

DECISÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
PROCESSO CCENT. Nº 33/2007 – AIR BERLIN/LOMA

23/7/2007

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO		4
2.	AS PARTES		4
2.1.	Empresas Participantes	4	
2.1.1.	Sociedade Adquirente	4	
2.1.2.	Sociedade a adquirir	5	
3.	NATUREZA DA OPERAÇÃO		5
4.	MERCADO RELEVANTE		6
4.1.	Rotas operadas pela Air Berlin e pela LTU	6	
4.2.	Mercado relevante do produto	7	
4.2.1.	Posição da Notificante	7	
4.2.2.	Posição da AdC	10	
4.3.	Mercado geográfico relevante	16	
5.	AValiação Jus-Concorrencial		16
5.1.	Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota	16	
5.2.	Transporte aéreo de passageiros – Avaliação rota a rota	19	
5.2.1.	Düsseldorf-Faro	19	
5.2.2.	Munique-Faro	21	
5.2.3.	Frankfurt (Main)-Faro	23	
5.2.4.	Hamburgo-Faro	24	
5.2.5.	Colónia/Bona-Faro	25	
5.2.6.	Düsseldorf-Funchal	27	
5.2.7.	Munique-Funchal	28	
5.2.8.	Berlim-Faro	30	
5.2.9.	Düsseldorf-Lisboa	32	
5.2.10.	Düsseldorf-Porto, Munique-Porto, Munique-Lisboa, Münster/Osnabrück-Faro, Paderborn-Faro, Leipzig-Faro, Dresden-Faro, Nuremberga-Faro, Nuremberga-Funchal, Leipzig-Funchal, Palma de Maiorca-Porto, Palma de Maiorca-Lisboa, Palma de Maiorca-Faro, Frankfurt (Main)-Funchal	36	
5.3.	Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial	37	
6.	PARECER DA ENTIDADE REGULADORA		37
7.	AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS		38
8.	CONCLUSÃO		38

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Volume de Negócios da Air Berlin, em milhões de euros, para os anos de 2004, 2005 e 2006.....	5
Tabela 2: Volumes de negócios da LoMa, em milhões de euros, para os anos de 2004, 2005 e 2006	5
Tabela 3: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin ou pela LTU.....	6
Tabela 4: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Düsseldorf-Faro	19
Tabela 5: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Munique-Faro	22
Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Frankfurt (Main)-Faro ..	23
Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Hamburgo-Faro	24
Tabela 8: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Colónia/Bona-Faro	26
Tabela 9: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Düsseldorf-Funchal.....	27
Tabela 10: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Munique-Funchal.....	29
Tabela 11: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Berlim-Faro	30
Tabela 12: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Düsseldorf-Lisboa.....	32

**DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
PROCESSO CCENT. Nº 33/2007 – AIR BERLIN/LOMA**

1. INTRODUÇÃO

1. Em 11 de Maio de 2007, 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 aquisição pela Air Berlin plc. (doravante “Air Berlin”) do controlo exclusivo da LoMa-Beteiligungsgesellschaft mbH. (doravante “LoMa”).
2. A Operação em apreço configura uma concentração de empresas nos termos da alínea b) do n.º 1 e do n.º 3 do Artigo 8.º da Lei da Concorrência.
3. Em 15 de Junho de 2007, atento o mercado em causa, a Autoridade da Concorrência solicitou, nos termos artigo 39.º, n.º 1 da Lei da Concorrência, que o Instituto Nacional de Aviação Civil (doravante “INAC”) se pronunciasse sobre a presente operação.

2. AS PARTES

2.1. Empresas Participantes

2.1.1. Sociedade Adquirente

4. A Air Berlin plc é a accionista maioritária da sociedade alemã de responsabilidade limitada Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (a Air Berlin plc e a Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG serão doravante denominadas conjuntamente por Air Berlin).
5. A Air Berlin dedica-se principalmente ao transporte aéreo de pessoas, oferecendo, através de vários canais de distribuição (Internet e agentes de viagens), serviços de transporte aéreo na Alemanha, assim como noutros países da Europa¹, do Norte de África e no Médio Oriente, tratando-se na sua esmagadora maioria de destinos de férias.

