) consagrará a possibilidade de *interlining* com base nas tarifas publicadas da TAP para uma viagem simples, quando seja emitido um bilhete simples ou em 50% das tarifas publicadas da TAP para uma viagem de ida e volta quando seja emitido um segmento para um bilhete de ida e volta;

(iii) será limitado a passageiros de origem e destino na rota Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e/ou Porto-Funchal, consoante o caso;

(iv) reger-se-á pelos princípios estabelecidas no MITA e/ou em conformidade com as condições comerciais normais;

(v) incluirá a possibilidade de o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal, ou agentes de viagens, oferecerem voos de ida e volta que abranjam serviços num

sentido operados pela TAP e serviços no sentido oposto operados pelo Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal, consoante o caso.

3.3. Nos termos do Acordo de Interline a celebrar em conformidade com o disposto nos parágrafos B.3.1 e B.3.2 acima, e desde que os bilhetes sejam correctamente emitidos usando a tarifa correspondente à sub-classe reservada, a TAP compromete-se a transportar passageiros titulares de bilhetes/cupões emitidos pelo Novo Operador e/ou pelo Novo Operador Funchal para a rota Lisboa-Porto, para a rota Lisboa-Funchal e/ou para a rota Porto-Funchal, consoante o caso, fechados para (emitidos sobre) um voo TAP.

A TAP aceitará também, para transporte nos seus voos, passageiros com bilhete do Novo Operador e/ou do Novo Operador Funchal, fechados para voos dessa companhia aérea, desde que o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal, consoante o caso, o autorize expressamente (através da prática do endosso do cupão). Neste caso, pode a TAP exigir que o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal, consoante o caso, (em caso de irregularidade operacional) ou o passageiro (por sua iniciativa), conforme apropriado, pague o valor da diferença (positiva) entre o preço cobrado pela TAP (para transporte na sub-classe de reserva correspondente ou mais próxima com lugares disponíveis no voo pretendido) e o preço que tenha sido cobrado pelo Novo Operador e/ou pelo Novo Operador Funchal, consoante o caso, para transporte no seu voo.

3.4. Qualquer Acordo de Interline celebrado nos termos dos parágrafos B.3.1, B.3.2 e B.3.3 acima, deverá prever um sistema de resolução rápida de litígios; na falta de um acordo quanto a um sistema distinto, os diferendos que venham a surgir entre as partes serão em princípio dirimidos definitivamente por um tribunal arbitral, composto por 3 (três) árbitros, um indicado pela TAP, outro indicado pelo Novo Operador ou pelo Novo Operador Funchal, consoante o caso, e um outro escolhido por acordo dos dois primeiros, sendo que, no caso de não chegarem a acordo no prazo de 20 (vinte) dias a contar da nomeação do primeiro árbitro, tal terceiro árbitro deverá ser escolhido pelo INAC, ou, se este não o nomear, nos 15 (quinze) dias subsequentes ao respectivo pedido efectuado pela parte mais diligente, pelo Presidente do Tribunal da Relação de Lisboa. O tribunal arbitral deverá estar constituído no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da notificação da parte requerente à parte contrária de que pretende instaurar o litígio no tribunal arbitral e decidirá segundo o direito constituído no prazo de 6 (seis) meses a contar da data da nomeação do terceiro árbitro, da sua decisão não havendo recurso.

3.5. Caso o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal, consoante o caso, seja membro da IATA e da *IATA Clearing House* (Câmara de Compensação), a TAP compromete-se ainda a celebrar, a pedido da companhia aérea em causa, um Acordo de Interline nos termos do qual a TAP se compromete a aceitar os documentos de tráfego por aquele

emitidos em percursos que combinem voos operados pelas duas companhias aéreas, com referência a qualquer rota operada pela TAP nesse momento (incluindo as rotas intercontinentais). Neste caso, na ausência de acordo quanto a um regime distinto, os valores a pagar à TAP pelo transporte serão definidos em conformidade com os princípios estabelecidos no MPA ("Multilateral Prorate Agreement") da IATA.

3.6. A TAP não estará obrigada a celebrar ou, caso já o tenha celebrado, poderá resolver, qualquer Acordo de Interline com o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal, consoante o caso, sempre que tenha fundados e razoáveis receios de que aquele seja incapaz de honrar pontualmente os seus compromissos financeiros, salvo se este lhe prestar garantia adequada. Consoante o caso,

(i) a TAP comunicará à Autoridade da Concorrência e ao Mandatário, apresentando os respectivos fundamentos, a sua intenção de recusar celebrar um Acordo de Interline nos termos dos presentes Compromissos. A Autoridade da Concorrência, após o relatório escrito do Mandatário enviado no prazo de 5 (cinco) dias úteis, decidirá sobre as pretensões da TAP.

(ii) a TAP comunicará à Autoridade da Concorrência e ao Mandatário, apresentando os respectivos fundamentos, no prazo de 2 (dois) dias úteis qualquer situação em que, nos termos do presente parágrafo, tenha comunicado ao Novo Operador e/ou ao Novo Operador Funchal, conforme o caso, a sua intenção de resolver o Acordo de Interline celebrado nos termos dos presentes Compromissos, caso não seja prestada garantia adequada ou posto fim a qualquer situação de incumprimento ou mora por parte daquele. Sem prejuízo de a TAP poder resolver o Acordo de Interline em causa, independentemente de autorização expressa, a Autoridade da Concorrência, após o relatório escrito do Mandatário enviado no prazo de 5 (cinco) dias úteis, apreciará em que medida se verificam efectivamente os pressupostos previstos no presente parágrafo, podendo, se for caso disso, adoptar uma decisão, dirigida à TAP, intimando-a a declarar sem efeito a resolução do contrato e retomar a execução do mesmo.

3.7. A obrigação relativa a Acordos de Interline prevista na presente Cláusula B.3 vigorará pelo período correspondente às 10 (dez) Estações IATA seguintes à Estação IATA em curso na Data da Decisão ou, em relação a cada uma das rotas relevantes (Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e/ou Porto-Funchal), até ao momento em que 2 (dois) Novos Operadores tenham iniciado operações na rota em causa (Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e/ou Porto-Funchal), consoante o que se verifique primeiro.

3.8. Qualquer Acordo de Interline celebrado nos termos da presente Cláusula B.3 poderá ser resolvido pela TAP, com fundamento na extinção do presente compromisso nos termos previstos no parágrafo B.3.7 acima, mas apenas com efeitos a partir do início da

Estação IATA imediatamente subsequente ao termo do período de vigência deste compromisso e desde que seja respeitado um pré-aviso de 1 (um) mês em relação a essa data (i.e. em relação ao início da Estação IATA imediatamente subsequente ao termo do período de vigência deste compromisso).

3.9. Qualquer Acordo de Interline celebrado nos termos da presente Cláusula B.3 cessará automaticamente na eventualidade de a TAP, o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal cessar(em) operações na rota Lisboa-Porto, na rota Lisboa-Funchal e/ou na rota Porto-Funchal, consoante o caso, sem prejuízo do compromisso da TAP relativo à garantia de Frequências mínimas na rota Lisboa-Porto, nos termos estabelecidos na Cláusula B.5, abaixo.

4. Programa de passageiro frequente

4.1. Caso um Novo Operador e/ou um Novo Operador Funchal não participe no programa de passageiro frequente da TAP ou não detenha o seu próprio programa de passageiro frequente nem participe num programa de passageiro frequente semelhante, a TAP compromete-se a, se a companhia aérea em causa lho solicitar, permitir a comparticipação do Novo Operador e/ou do Novo Operador Funchal no seu programa de passageiro frequente em relação à rota Lisboa-Porto, à rota Lisboa-Funchal e/ou à rota Porto-Funchal, consoante o caso. Nos termos e para os efeitos do disposto na presente Cláusula B.4, será concluído um contrato com a companhia aérea em causa em condições razoáveis e não discriminatórias, o qual incluirá a devida compensação por todos os custos incorridos pela TAP.

4.2. A TAP não estará obrigada a celebrar ou, caso já o tenha celebrado, poderá resolver, qualquer acordo de participação no seu programa de passageiro frequente com um Novo Operador e/ou um Novo Operador Funchal nos termos desta Cláusula B.4 sempre que tenha fundados e razoáveis receios de que aquele seja incapaz de honrar pontualmente os seus compromissos financeiros, salvo se este lhe prestar garantia adequada. Consoante o caso,

(i) a TAP comunicará à Autoridade da Concorrência e ao Mandatário, apresentando os respectivos fundamentos, a sua intenção de recusar celebrar um acordo de participação no seu programa de passageiro frequente nos termos dos presentes Compromissos. A Autoridade da Concorrência, após o relatório escrito do Mandatário enviado no prazo de 5 (cinco) dias úteis, decidirá sobre as pretensões da TAP.

(ii) a TAP comunicará à Autoridade da Concorrência e ao Mandatário, apresentando os respectivos fundamentos, no prazo de 2 (dois) dias úteis qualquer situação em que, nos termos do presente parágrafo, tenha comunicado ao Novo Operador e/ou

ao Novo Operador Funchal, conforme o caso, a sua intenção de resolver o acordo de participação no seu programa de passageiro frequente celebrado nos termos dos presentes Compromissos, caso não seja prestada garantia adequada ou posto fim a qualquer situação de incumprimento ou mora por parte daquele. Sem prejuízo de a TAP poder resolver o acordo em causa, independentemente de autorização expressa, a Autoridade da Concorrência, após o relatório escrito do Mandatário enviado no prazo de 5 (cinco) dias úteis, apreciará em que medida se verificaram efectivamente os pressupostos previstos no presente parágrafo, podendo, se for caso disso, adoptar uma decisão, dirigida à TAP, intimando-a a declarar sem efeito a resolução do contrato e retomar a execução do mesmo.

4.3. Qualquer acordo relativo a programas de passageiro frequente celebrado nos termos desta Cláusula B.4 deverá prever um sistema de resolução rápida de litígios; na falta de um acordo quanto a um sistema distinto, os diferendos que venham a surgir entre as partes serão em princípio dirimidos definitivamente por um tribunal arbitral, composto por 3 (três) árbitros, um indicado pela TAP, outro indicado pelo Novo Operador ou pelo Novo Operador Funchal, consoante o caso, e um outro escolhido por acordo dos dois primeiros, sendo que, no caso de não chegarem a acordo no prazo de 30 (trinta) dias a contar da nomeação do primeiro árbitro, tal terceiro árbitro deverá ser escolhido pelo INAC, ou, se este não o nomear, nos 15 (quinze) dias subsequentes ao respectivo pedido efectuado pela parte mais diligente, pelo Presidente do Tribunal da Relação de Lisboa. O tribunal arbitral deverá estar constituído no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da notificação da parte requerente à parte contrária de que pretende instaurar o litígio no tribunal arbitral e decidirá segundo o direito constituído no prazo de 6 (seis) meses a contar da data da nomeação do terceiro árbitro, da sua decisão não havendo recurso.

4.4. Qualquer acordo celebrado nos termos da presente Cláusula B.4 cessará automaticamente na eventualidade de a TAP, o Novo Operador e/ou o Novo Operador Funchal cessar(em) operações na rota Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e/ou Porto-Funchal, consoante o caso, sem prejuízo da obrigação da TAP de garantia de Frequências mínimas na rota Lisboa-Porto estabelecida nos termos da Cláusula B.5, abaixo.

4.5. A obrigação de celebração de um contrato relativo ao programa de passageiro frequente da TAP prevista na presente Cláusula B.4 vigorará pelo período correspondente às 10 (dez) Estações IATA seguintes à Estação IATA em curso na Data da Decisão ou, em relação a cada uma das rotas relevantes (Lisboa-Porto, Lisboa-Funchal e/ou Porto-Funchal), até ao momento em que 2 (dois) Novos Operadores tenham iniciado operações na rota em causa (Lisboa-Porto, Lisboa-Fuinchal e/ou Porto-Funchal), consoante o que se verifique primeiro.

4.6. Qualquer acordo celebrado nos termos da presente Cláusula B.4 poderá ser resolvido

pela TAP, com fundamento na extinção do presente compromisso nos termos previstos no parágrafo B.4.5 acima, mas apenas com efeitos a partir do início da Estação IATA imediatamente subsequente ao termo do período de vigência deste compromisso e desde que seja respeitado um pré-aviso de 1 (um) mês em relação a essa data (i.e. em relação ao início da Estação IATA imediatamente subsequente ao termo do período de vigência deste compromisso).

5. Garantia mínima de Frequências diárias na rota Lisboa-Porto

5.1. A TAP operará na rota Lisboa-Porto, no mínimo, [5-10] Frequências diárias (abrangendo o período entre as 6:00 e as 22:00) com intervalos não superiores a 3h (três horas), em cada um dos dois sentidos.

5.2. As Frequências operadas pela TAP nos termos da presente Cláusula B.5 assegurarão uma capacidade total na rota de não menos do que [10.000-15.000] lugares por semana. Sempre que ao longo de uma Estação IATA se verifique que o coeficiente médio de ocupação das aeronaves da TAP na rota Lisboa-Porto foi igual ou superior a [65-80]%, a TAP compromete-se a aumentar a oferta de capacidade para a Estação IATA homóloga seguinte em pelo menos 10%.

5.3. No caso de o coeficiente médio de ocupação das aeronaves da TAP na rota Lisboa-Porto ser igual ou inferior a [40-55]% em três meses consecutivos, a TAP poderá diminuir em 10% a capacidade semanal total assegurada na rota Lisboa-Porto nos termos definidos no parágrafo B.5.2., acima, ou, no caso de estar a operar apenas o número de Frequências mínimo a que estiver obrigada nos termos da presente Cláusula B.5, deixar de operar 1 (uma) Frequência na rota Lisboa-Porto. A aplicação do disposto no presente parágrafo por parte da TAP está dependente de o Mandatário haver previamente confirmado à TAP, a solicitação fundamentada desta, que estão preenchidos os aludidos pressupostos para a diminuição da capacidade ou das Frequências oferecidas na rota Lisboa-Porto. Caso o Mandatário não se pronuncie sobre a solicitação da TAP no prazo de 10 (dez) dias úteis, a TAP poderá requerer à Autoridade da Concorrência que tome uma decisão, quanto à redução em causa.

5.4. A obrigação de garantia de Frequências mínimas na rota Lisboa-Porto estabelecida nos termos do parágrafo B.5.1, acima, entra em vigor no início da Estação IATA imediatamente subsequente à Estação IATA em curso na Data da Decisão e vigorará até ao termo da 10ª Estação IATA subsequente à Estação IATA em curso na Data da Decisão.

5.5. O presente compromisso de garantia mínima de Frequências na rota Lisboa-Porto cessa, no momento em que um Novo Operador inicie um Serviço Aéreo Concorrente; todavia, se ocorrer o abandono superveniente da exploração da rota por todos os Novos

Operadores durante as 3 (três) Estações IATA subsequentes à Estação IATA em curso na data em que o primeiro Novo Operador tiver iniciado as suas operações, o compromisso ter-se-á por meramente suspenso.

5.6. A suspensão mantém-se enquanto se mantiver pelo menos um Novo Operador a oferecer um Serviço Aéreo Concorrente na referida rota. Nos termos e para os efeitos do disposto no presente parágrafo e no parágrafo B.5.5 acima, as obrigações da TAP renascerão tal como as mesmas existiam na data da sua suspensão, com efeitos a partir do início da Estação IATA subsequente à Estação IATA em curso no momento em que se verifique o abandono da rota Lisboa-Porto por todos os Novos Operadores. A suspensão prevista no presente parágrafo e no parágrafo B.5.5, acima, não implica qualquer prorrogação do período de vigência do presente compromisso, nos termos previstos no parágrafo B.5.4 acima.

6. Alargamento de gama, limitação e indexação tarifária na rota Lisboa-Porto

6.1. Na rota Lisboa-Porto, a TAP compromete-se a implementar e a manter, durante o período de vigência deste compromisso, nos termos do parágrafo B.6.12 abaixo, uma Estrutura Tarifária regida pelas regras de alargamento de gama, limitação e de indexação de evolução tarifária previstas nesta Cláusula.

a) Alargamento de gama tarifária

6.2. A TAP compromete-se a implementar, na rota Lisboa-Porto, uma Estrutura Tarifária contendo pelo menos as sub-classes de reserva identificadas na Tabela 1 do **Anexo A**, as quais correspondem às sub-classes de reserva existentes, à data de 30 de Abril de 2007, na rota Lisboa-Madrid e cujas tarifas são inferiores ao preço da tarifa da classe "Y" na rota Lisboa-Porto, naquela mesma data. Os termos e condições de cada uma das sub-classes de reserva da Estrutura Tarifária, referentes, entre outros, ao objecto da prestação de serviço (só ida ou ida e volta), à antecedência mínima de aquisição do título de viagem, ao período mínimo de intervalo entre os dois segmentos em caso de ida e volta, à elegibilidade para ganho de milhas em programa de passageiro frequente são as constantes da mesma Tabela 1 do **Anexo A**.

6.3. A TAP compromete-se, pelo período de vigência deste compromisso, a manter na Estrutura Tarifária, pelo menos, todas as subclasses de reserva existentes na rota Lisboa-Madrid, em cada momento, cujas tarifas sejam inferiores à tarifa da classe "Y" na rota Lisboa-Porto, tal como ela se apresenta, nesse mesmo momento.