¹ Os destinos fora da Alemanha são Agadir, Alicante, Argélia, Amesterdão, Antalya, Arrecife (Lanzarote), Astúrias/Oviedo, Atenas, Barcelona, Basel, Belfast, Bilbao, Boumemouth, Budapeste, catânia (Sicília), Chania (Creta), Copenhaga, Corki, Djerba, Faro, Fuerteventura, Funchal (Madeira), Glasgow, Gotemburgo (desde Maio 2007), Helslnquia, Heraklion (Creta), Hurghada, Ibiza, Jerez de la Frontera, Kos, Las Palmas (Gran Canaria), Lisboa, Londres-Stansted, Luxor, Madrid, Mahon (Menorca), Málaga, Malta, Manchester, Marsa AJam, Milão-Bergamo, Monastir, Moscovo, Múrcia, Nápoles (desde Maio 2007), Nice, Porto, Palma de Maiorca, Paris, Rodes, Rimini, Roma, Samos, Santa Cruz (La Palma), Santiago de Compostela, Sevilha, Sharm ei Sheik, 5. Petersburgo, Sylt, Tenerife, Tessalónica, Valência, Viena, Zakyntos e Zurique.

6. O volume de negócios realizado pela adquirente (Air Berlin), para os anos de 2004, 2005 e 2006, é apresentado na Tabela 1 *infra*.

Tabela 1: Volume de Negócios da Air Berlin, em milhões de euros, para os anos de 2004, 2005 e 2006.

PORTUGAL			UNIÃO EUROPEIA			MUNDIAL		
2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
[<2]	[2-150]	[2-150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

2.1.2. Sociedade a adquirir

7. A LoMa é uma sociedade gestora de participações sociais que detém, *inter alia*², 100% do capital social da sociedade alemã LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH, que por seu turno opera uma companhia aérea na Alemanha sob a marca "LTU" (a LoMa e a LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH serão doravante conjuntamente denominadas por LTU).
8. A LTU é uma companhia aérea que se dedica essencialmente ao transporte aéreo de passageiros, operando rotas de curto e médio curso para destinos de férias na Europa, bem como rotas que ligam vários aeroportos alemães a vários aeroportos na América do Norte, nas Caraíbas, em África e na Ásia.
9. O volume de negócios da sociedade adquirida, para os anos de 2004, 2005 e 2006 é o seguinte:

Tabela 2: Volumes de negócios da LoMa, em milhões de euros, para os anos de 2004, 2005 e 2006

PORTUGAL			UNIÃO EUROPEIA			MUNDIAL		
2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
[<2]	[<2]	[>2]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

10. [CONFIDENCIAL]³

11. [CONFIDENCIAL]

² A LoMa detém igualmente [CONFIDENCIAL – Participações Sociais].

³ Na data da assinatura do acordo, a LTU Beteiligungs-und Holding GmbH tinha uma diferente designação social, i.e., Blitz F07 – dreiBig-acht GmbH.

12. **[CONFIDENCIAL]**

13. Tendo presente a actividade da Air Berlin e da LTU, a presente operação de concentração tem natureza horizontal.

4. **MERCADO RELEVANTE**4.1. **Rotas operadas pela Air Berlin e pela LTU**

14. A Air Berlin opera diversas rotas na Alemanha e da Alemanha para outros países da Europa, incluindo Portugal. A grande maioria dos clientes da Air Berlin é, segundo a Notificante, de origem alemã que viaja para destinos fora do país com o propósito de férias ou lazer.

15. A LTU é igualmente uma companhia aérea que oferece voos de diversos aeroportos alemães para destinos na Europa, na América do Norte, nas Caraíbas, na África do Sul e na Ásia. Todos os destinos da LTU, de acordo com a Notificante, são destinos típicos de férias para turistas alemães, os quais representam a maioria dos clientes da LTU.