6.4. A TAP compromete-se ainda a, ao longo do período de vigência deste compromisso, fazer corresponder os preços das tarifas das sub-classes de reserva da rota Lisboa-Porto referidas nos parágrafos B.6.2 e B.6.3 aos preços das tarifas das sub-classes de

reserva homónimas na rota Lisboa-Madrid identificadas na Tabela 3 do **Anexo A** (doravante "Sub-classes de Referência"); a TAP compromete-se a que, em cada momento, cada uma das sub-classes de reservas da Estrutura Tarifária não apresente condições - tal como definidas no parágrafo B.6.2 acima - (excepto as relativas à elegibilidade para ganho de milhas em programa de passageiro frequente) mais onerosas ou rígidas para o passageiro que a respectiva Sub-classe de Referência.

6.5. No caso de a tarifa de uma determinada Sub-classes de Referência vir a exceder, durante o período de vigência do compromisso, o valor, ao tempo, da tarifa aplicável à sub-classe "Y" na rota Lisboa-Porto, a TAP deixará de estar obrigada a manter essa sub-classe de reserva nesta última rota, podendo fazê-lo, se o pretender, mas sempre com respeito pela obrigação de limitação tarifária prevista abaixo no parágrafo B.6.7.

b) Limitação tarifária

6.6. Na rota Lisboa-Porto, a TAP compromete-se a, durante o período de vigência deste compromisso, não implementar, praticar ou manter, para as sub-classes de reserva "Y" e "C", tarifas com preços superiores aos que vigoravam no dia 30 de Abril de 2007 e que constam do **Anexo B**, corrigidas em função da actualização decorrente da evolução anual do índice de preços no consumidor, tal como publicada pelo INE – Instituto Nacional de Estatística ou por entidade que o venha a substituir; esta actualização será efectuada uma vez por ano durante o mês de Maio e basear-se-á na variação verificada durante o mês de Abril desse ano face ao mês homólogo do ano anterior, ou no mês mais recente cujos dados estejam disponíveis.

6.7. A TAP compromete-se ainda a não criar novas sub-classes de reserva na rota Lisboa-Porto, cujas tarifas apresentem valor superior ao praticado, em cada momento, para a sub-classe de reserva "Y", na mesma rota, salvo se se tratar de nova subclasse de reserva de classe Executiva, caso em que não poderá exceder o valor praticado, ao tempo, para a sub-classe de reserva "C", na mesma rota.

c) Indexação de evolução tarifária

6.8. A TAP compromete-se a que, em cada momento, durante o período de vigência deste compromisso, o valor da tarifa de cada uma das sub-classes de reservas da Estrutura Tarifária não seja superior aos valores das tarifas das respectivas Sub-classes de Referência.

6.9. Adicionalmente, a TAP compromete-se a que os preços das tarifas das sub-classes "Y" e "C" da rota Lisboa-Porto serão reduzidos na mesma proporção que o forem as sub-classes de reserva homónimas na rota Lisboa-Madrid de acordo com as regras do parágrafo B.6.10 seguinte.

6.10. Na hipótese de, durante o período de vigência deste compromisso, se verificar que os preços das tarifas das sub-classes "Y" e "C" da rota Lisboa-Madrid, apresentam valores inferiores aos que eram praticados nesta rota, para cada uma daquelas sub-classes, à data de 30 de Abril de 2007 (e que constam da Tabela que constitui o **Anexo B**), a TAP compromete-se a reduzir os preços das tarifas das sub-classes "Y" e "C" da rota Lisboa-Porto por forma a que estes não evidenciem, em cada momento, uma variação negativa (aferida comparando o seu valor nesse momento com o valor em 30 de Abril de 2007, igualmente constante da Tabela que constitui o **Anexo B**, actualizado anualmente, sendo caso disso, em função da evolução do índice de preços no consumidor conforme estabelecido na parte final do parágrafo B.6.6. acima) proporcionalmente inferior à verificada nas sub-classes da rota Lisboa-Madrid correspondentes, no mesmo período.

d) Disposições gerais

6.11. Os valores de tarifa referidos na presente Cláusula B.6, bem como os que constam das Tabelas dos **Anexos A** e **B** não incluem taxas de fuel, segurança, de emissão de bilhete, ou outras taxas estabelecidas pela TAP, nem taxas estabelecidas pelo Regulador do Sector da Aviação Civil e/ou pelas entidades responsáveis pela prestação do serviço público aeroportuário de apoio à Aviação Civil e de apoio à navegação aérea civil aeroportuárias ou quaisquer impostos (designadamente Imposto Sobre o Valor Acrescentado) nem outras taxas de natureza fiscal, parafiscal ou equivalente estabelecidas por entidades terceiras; a TAP compromete-se a não cobrar, na rota Lisboa-Porto, taxas de fuel, de segurança, de emissão de bilhetes ou outras taxas estabelecidas pela TAP superiores às que cobra na rota Lisboa-Madrid.

6.12. A obrigação de limitação tarifária estabelecidas nos termos da presente Cláusula, em particular nos parágrafos B.6.6 e B.6.7, entram em vigor na Data da Decisão. As obrigações de alargamento de gama e de indexação da evolução tarifária na rota Lisboa-Porto estabelecidas nos termos da presente Cláusula, em particular nos parágrafos B.6.1 a B.6.5 e B.6.8 a B.6.10, respectivamente, entram em vigor na Estação IATA imediatamente subsequente à estação IATA em curso na Data da Decisão. Para evitar qualquer dúvida, sublinha-se apenas que o disposto no presente parágrafo quanto ao momento em que entram em vigor as obrigações de alargamento de gama e de indexação da evolução tarifária na rota Lisboa-Porto estabelecidas nos termos da presente Cláusula, em particular nos parágrafos B.6.1 a B.6.5 e B.6.8 a B.6.10, não afecta, em qualquer caso, as condições de venda/reserva de bilhetes que tiverem sido praticadas pela TAP em momento anterior ao da entrada em vigor dessas obrigações, ainda que se refiram a voos a operar na Estação IATA na qual se verifica a entrada em vigor das obrigações em causa. As obrigações de alargamento de gama, de limitação e de indexação da evolução tarifária na rota Lisboa-Porto estabelecidas nos termos da presente Cláusula vigorarão até ao termo da 6ª Estação IATA subsequente à Estação

IATA em curso na Data da Decisão, sem prejuízo do disposto nos parágrafos B.6.13 e B.6.14, abaixo.

6.13. O presente compromisso de limitação e indexação tarifária suspende-se no momento em que um Novo Operador inicie operações na rota Lisboa-Porto. A suspensão mantém-se enquanto se mantiver pelo menos um Novo Operador a oferecer um Serviço Aéreo Concorrente na referida rota. O abandono superveniente da exploração da rota por todos os Novos Operadores determinará o renascimento das obrigações constantes da presente Cláusula B.6 por parte da TAP, tal como as mesmas valeriam no caso de nunca terem sido suspensas, com efeitos a partir do início da estação IATA subsequente à estação IATA em curso no momento em que se verifique o abandono da rota Lisboa-Porto por todos os Novos Operadores. Para evitar qualquer dúvida, sublinha-se que a suspensão prevista no presente parágrafo B.6.13 não implica qualquer prorrogação do período de vigência do presente compromisso, nos termos previstos no parágrafo B.6.12 acima.

6.14. No caso de o regime jurídico nacional ou espanhol da informação e publicitação dos preços das tarifas de transporte aéreo impuser a inclusão nos mesmos de alguma ou de várias das taxas em questão ou de quaisquer outros encargos até aí cobrados autonomamente e excluídos dos valores constantes das Tabelas dos **Anexos A** e **B**, estes mesmos valores das referidas Tabelas deverão ser corrigidos em conformidade, por forma a acomodar as consequências de tal modificação legislativa e garantir que o mecanismo de indexação não é afectado pela evolução de taxas e impostos estabelecidos por terceiros.

6.15. Caso, por razões alheias à TAP, a generalidade da indústria do transporte aéreo venha a sofrer alterações sensíveis na sua estrutura de custos, as tarifas da rota Lisboa-Porto poderão ser reajustadas de forma a reflectir tais alterações, desde que o reajustamento nesta rota seja semelhante à evolução verificada nas tarifas das demais rotas operadas em regime de concorrência, e após o Mandatário haver confirmado à TAP, a solicitação fundamentada desta, que estão preenchidos os aludidos pressupostos para tal reajustamento. Caso o Mandatário não se pronuncie sobre a solicitação da TAP no prazo de 10 (dez) dias úteis, considerar-se-á, para efeitos do disposto no presente parágrafo, que foi obtida pela TAP confirmação por parte do Mandatário.

6.16. Entende-se que a generalidade da indústria do transporte aéreo sofreu alterações sensíveis na sua estrutura de custos, desde que a TAP demonstre que, em pelo menos cinco rotas europeias (domésticas ou internacionais com partida de Lisboa ou Porto) com uma distância ortodrómica inferior a 1.750 Km, nas quais operem pelo menos três companhias aéreas (uma das quais pode ser a TAP), a média simples dos preços das tarifas públicas (aquelas que são do conhecimento de terceiros em virtude de se encontrarem publicitados nos Global Distribution Systems) de cada uma de pelo menos

três companhias aéreas (uma das quais pode ser a TAP) tenha aumentado, num período de 12 (doze) meses, em valor igual ou superior a 10%; entende-se que o reajustamento admitido será "semelhante à evolução verificada nas tarifas das demais rotas operadas em regime de concorrência" quando o aumento da média simples das tarifas públicas da TAP para a rota Lisboa-Porto não exceder a média simples dos aumentos verificados, no mesmo período de 12 (doze) meses, para os preços das tarifas públicas de todas as companhias presentes nas cinco rotas atrás aludidas, exceptuando a TAP.

7. Facilitação de serviços inter-modais

7.1. A pedido de uma companhia ferroviária ou de outra empresa de transporte de superfície, que opere em Portugal ("Parceiro Intermodal"), a TAP compromete-se a realizar, de boa fé e de forma diligente, os melhores esforços no sentido de celebrar um Acordo Intermodal nos termos do qual a TAP prestará serviços de transporte aéreo na rota Lisboa-Porto enquanto parte de um trajecto que inclui o recurso a serviços de transporte terrestre prestados pelo Parceiro Intermodal.

7.2. Qualquer Acordo Intermodal celebrado nos termos desta Cláusula B.7, em princípio, inspirar-se-á nos princípios MITA (incluindo o "*Intermodal Interline Traffic Agreement – Passenger and IATA Recommended Practice, 1780e*") devidamente adaptados às circunstâncias nacionais.

7.3. A obrigação de facilitação de serviços inter-modais estabelecida nos termos da presente Cláusula B.7., vigorará até ao termo da 10ª Estação IATA subsequente à Estação IATA em curso na Data da Decisão ou até à data em que um Novo Operador inicie operações na rota Lisboa-Porto, consoante o que se verifique primeiro.

7.4. Qualquer Acordo Intermodal celebrado nos termos da presente Cláusula B.7. cessará automaticamente na eventualidade de a TAP cessar operações na rota Lisboa-Porto, sem prejuízo do compromisso da TAP relativo à garantia de Frequências mínimas na rota Lisboa-Porto, nos termos estabelecidos na Cláusula B.5.

C. ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR DOS COMPROMISSOS

1. Mandatário

1.1. Escolha e substituição do Mandatário

1.1.1. A TAP compromete-se a mandatar uma entidade por si escolhida, de acordo com o procedimento previsto nesta secção C.1.1, para, no interesse da Autoridade da Concorrência e a expensas da TAP, acompanhar e fiscalizar o cumprimento dos Compromissos.

1.1.2. O Mandatário deverá ser uma entidade familiarizada com a indústria do transporte aéreo e ter a experiência, competência e independência adequadas ao exercício do respectivo mandato. O Mandatário não manterá nem terá mantido no ano civil precedente, directa ou indirectamente, qualquer relação laboral, de prestação de serviços de consultoria ou outra com o Grupo TAP ou a PGA.

1.1.3. Nos 20 (vinte) dias úteis seguintes à Data da Decisão, a TAP entregará à Autoridade da Concorrência a proposta de identificação de duas ou mais entidades que, no seu entender, podem ser mandatadas para monitorizar e fiscalizar aqueles Compromissos.

1.1.4. A proposta deverá conter informação suficiente com vista a permitir à Autoridade da Concorrência verificar que o Mandatário proposto preenche os requisitos estabelecidos no parágrafo C.1.1.2.

1.1.5. A Autoridade da Concorrência aprovará todas as entidades propostas que considere idóneas para desempenhar as funções em causa. podendo recusar, fundamentadamente, todas ou alguma das entidades propostas pela TAP.

1.1.6. Caso a Autoridade da Concorrência aprove mais do que uma entidade, a TAP negociará livremente com as entidades aprovadas pela Autoridade da Concorrência com vista à celebração do Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos.

1.1.7. Se a Autoridade da Concorrência recusar, fundamentadamente, todas as entidades propostas pela TAP, esta proporá, nos 10 (dez) dias úteis seguintes, o nome de, pelo menos, 2 (duas) novas entidades.

1.1.8. No Caso de a Autoridade da Concorrência aprovar apenas uma das entidades propostas pela TAP, esta empresa poderá

(i) celebrar com a entidade aprovada o Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos, ou

(ii) propor, nos 10 (dez) dias úteis seguintes, o nome de, pelo menos, 2 (duas) novas entidades.

1.1.9. No caso de se verificar a situação prevista nos parágrafos C.1.1.7 ou C.1.1.8.(ii), a Autoridade da Concorrência deverá pronunciar-se sobre a nova proposta da TAP nos termos previstos no parágrafo C.1.1.5 acima. Caso a Autoridade da Concorrência aprove uma ou mais das novas entidades propostas pela TAP, a TAP celebrará com qualquer uma das entidades aprovadas pela Autoridade da Concorrência um Contrato para Acompanhamento e Fiscalização, nos termos previstos na presente secção C.1.1. No caso de a Autoridade da Concorrência recusar, fundamentadamente, todas as entidades propostas pela TAP, aplicar-se-á o disposto no parágrafo C.1.1.7, excepto quanto ao prazo ali referido, que será reduzido a metade.

1.1.10. O Contrato para Acompanhamento e Fiscalização a celebrar nos termos dos parágrafos C.1.1.6 e C.1.1.8.(i), acima, seguirá a minuta prevista no **Anexo C**, devendo o Contrato para Acompanhamento e Fiscalização devidamente assinado ser apresentado por parte da TAP à Autoridade da Concorrência, até 10 (dez) dias úteis após a data da notificação à TAP da aprovação pela Autoridade da Concorrência.

1.1.11. O Mandatário que vier a ser escolhido reiterará por escrito perante a Autoridade da Concorrência a sua vinculação e escrupuloso cumprimento dos deveres e obrigações derivados do mandato e a Autoridade da Concorrência aceitará esta declaração, que será comunicada à TAP pelo Mandatário.

1.1.12. Verificando-se uma situação de imediata execução dos compromissos, ainda na pendência da constituição do Mandatário, a TAP obriga-se a informar imediatamente a Autoridade da Concorrência sobre todas e quaisquer diligências relacionadas com tal execução.

1.2. Funções do Mandatário

1.2.1. O Mandatário terá as seguintes responsabilidades:

(i) supervisionar o pontual cumprimento pela TAP de todas as obrigações que sobre ela impendem conforme estabelecido nos presentes Compromissos nos termos do mandato que lhe foi conferido, nomeadamente mediante confirmação da verificação dos pressupostos previstos nos parágrafos B.2.4, B.5.3 e B. 6.15, nos termos aí estabelecidos;

(ii) propor à TAP as medidas que considere necessárias para garantir o cumprimento pela TAP das condições e obrigações impostas pela Decisão;

(iii) aconselhar e apresentar uma recomendação escrita à Autoridade da Concorrência sobre a conformidade da proposta de Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horária**s** apresentada pela TAP nos termos da secção B.1.5. com os princípios estabelecidos na Cláusula B.1 dos presentes Compromissos e com o modelo de contrato aprovado pela Autoridade da Concorrência;

(iv) elaborar e entregar à Autoridade da Concorrência relatórios sobre o progresso da execução do seu mandato, identificando quaisquer situações em que o Mandatário não tenha conseguido executar o seu mandato; e

(v) a qualquer momento, entregar à Autoridade da Concorrência, a seu pedido, um relatório escrito ou oral relativo a quaisquer matérias do âmbito de aplicação do Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos.

1.2.2. A TAP receberá simultaneamente uma versão não confidencial de qualquer recomendação escrita apresentada pelo Mandatário à Autoridade da Concorrência em conformidade com o disposto no parágrafo C.1.2.1.(iii).

1.2.3. Os relatórios referidos no parágrafo C.1.2.1.(iv) deverão ser enviados à Autoridade da Concorrência no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do fim de cada uma das Estações IATA subsequentes à nomeação do Mandatário ou em qualquer outro momento que a Autoridade da Concorrência determine, e referir-se-á aos desenvolvimentos ocorridos durante o período da Estação IATA imediatamente anterior. A TAP deverá receber simultaneamente uma versão não confidencial de cada um destes relatórios.