16. No que se refere às actividades da Air Berlin em Portugal, esta empresa oferece voos para Faro, Lisboa, Funchal e Porto a partir de aeroportos alemães, nomeadamente Dusseldorf, Munique, Berlin, Frankfurt/Main, Hamburgo, Colónia/Bona, Münster/Osnabrück, Paderborn, Leipzig, Dresden, Nuremberga e através do seu *hub* localizado em Palma de Maiorca. Os voos operados a partir dos aeroportos alemães para os aeroportos Portugueses supra mencionados são efectuados, na sua maioria, indirectamente via Palma de Maiorca.

17. Já no que respeita às ligações oferecidas pela LTU com destino a Portugal, esta empresa oferece voos de Dusseldorf, Munique, Berlin, Frankfurt/Main, Hamburgo e Colónia para Faro, Funchal e Lisboa.

18. A Tabela 3 identifica todas as rotas operadas pela Air Berlin ou pela LTU, com origem ou destino em aeroportos nacionais.

Tabela 3: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin ou pela LTU

Air Berlin	LTU
Düsseldorf-Faro	Düsseldorf-Faro
Munique-Faro	Munique-Faro
Berlin-Faro	Berlin-Faro
Frankfurt (Main) - Faro	Frankfurt (Main) - Faro
Hamburgo-Faro	Hamburgo-Faro

Colónia/Bona-Faro	Colónia/Bona-Faro
Düsseldorf-Lisboa	Düsseldorf-Lisboa
Düsseldorf-Funchal	Düsseldorf-Funchal
Munique-Funchal	Munique-Funchal
Düsseldorf-Porto	
Munique-Porto	
Munique-Lisboa	
Münster/Osnabrück-Faro	
Paderborn-Faro	
Leipzig-Faro	
Dresden-Faro	
Nuremberga-Faro	
Nuremberga-Funchal	
Leipzig-Funchal	
Palma de Maiorca-Porto	
Palma de Maiorca-Lisboa	
Palma de Maiorca-Faro	
	Frankfurt (Main) - Funchal

Fonte: Notificante

4.2. Mercado relevante do produto

4.2.1. Posição da Notificante

19. Invocando a prática da Comissão Europeia, em matéria de definição de mercado relevante no âmbito do transporte aéreo, 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 ou rota será um mercado distinto, reflectindo esta definição a ausência de substituíbilidade da procura entre as diferentes rotas.
20. De facto, argumenta a Notificante que, na perspectiva da procura, um pequeno aumento hipotético dos preços relativos ao transporte aéreo de passageiros numa determinada rota ou par O/D, não levará os passageiros predispostos a viajar nessa rota a procurarem, de um modo geral, mudar para outra rota ou par O/D. Por conseguinte, defende a Notificante, que todas as combinações de pares O/D são considerados mercados distintos na perspectiva da substituíbilidade do lado da procura.
21. Segundo ainda a Notificante, dever-se-ão considerar como pertencendo ao mesmo mercado relevante não apenas os voos directos entre dois aeroportos mas também os voos indirectos que, na perspectiva da procura, sejam substitutos dos voos directos.