1.3. Deveres da TAP para com o Mandatário

1.3.1. A TAP compromete-se a manter o Mandatário regularmente informado sobre o cumprimento dos Compromissos.

1.3.2. A TAP obriga-se, incluindo quanto à PGA após a Data da Operação, a fornecer ao Mandatário toda a informação de que este lhe solicitar e que razoavelmente necessite para cumprir o mandato que lhe foi confiado, incluindo entrevistas com os seus administradores, directores ou outros quadros, acesso a informação contabilística, comercial e técnica, incluindo tarifários e suas estruturas, relatórios de consultores externos; salvo se se tratar de informação que a TAP ou qualquer sociedade integrada no Grupo TAP esteja legal ou contratualmente impedida de divulgar ou que a TAP razoavelmente repute não necessária para o cumprimento do mandato, do que dará conhecimento, no prazo de 2 (dois) dias úteis, à Autoridade da Concorrência, com indicação dos fundamentos em que baseou a sua escusa; A Autoridade da Concorrência, decidirá de forma fundamentada sobre tal escusa.

1.4. Instruções da Autoridade da Concorrência

1.4.1. A Autoridade da Concorrência terá o direito, devidamente consagrado no Contrato para Acompanhamento e Fiscalização celebrado nos termos da minuta prevista no **Anexo C**, de, por iniciativa própria ou a pedido da TAP ou do Mandatário, dar a este último as instruções que repute necessárias ao cumprimento dos Compromissos a que se refere o mandato, considerando-se como justa causa de resolução do contrato a inobservância ou desobediência do Mandatário às instruções que este receba da Autoridade da Concorrência.

1.5. Cessação do Mandato

1.5.1. O Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos vigorará pelo período correspondente às 10 (dez) Estações IATA seguintes à Estação IATA em curso na Data da Decisão.

1.5.2. O disposto no parágrafo B.1.4.3 não implica a manutenção das funções do Mandatário para lá do termo previsto no parágrafoC.1.5.1 acima; contudo se o Novo Operador apresentar protesto ou reclamação fundamentados junto da Autoridade da Concorrência quanto a um eventual desrespeito pela TAP da obrigação prevista na secção B.1.4, a Autoridade da Concorrência poderá determinar a TAP a celebrar um novo Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos (ou a prorrogar o contrato existente, sendo esse o caso) para o período de tempo durante o qual aquele compromisso deva ainda ser respeitado, aplicando-se com as necessárias adaptações as regras estipuladas na presente Cláusula C.1, excepto quanto aos prazos, que serão reduzidos a metade.

1.5.3. A TAP não poderá substituir o Mandatário sem que obtenha o consentimento prévio da Autoridade da Concorrência.

1.5.4. Em caso de incumprimento reiterado, manifesto, grosseiro ou grave, por parte do Mandatário, das funções que lhe foram confiadas ou das obrigações a seu cargo, ou por qualquer outra justa causa, incluindo a existência ou superveniência de um conflito de interesses:

(i) a Autoridade da Concorrência pode, após ter ouvido o Mandatário, requerer à TAP que substitua o Mandatário; ou

(ii) a TAP, mediante aprovação prévia da Autoridade da Concorrência, pode proceder à substituição do Mandatário.

1.5.5. Caso o Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos cesse nos termos dos parágrafos C.1.5.3 e C.1.5.4 acima, poderá ser exigido ao Mandatário que permaneça no exercício das suas funções até que um novo Mandatário seja nomeado e

ao qual o Mandatário tenha transmitido toda a informação relevante.

1.5.6. No caso de o Mandatário cessar as funções respectivas, nos termos dos parágrafos C.1.5.3 e C.1.5.4 anteriores, terá lugar novo processo de indicação e escolha de Mandatário, cujos termos serão idênticos aos do processo estabelecido na secção C.1.1, acima, excepto quanto aos prazos ali referidos, que serão reduzidos a metade.

1.5.7. Fora dos casos previstos nos parágrafos anteriores, o Mandatário poderá ainda cessar as suas funções no caso de a Autoridade da Concorrência, a pedido da TAP ou por iniciativa própria, o desobrigar do exercício das mesmas, sem prejuízo de a Autoridade da Concorrência, se o entender conveniente, poder exigir à TAP subsequentemente a re-nomeação do Mandatário.

2. Disposições gerais

2.1. Os Compromissos são oferecidos exclusivamente no contexto da operação de concentração notificada, sendo vinculativos em relação à TAP e às empresas do Grupo TAP. Os Compromissos produzirão efeitos a partir da Data da Decisão, não sendo exigível à TAP que disponibilize Faixas Horárias em momento anterior ao do início da Estação IATA subsequente à Estação IATA em curso na Data da Decisão. Caso a operação de concentração em causa não se realize por qualquer razão, estes Compromissos deixarão automaticamente de ser aplicáveis.

2.2. Qualquer sistema de resolução rápida de litígios que venha a ser previsto nos termos dos parágrafos B.1.2.12, B.3.4 e B.4.3, não estabelecerá nenhum efeito suspensivo da execução dos Compromissos como consequência do seu mero desencadeamento processual, nem tampouco poderá implicar uma suspensão da manutenção da totalidade das obrigações decorrentes dos Compromissos.

2.3. Em circunstâncias excepcionais, imprevisíveis à data de apresentação do presente documento, e não imputáveis à TAP, o Mandatário, na sequência de solicitação devidamente fundamentada da TAP, poderá propor à Autoridade da Concorrência a alteração de prazos para cumprimento de obrigações definidas no presente documento para efeitos de implementação dos Compromissos (mas não sobre os seus prazos de vigência), devendo a Autoridade da Concorrência pronunciar-se sobre tal solicitação com salvaguarda do interesse público e da adequação dos mesmos.

2.4. A TAP obriga-se a tornar e manter públicos os compromissos por si assumidos perante a Autoridade da Concorrência e que se destinam a fomentar a entrada de Potenciais Novos Concorrentes que pretendam explorar um Serviço Aéreo Concorrente, a saber, os compromissos de cedência de Faixas Horárias para a rota Lisboa-Porto (previsto na Cláusula B.1), de “congelamento” de Frequências nesta rota (previsto na Cláusula B.2)

e a celebração de Acordos de Interline e de participação no programa de passageiro frequente da TAP (previstos nas Cláusulas B.3 e B.4, respectivamente), até à data da extinção dos compromissos em causa.

Para este efeito, a TAP incluirá, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da Data da Operação no seu site uma informação sumária do teor de cada um de tais compromissos, em português e inglês, e enviará, a qualquer potencial interessado que lho solicite, o texto final dos mesmos, tal como aprovado pela Autoridade das Concorrência (e bem assim, o modelo de Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias que vier a ser aprovado) e constante da Decisão, mas desprovido de quaisquer elementos confidenciais ou protegidos pelo segredo de negócio, se os houver.

No mesmo prazo, a TAP depositará igualmente junto da Coordenação de Slots dos aeroportos de Lisboa e do Porto (e do INAC se este nisso concordar) idêntico documento, autorizando o depositário a facultá-lo para consulta e cópia a qualquer interessado. A TAP obriga-se a indicar no seu site esta forma de publicitação e disponibilização do citado documento.

Lisboa, de Junho de 2007

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Prof. Dr. Abel Mateus
(Presidente)

Doutor Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dr.ª Teresa Moreira
(Vogal)

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Sub-classes de reserva a implementar na rota Lisboa-Porto nos termos da Cláusula B.6

Anexo B. Tarifas integradas nas sub-classes de reserva "Y" e "C" nas rotas Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, que vigoravam no dia 30 de Abril de 2007

Anexo C. Minuta de Contrato para Acompanhamento e Fiscalização

ANEXO A

SUB-CLASSES DE RESERVA A IMPLEMENTAR NA ROTA LISBOA-PORTO NOS TERMOS DA CLÁUSULA B.6

Tabela 1 **Sub-classes de reserva da Estrutura Tarifária**				**Tabela 2** **Tarifas das Sub-classes de reserva da Estrutura Tarifária**		**Tabela 3** **Sub-classes de referência na rota Lisboa-Madrid**		
Categoria tarifária	**Sub-classes na rota Lisboa-Porto**	**Descrição de condições das sub-classes da rota Lisboa Porto**	**Milhagem (PPF)**	**Valor das tarifas (euros)**		**Sub-classe de Referência**	**Preços das tarifas das Sub-classes de Referência em 30 de Abril de 2007 (euros)**	
				(ida e volta)	(bilhete simples)		(ida e volta)	(bilhete simples)
Económica	W	Preço do bilhete não reembolsável em caso de desistência; Alteração de data é possível com penalização de 65 euros; Estadia mínima: 2 noites	100%	158		W	158	-
	K	Preço do bilhete não reembolsável em caso de desistência; Alteração de data é possível com penalização de 65 euros; Estadia mínima: 2 noites	100%	140		K	140	-
	U	Preço do bilhete não reembolsável em caso de desistência; Alteração de data é possível com penalização de 65 euros; Estadia mínima: 2 noites; Advanced Purchase: 10 dias	100%	98		U	98	-
		Preço do bilhete não reembolsável em caso de desistência; Alteração de data é possível com penalização de 65 euros;	100%	98			98	-

	E	Não é permitida qualquer alteração; Estadia mínima: 2 noites; Advanced Purchase: 14 dias	50%	68		E	68	-
		Não é permitida qualquer alteração;	50%	68			68	-
	T	Não é permitida qualquer alteração; Estadia mínima: 2 noites; Advanced Purchase: 21 dias	50%	48		T	48	-
		Não é permitida qualquer alteração;	50%	48			48	-

ANEXO B

TARIFAS INTEGRADAS NAS SUB-CLASSES DE RESERVA "Y" E "C" NAS ROTAS LISBOA-PORTO E LISBOA-MADRID, QUE VIGORAVAM NO DIA 30 DE ABRIL DE 2007

Tabela 1 **Tarifas praticadas pela TAP na rota Lisboa-Porto, para as classe "C" e "Y"**				**Tabela 2** **Tarifas praticadas pela TAP para as classe "C" e "Y" na rota Lisboa-Madrid**		
Classe tarifária	**Sub-classes existentes na rota Lisboa-Porto em 30 de Abril de 2007**	**Valor das correspondentes tarifas (euros)**		**Sub-classes de reserva**	**Valor das correspondentes tarifas em 30 de Abril de 2007 (euros)**	
		(ida e volta)	(bilhete simples)		(ida e volta)	(bilhete simples)
Executiva	C	208	104	C	613	309
Económica	Y	172	86	Y	473	237

ANEXO C

MINUTA DE CONTRATO PARA ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO

MINUTA

Contrato para Acompanhamento e Fiscalização de Compromissos (assumidos no contexto de decisão de não-oposição a uma operação de concentração)

Entre:

1.º - [•], pessoa colectiva n.º [•], com sede [•], com o capital social de [•], matriculada na Conservatória do Registo Comercial de [•], neste acto representada por F [•] e F [•], na qualidade de Administradores com poderes para o acto (doravante "Mandante"),

e

2.º - [•], pessoa colectiva n.º [•], com sede [•], com o capital social de [•], matriculada na Conservatória do Registo Comercial de [•], neste acto representada por F [•] e F [•], na qualidade de Administradores com poderes para o acto (doravante "Mandatário");

(colectivamente denominados "Contraentes")

Considerando que:

A. A Autoridade da Concorrência adoptou, nos termos e para os efeitos do art. 37.º, n.º 1, alínea a) e n.º 2 da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, uma decisão de não oposição à operação de aquisição do controlo exclusivo da sociedade Portugália – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. pela sociedade Transportes Aéreos Portugueses, S.G.P.S., S.A., no Processo n.º Ccent. 57/2006 – *TAP/PGA* (doravante "Decisão");

B. A Decisão foi sujeita a um conjunto de compromissos por parte da notificante, de natureza estrutural e comportamental, e de condições e obrigações acessórias (doravante "Conjunto de Compromissos");

C. Integram o Conjunto de Compromissos assumidos pelo Mandante perante a Autoridade da Concorrência, os Compromissos de disponibilização de faixas horárias para a rota Lisboa-Porto, de "congelamento" de frequências ("frequency freeze") na

rota Lisboa-Porto; de celebração de acordos de interline; de celebração de acordos relativo ao programa de passageiro frequente do Mandante; de garantia mínima de frequências diárias na rota Lisboa-Porto; de alargamento de gama, limitação e indexação tarifária na rota Lisboa-Porto; de facilitação de serviços inter-modais e de cumprir as correspondentes obrigações acessórias, nos termos previstos no Conjunto de Compromissos;

D. Incumbe à Autoridade da Concorrência fiscalizar e garantir o cumprimento do Conjunto de Compromissos;

E. Os termos e condições do presente contrato de mandato foram aprovados pela Autoridade da Concorrência em [•];

é celebrado o presente contrato de mandato, integrado pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1ª.

(Objecto, Escopo e Natureza do Mandato)

1. Nos termos e condições do presente Contrato, o Mandante confere ao Mandatário, que aceita, mandato exclusivo de proceder por conta do Mandante, e igualmente no interesse da Autoridade da Concorrência, ao acompanhamento e à fiscalização do processo de cumprimento do Conjunto de Compromissos pelo Mandante (doravante Mandato).
2. O presente Contrato é celebrado no âmbito do Conjunto de Compromissos e tem por escopo promover a execução do Conjunto de Compromissos, com obrigação do Mandatário de supervisionar o pontual cumprimento pelo Mandante de todas as obrigações que sobre ele impendem nos termos do Conjunto de Compromissos.
3. O Mandato é conferido no interesse da Autoridade da Concorrência, na qualidade de entidade perante a qual foi assumido o Conjunto de Compromissos pelo Mandante e a quem incumbe fiscalizar e garantir o cumprimento dos mesmos.

Cláusula 2ª.

(Poderes, Deveres e Direitos do Mandatário)

1. O Mandatário fica obrigado a praticar todos os actos jurídicos e materiais necessários à fiscalização plena e atempada do Conjunto dos Compromissos, designadamente:

a) Entregar à Autoridade da Concorrência, devidamente assinada, a declaração cuja minuta constitui o **Anexo 1**, nos (5) cinco dias úteis seguintes à data da celebração do presente Contrato;

b) Elaborar e entregar à Autoridade da Concorrência, com cópia da versão não confidencial para o Mandante, no prazo de 20 (vinte) dias úteis a contar do fim de cada uma das Estações IATA subsequentes à data de início das funções do Mandatário nos termos da Cláusula 11ª, n.º 1, ou em qualquer outro momento que a Autoridade da Concorrência determine, relatórios sobre o progresso da execução do seu Mandato, identificando quaisquer situações em que o Mandatário não tenha conseguido executar o seu Mandato, por referência aos desenvolvimentos ocorridos durante o período da Estação IATA imediatamente anterior;

c) Aconselhar e apresentar uma recomendação escrita à Autoridade da Concorrência, com cópia não confidencial para o Mandante, sobre a conformidade da proposta de minuta de Acordo de Cedência Temporária de Uso de Faixas Horárias que for apresentada pelo Mandante nos termos da Cláusula B.1.5. do Conjunto de Compromissos com os princípios estabelecidos na Cláusula B.1 e com o modelo de contrato previamente aprovado pela Autoridade da Concorrência;

d) Confirmar, a solicitação do Mandante, a verificação dos pressupostos previstos nos parágrafos B.2.4, B.5.3 e B.6.15 do Conjunto de Compromissos, nos termos aí estabelecidos;

e) Propor ao Mandante as medidas que considere necessárias para garantir o cumprimento pelo Mandante das condições e obrigações impostas pela Decisão.

f) Sempre que julgue necessário e oportuno, indicar por escrito à Autoridade da Concorrência, com cópia para o Mandante, medidas que, no seu entender, devem ser tomadas para sanar a violação, por parte do Mandante, do Conjunto de Compromissos e informar sobre a execução cabal e atempada do Conjunto de Compromissos;

g) Informar por escrito ou oralmente a Autoridade da Concorrência sobre a execução do Mandato, sempre que tal se justifique ou lhe seja solicitado pela Autoridade da Concorrência;

h) Dar imediatamente a conhecer à Autoridade da Concorrência qualquer situação que possa impedir ou pôr em causa a boa execução do Mandato ou o cumprimento do Conjunto de Compromissos;

i) Enviar ao Mandante e à Autoridade da Concorrência, e manter actualizada, a lista de pessoas envolvidas na execução do Mandato, as quais só podem ser pessoas físicas sujeitas a dever de sigilo profissional ou, quando tal não suceda, que assinem um termo de confidencialidade previamente aprovado pelo Mandante e pela Autoridade da Concorrência;

j) Dar imediatamente a conhecer ao Mandante e à Autoridade da Concorrência de qualquer conflito de interesse que possa impedir ou pôr em causa a boa execução do Mandato.

2. O Mandatário deve executar o Mandato de forma diligente e de boa-fé.

3. O Mandatário tem direito:

a) A receber a retribuição prevista na Cláusula 6ª;

b) A solicitar ao Mandante toda a informação razoavelmente necessária à boa execução do Mandato;

c) A obter declaração de quitação dos seus deveres, uma vez prestadas as respectivas contas.

Cláusula 3ª.

(Substitutos e Auxiliares)

1. O Mandatário não pode fazer-se substituir por outrem na execução do Mandato e só pode servir-se de auxiliares na execução do Mandato se a tal for previamente autorizado pelo Mandante e pela Autoridade da Concorrência.