22. No caso concreto das rotas que envolvem aeroportos em Portugal, a Notificante argumenta que, por se tratarem de destinos de férias, a generalidade dos clientes da Air Berlin e da LTU naquelas rotas são passageiros sem constrangimentos temporais, mais sensíveis ao preço e susceptíveis de aceitar ligações mais inconvenientes e morosas, pelo que se justificará a inclusão dos voos directos e dos voos indirectos no mesmo mercado do produto relevante.
23. De igual modo, dever-se-ão considerar como pertencentes ao mesmo mercado relevante os voos com origem ou destino em aeroportos distintos mas cujas áreas de influência se sobreponham de forma significativa. Nestes termos, a Notificante argumenta que os aeroportos de Berlin – Tegel, Berlin – Schönefeld e de Berlin – Tempelhof, dada a sua proximidade geográfica, apresentam áreas de influência significativamente sobrepostas, mesmo para aqueles passageiros com constrangimentos temporais, pelo que os três aeroportos de Berlim são considerados pela Notificante como uma única origem ou destino no âmbito da delimitação dos mercados relevantes.
24. De igual modo, a Notificante defende que os aeroportos de Düsseldorf, Düsseldorf/Weeze, Colónia/Bona e Dortmund se situam na mesma área de influência, atendendo, designadamente, às distâncias e tempos de ligação entre aqueles aeroportos. Segundo a Notificante, o mesmo se aplica aos aeroportos de Frankfurt (Main) e Frankfurt (Hahn). Adicionalmente, defende a Notificante que, pelo menos no que respeita aos passageiros sem constrangimentos temporais, o aeroporto de Frankfurt (Main) é igualmente sucedâneo dos aeroportos de Düsseldorf, Colónia/Bona e Dortmund.
25. De facto, a Notificante indica que os aeroportos de Düsseldorf, Colónia/Bona, e Dortmund encontram-se, na maioria dos casos, a menos de 100km do centro de cada uma das cidades de Düsseldorf, Weeze, Colónia, Bona e Dortmund, sendo o tempo de ligação em transportes públicos, entre aqueles aeroportos e cada uma daquelas cidades, quase sempre bastante inferior às 2 horas.
26. Já o tempo de viagem em comboio entre o aeroporto de Frankfurt (Main) e as cidades de Colónia, Düsseldorf ou Dortmund é de apenas 55 minutos, 1 hora e 22 minutos ou cerca de 2 horas, respectivamente, pelo que, conclui a Notificante, que o aeroporto de Frankfurt pode ser igualmente visto como substituível face aos aeroportos de Düsseldorf, Colónia/Bona e Dortmund, designadamente para os passageiros sem constrangimentos temporais.
27. Por outro lado, os aeroportos de Frankfurt (Main) e Frankfurt (Hahn) distam, entre si, cerca de 130 km ou cerca de 2 horas de viagem em transporte público (autocarro),

pelo que, conclui a Notificante, estes aeroportos serão sucedâneos entre si, nomeadamente para os passageiros sem constrangimentos temporais.

28. Nestes termos, conclui a Notificante que as actividades das companhias aéreas *low cost* activas nas rotas a partir de Dortmund ou Colónia/Bona para Faro ou Lisboa, como é o caso da companhia aérea Germanwings, exercem uma forte pressão concorrencial sobre as ofertas das participantes na presente operação nas rotas entre Düsseldorf e Faro ou Lisboa. De igual modo, afirma a Notificante, a título de exemplo, que os voos directos oferecidos pela Ryanair na rota Frankfurt (Hahn) – Faro, exercem uma forte pressão concorrencial sobre os voos das Partes entre Frankfurt (Main) e Faro.
29. Sobre a temática da delimitação dos mercados relevantes, a Notificante afirmou ainda que deverão ser considerados outros meios de transporte alternativos ao avião, quais sejam o carro, o autocarro ou o comboio, na estrita medida em que estes sejam considerados substitutos dos voos directos e dos voos indirectos, em termos de frequência e tempo de viagem. Não obstante, a Notificante não identificou qualquer rota entre a Alemanha e Portugal, para a qual outros meios de transporte alternativos ao avião pudessem ser incluídos no mesmo mercado do transporte aéreo.
30. Ainda no que concerne à definição dos mercados relevantes, e embora reconhecendo que a Comissão concluiu, em algumas decisões anteriores, que os passageiros que viajam com bilhetes totalmente flexíveis (“passageiros sensíveis ao tempo”) e os passageiros que viajam com bilhetes restritos (“passageiros não sensíveis ao tempo”) podem fazer parte de mercados do produto distintos⁴, a Notificante considera não se justificar uma tal segmentação do mercado, no presente caso. Ou seja, a Notificante argumenta que as rotas em causa, no presente procedimento, são, tendencialmente, utilizadas por passageiros em férias ou em viagens de lazer, pelo que a generalidade daqueles passageiros serão “não sensíveis ao tempo”, não se justificando uma análise distinta para os passageiros sensíveis ao tempo, dada a sua reduzida expressão nas rotas em análise.
31. Por outro lado, e embora reconhecendo que na prática decisória da Comissão, os voos *charter* não são, geralmente, incluídos no mesmo mercado dos voos regulares, a Notificante, atendendo ao decréscimo da importância dos tradicionais pacotes de viagens, defende que os voos *charter* não deverão ser considerados como fazendo parte de um mercado do produto distinto dos voos regulares. Não obstante, e atendendo a que, em 2006, a Air Berlin e a LTU não ofereceram quaisquer voos *charter* junto de operadores turísticos em Portugal, a Notificante considera que a definição do mercado pode, em última análise, ser deixada em aberto no que se refere a uma