2. Para os efeitos do número anterior, considera-se auxiliar qualquer pessoa singular que não esteja ligada ao Mandatário por contrato de trabalho, contrato de administração ou equiparado ou contrato de prestação de serviços celebrado antes da presente data por período superior a dois anos, ou qualquer pessoa colectiva que, à luz do disposto no art. 486.º do Código das Sociedades Comerciais, mas independentemente da localização de sede respectiva, não seja dominada, dominante ou sujeita ao domínio de quem domina o Mandante.

Cláusula 4ª.

(Prestação de serviços a outras entidades)

Durante a vigência do Mandato, o Mandatário fica impedido de participar em quaisquer negócios que comprometam ou possam razoavelmente pôr em causa o cumprimento dos

seus deveres para com o Mandante e a Autoridade da Concorrência, salvo com autorização dada por ambos.

Cláusula 5ª.

(Deveres, Direitos e Instruções do Mandante)

1. O Mandante fica obrigado a:
   a) Colaborar de boa-fé com o Mandatário para que este possa cumprir o Mandato;
   b) Fornecer ao Mandatário a informação razoavelmente necessária à boa execução do Mandato, nos termos previstos no Conjunto de Compromissos do Mandante, designadamente na sua Cláusula C.1.3.2; a invocação de qualquer causa que legitime a escusa de prestação de informação solicitada será levada ao conhecimento da Autoridade da Concorrência por parte do Mandante, de forma fundamentada, no prazo de 2 (dois) dias úteis a contar da data em que tenha recusado a prestação de informação solicitada pelo Mandatário;
   c) Desde que tal lhe seja solicitado pela Autoridade da Concorrência, dar ao Mandatário o apoio logístico de que ele razoavelmente necessite para a boa execução do Mandato;
   d) Pagar ao Mandatário a retribuição prevista na Cláusula 6ª.
2. O Mandante tem o direito de dar ao Mandatário as instruções que repute necessárias à boa execução do Mandato, desde que as referidas instruções tenham sido previamente autorizadas pela Autoridade da Concorrência.

Cláusula 6ª.

(Retribuição)

1. Como contrapartida pelo Mandato, o Mandatário tem o direito a receber uma retribuição [de [•]/calculada nos termos que se seguem: [•] [A modalidade de retribuição acordada entre o Mandante e o Mandatário não poderá inibir ou desincentivar o Mandatário do cumprimento escrupuloso dos actos de monitorização e fiscalização que estão a seu cargo].
2. A retribuição será paga pelo Mandante [forma de pagamento].

Cláusula 7ª.

(Direitos e Instruções da Autoridade da Concorrência)

1. A Autoridade da Concorrência tem o direito de solicitar a todo o tempo ao Mandatário a informação razoavelmente necessária para acompanhar a execução do Mandato e garantir o cumprimento do Conjunto de Compromissos.
2. O Mandante e o Mandatário reconhecem à Autoridade da Concorrência o direito de, por iniciativa própria ou a pedido do Mandante e/ou do Mandatário, dar a este último as instruções que repute necessárias ao cumprimento do Conjunto de Compromissos, sem prejuízo do estabelecido na Cláusula 5ª, n.º 2.
3. A Autoridade da Concorrência notificará, simultaneamente, o Mandatário e o Mandante, da recepção e aceitação por parte da Autoridade da Concorrência da declaração do Mandatário, conforme minuta que constitui o **Anexo 1**.

Cláusula 8ª.

(Confidencialidade)

1. As partes só divulgarão a existência e o teor do presente Contrato, e dos seus anexos, em cumprimento de disposição legal ou regulamentar, de decisão administrativa, de sentença de tribunal judicial ou arbitral transitada em julgado, ou sempre que tal seja indispensável ao cumprimento das suas obrigações, casos em que, de todo o modo, divulgarão apenas a informação estritamente necessária para o efeito e, sempre que possível, concertarão com a respectiva contra-parte o teor da informação a divulgar e as condições da sua divulgação.
2. O Mandatário não divulgará qualquer informação de natureza confidencial ou que consubstancie segredo de negócio do Mandante a que tenha tido acesso no âmbito da execução do seu Mandato. Tal informação não será assim tornada pública pelo Mandatário nem estará acessível a qualquer entidade terceira..

Cláusula 9ª.

(Notificações e Modificação)

1. Quaisquer notificações exigidas ou permitidas nos termos do presente Contrato serão efectuadas por carta registada com aviso de recepção para a sede ou residência dos Contraentes indicada no cabeçalho do presente Contrato.

2. A alteração da morada de qualquer dos Contraentes só produzirá efeitos se for comunicada aos restantes Contraentes, através de carta registada com aviso de recepção.
3. Qualquer modificação ao presente Contrato revestirá a forma de documento escrito assinado por todos os Contraentes. O Mandato não pode, todavia, ser modificado sem o consentimento prévio e escrito da Autoridade da Concorrência.

Cláusula 10ª.

(Ineficácia ou Inexequibilidade Parciais)

A ineficácia ou inexequibilidade de alguma das disposições deste Contrato não prejudica a eficácia e exequibilidade das demais. A disposição ineficaz ou inexequível considerar-se-á substituída por aquela que melhor sirva o fim económico visado pelos Contraentes com tal disposição.

Cláusula 11ª.

(Início de Funções, Revogação e Caducidade do Mandato)

1. O Mandatário inicia as suas funções no dia útil seguinte ao da recepção por parte do Mandatário da notificação da recepção e aceitação por parte da Autoridade da Concorrência da declaração do Mandatário, nos termos previstos na Cláusula 7ª, n.º3.
2. O Mandato vigorará até ao termo do período correspondente às 10 (dez) Estações IATA seguintes à Estação IATA em curso na Data da Decisão, sem prejuízo do disposto no parágrafo seguinte.
3. O Mandato só pode ser revogado:
   a) Antes do início de funções do Mandatário, mediante declaração conjunta do Mandante e da Autoridade da Concorrência;
   b) Por acordo entre o Mandante e o Mandatário, aceite pela Autoridade da Concorrência;
   c) Por decisão, devidamente fundamentada, da Autoridade da Concorrência;
   d) Por iniciativa do Mandante, se tiver ocorrido justa causa;
   e) Por iniciativa do Mandatário, nos termos legais, desde que comunicada à Autoridade da Concorrência e ao Mandante com pelo menos 30 dias de antecedência.
4. A pretensão do Mandante de invocar justa causa que legitime a revogação do Mandato, nomeadamente o incumprimento reiterado, manifesto, grosseiro ou grave, por parte

do Mandatário, das funções que lhe foram confiadas, deve ser previamente comunicada à Autoridade da Concorrência que decidirá de forma fundamentada sobre a existência ou não de justa causa.

Cláusula 12ª.

(Interpretação)

Em caso de dúvida, as disposições do presente Contrato devem ser interpretadas em conformidade com a Decisão e o Conjunto de Compromissos.

Cláusula 13ª.

(Lei Aplicável)

1. O presente Contrato rege-se pela lei portuguesa, sendo-lhe aplicável, no que aqui se não encontrar regulado, o disposto nos artigos 1157.º a 1184.º do Código Civil.
2. As obrigações assumidas pelo Mandatário a favor da Autoridade da Concorrência ficam sujeitas ao disposto nos artigos 443.º a 451.º do Código Civil, valendo a aceitação pela Autoridade da Concorrência da declaração a que se refere a Cláusula 7ª, n.º 3, como adesão nos termos e para os efeitos do art. 447.º, n.º 3 do Código Civil.

Cláusula 14ª.

(Jurisdição)

Para a resolução de qualquer litígio emergente do presente Contrato que não tenha sido superado por negociação de boa fé entre os Contraentes, é competente o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa, com expressa renúncia a qualquer outro.

O presente Contrato é feito em três vias, uma para o Mandante, uma segunda para o Mandatário e a última para a Autoridade da Concorrência.

Data

Assinaturas

Anexo 1

Declaração

[•] declara perante a Autoridade da Concorrência que, no âmbito dos compromissos assumidos pela sociedade Transportes Aéreos Portugueses, S.G.P.S., S.A., no Processo n.º Ccent. 57/2006 – *TAP/PGA*, celebrou com a sociedade Transportes Aéreos Portugueses, S.G.P.S., S.A. um contrato de mandato para monitorizar e fiscalizar o pontual cumprimento pelo Mandante dos compromissos por si assumidos perante a Autoridade da Concorrência, que o referido contrato foi celebrado no interesse da Autoridade da Concorrência e que o beneficiário das obrigações por si assumidas é a Autoridade da Concorrência, entidade perante a qual se compromete a cumpri-las de boa-fé, de forma diligente, e de acordo com os mais elevados padrões técnicos, éticos e deontológicos.

Data
Assinaturas

A Autoridade da Concorrência acusa a recepção e aceita a declaração supra, valendo esta aceitação como adesão nos termos e para os efeitos do artigo 447.º, n.º 3 do Código Civil.

Data
Assinaturas

ANEXO I – ROTAS OPERADAS PELA PGA E PELA TAP

Rotas Intra-Europeias

Portugal			
PGA **Rotas Directas**	**PGA** **Rotas Indirectas**	**TAP** **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Indirectas**
Lisboa-Porto		**Lisboa-Porto**	
Lisboa-Funchal		**Lisboa-Funchal**	
		Lisboa-Faro	
	Porto-Lisboa-Funchal	Porto-Funchal	
		Lisboa-Porto Santo	
		Porto-Porto Santo	
		Lisboa-Terceira	
		Lisboa-Ponta Delgada	
		Lisboa-Horta	
		Lisboa-Pico (Directo ida, mas não regresso, o qual é via Terceira)	
	Faro-Lisboa-Funchal		Faro-Lisboa-Funchal
	Porto-Lisboa-Faro		Porto-Lisboa-Faro

Espanha			
PGA **Rotas Directas**	**PGA** **Rotas Indirectas**	**TAP** **Rotas Directas**	**TAP** **Rotas Indirectas**
Lisboa-Barcelona		**Lisboa-Barcelona**	
Porto-Barcelona			Porto-Lisboa-Barcelona
Lisboa-Madrid		**Lisboa-Madrid**	
Porto-Madrid			Porto-Lisboa-Madrid
Lisboa-Málaga			Lisboa-Madrid-Málaga / Lisboa-Barcelona-Málaga
Lisboa-Bilbau			Lisboa-Madrid-Bilbau / Lisboa-Barcelona-Bilbau
Lisboa-Pamplona			
Lisboa-La Coruña			Lisboa-Madrid- La Coruña / Lisboa-Barcelona- La Coruña
	Lisboa-Madrid-Fuerteventura		Lisboa-Madrid-Fuerteventura
	Lisboa-Barcelona-Menorca		Lisboa-Madrid-Menorca
	Lisboa-Madrid-Las Palmas		Lisboa-Madrid-Las Palmas

	Lisboa-Madrid-Santiago Compostela		Lisboa-Madrid-Santiago Compostela
	Lisboa-Madrid-Tenerife (Sul e Norte)		Lisboa-Madrid-Tenerife Sul
	Lisboa-Lanzarote: Lisboa-Barcelona-Lanzarote Lisboa-Madrid-Lanzarote		Lisboa-Lanzarote: Lisboa-Barcelona-Lanzarote Lisboa-Madrid-Lanzarote
	Lisboa-Ibiza: Lisboa-Barcelona-Ibiza Lisboa-Madrid-Ibiza		Lisboa-Ibiza: Lisboa-Barcelona-Ibiza Lisboa-Madrid-Ibiza
	Lisboa-Palma de Maiorca: Lisboa-Barcelona-Palma de Maiorca Lisboa-Madrid-Palma de Maiorca		Lisboa-Palma de Maiorca: Lisboa-Barcelona-Palma de Maiorca Lisboa-Madrid-Palma de Maiorca
	Porto-Lanzarote: Porto-Barcelona-Lanzarote Porto-Madrid-Lanzarote		
	Porto-Barcelona-Ibiza		
	Porto-Barcelona-Menorca		
	Porto-Barcelona-Palma de Maiorca		
	Porto-Madrid-Fuerteventura		
	Porto-Madrid-Ibiza		
	Porto-Madrid-Las Palmas		
	Porto-Madrid-Palma de Maiorca		
	Porto-Madrid-Santiago de Compostela		
	Porto-Madrid-Tenerife (Sul e Norte)		

Itália			
PGA Rotas Directas	**PGA Rotas Indirectas**	**TAP Rotas Directas**	**TAP Rotas Indirectas**
Lisboa-Milão		**Lisboa-Milão**	
Porto-Milão			Porto-Lisboa-Milão
		Lisboa-Roma	

		Lisboa-Veneza	

França			
PGA Rotas Directas	**PGA Rotas Indirectas**	**TAP Rotas Directas**	**TAP Rotas Indirectas**
Porto-Paris (CDG)		**Porto-Paris (Orly)**	
Lisboa-Lyon			
Porto-Lyon			
Lisboa-Marselha			
Lisboa-Nice			
Porto-Nice			
Lisboa-Toulouse			
Lisboa-Clermont-Ferrant (sazonal: Maio-Set)			
Porto- Clermont-Ferrant (sazonal:Jun-Out)			
Porto-Marselha (sazonal:Abril-Out)			
		Lisboa-Paris (Orly e CDG)	
	Lisboa-Lyon-Metz Nancy		
	Lisboa-Lyon-Lorient		
	Porto-Lyon-Metz Nancy		
	Porto-Lyon-Lorient		
	Lisboa-Lyon-Brest		
	Porto-Lyon-Brest		

Suíça			
PGA Rotas Directas	**PGA Rotas Indirectas**	**TAP Rotas Directas**	**TAP Rotas Indirectas**
Porto-Zurique			
		Lisboa-Zurique	
		Lisboa-Genebra	
		Porto-Genebra	
	Lisboa-Lyon-Basileia		
	Porto-Lyon-Basileia		

Holanda			
PGA Rotas Directas	**PGA Rotas Indirectas**	**TAP Rotas Directas**	**TAP Rotas Indirectas**
Porto-Amsterdão		**Porto-Amsterdão**	
	Lisboa-Porto-Amsterdão	Lisboa-Amsterdão	

	(escala com o mesmo n.º de voo)		

Alemanha			
PGA Rotas Directas	**PGA Rotas Indirectas**	**TAP Rotas Directas**	**TAP Rotas Indirectas**
	Lisboa-Lyon-Munique	Lisboa-Munique	
		Lisboa-Frankfurt	
	Porto-Paris-Hamburgo		Porto-Frankfurt-Hamburgo
	Porto-Paris-Hanover		Porto-Frankfurt-Hanover
	Porto-Paris-Nuremberga		Porto-Frankfurt-Nuremberga
	Lisboa-Dusseldorfe: Lisboa-Lyon-Dusseldorfe		Lisboa-Dusseldorfe: Lisboa-Munique-Dusseldorfe Lisboa-Frankfurt-Dusseldorfe
	Porto-Lyon-Dusseldorfe		Porto-Frankfurt-Dusseldorfe
	Porto-Lyon-Munique		Porto-Lisboa-Munique
	Lisboa-Estugarda: Lisboa-Lyon-Estugarda		Lisboa-Estugarda: Lisboa-Frankfurt-Estugarda Lisboa-Munique-Estugarda
	Porto-Lyon-Estugarda		Porto-Frankfurt-Estugarda

Outros Destinos Europa			
PGA Rotas Directas	**PGA Rotas Indirectas**	**TAP Rotas Directas**	**TAP Rotas Indirectas**
		Lisboa-Budapeste	
		Faro-Londres [CONFIDENCIAL]	
		Porto-Londres	
		Lisboa-Londres	
		Funchal-Londres	
		Lisboa-Bruxelas	
		Lisboa-Luxemburgo	
		Porto-Luxemburgo	
		Lisboa-Copenhaga	

		Lisboa-Oslo	
		Lisboa-Estocolmo	
		Lisboa-Praga	
	Porto-Paris-Estocolmo		Porto-Lisboa-Estocolmo
	Porto-Paris-Copenhaga		Porto-Lisboa-Copenhaga
	Porto-Paris-Oslo		Porto-Lisboa-Oslo
	Porto-Paris-Aberdeen		Porto-Londres-Aberdeen
	Porto-Paris-Edimburgo		Porto-Londres-Edimburgo
	Porto-Paris-Atenas		
	Porto-Paris-Varsóvia		
	Porto-Paris-Liubliana		
	Porto-Paris-Birmingham		
	Porto-Paris-Gotemburgo		
	Porto-Paris-Newcastle		

Rotas Inter-Continentais

Rotas Directas Outros Destinos Resto do Mundo	
PGA	**TAP**
	Funchal-Caracas
	Lisboa-Caracas
	Porto-Caracas
	Lisboa-Recife
	Lisboa-Rio de Janeiro
	Lisboa-São Paulo
	Lisboa-Salvador
	Lisboa-Fortaleza
	Lisboa-Natal
	Lisboa-Nova Iorque
	Lisboa-Sal
	Lisboa-Dakar
	Lisboa-São Tomé e Príncipe
	Lisboa-Bissau
	Lisboa-Joanesburgo
	Lisboa-Luanda
	Lisboa-Maputo
Rotas Indirectas Outros Destinos Resto do Mundo	
Lisboa-Madrid-Santo Domingo	
Porto-Madrid-Santo Domingo	