⁴ Contrariamente aos primeiros, os passageiros não sensíveis ao tempo estão dispostos a aceitar maiores restrições temporais e ligações mais inconvenientes, em troca de preços mais baixos.

eventual inclusão dos voos *charter* e dos voos regulares no mesmo mercado do produto.

32. Finalmente, apesar de se verificar que a Air Berlin e a LTU operam outras rotas que têm como origem ou destino aeroportos em Portugal, a Notificante considerou, como mercados relevantes, apenas as rotas ou pares O/D que envolvem aeroportos nacionais e nas quais se verifique sobreposição entre os voos, directos ou indirectos, operados pela Air Berlin e os voos operados pela LTU.
33. Face ao *supra* exposto, a Notificante apresentou como mercados relevantes de transporte aéreo regular de passageiros as rotas ou pares O/D que envolvem aeroportos portugueses, e nas quais existe uma sobreposição de actividades da Air Berlin e da LTU, incluindo quer os voos directos como os voos indirectos. Nestes termos, a Notificante identificou as rotas Düsseldorf-Faro, Munique-Faro, Berlin-Faro, Frankfurt/Main-Faro, Hamburgo-Faro, Colónia/Bona-Faro, Dusseldorf-Lisboa, Dusseldorf-Funchal e Munique-Funchal.

4.2.2. Posição da AdC

Mercados relevantes definidos em termos de pares O/D ou rotas

34. A AdC considera que, na perspectiva da procura, os mercados relevantes devem ser definidos em termos dos pares O/D ou rotas, em que cada par O/D será um mercado distinto. Ou seja, os passageiros que pretendem viajar numa determinada rota, não alterarão o seu destino em resposta a um pequeno aumento significativo e não transitório dos preços 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.
35. 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 os voos da Air Berlin e os voos da LTU, na medida em que esta delimitação do mercado não permite levar em consideração as questões relacionadas com a concorrência potencial entre as participantes na operação. Ou seja, naquelas rotas ou pares O/D em que a Air Berlin se encontra activa, mas em que a LTU não opera qualquer voo, importará ainda verificar em que medida é que esta empresa é um concorrente potencial da Air Berlin. O mesmo se aplica às rotas em que a LTU está presente e a Air Berlin não opera qualquer voo.
36. Com efeito, face às barreiras à entrada e expansão descritas *infra* na secção 5.1, concluiu a AdC que o transporte aéreo é uma actividade em que as barreiras à entrada e expansão em rotas operadas a partir de um qualquer aeroporto afectam de forma

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 10

assimétrica as várias companhias aéreas, consoante as mesmas tenham ou não uma importante base de operações no aeroporto em causa. Ou seja, uma companhia aérea que tenha um *hub* localizado num determinado aeroporto terá maior facilidade em entrar ou expandir-se nas várias rotas operadas a partir daquele aeroporto, do que uma companhia aérea que tenha uma presença reduzida no referido aeroporto.

37. Assim sendo, nas rotas com ligação a Portugal em que apenas a Air Berlin se encontra activa, a LTU poderá ser o principal concorrente potencial da Air Berlin, designadamente se a rota tiver como origem ou destino um *hub* da LTU, caso em que a presente operação de concentração poderia resultar na eliminação de concorrência potencial. O mesmo poderá verificar-se nas rotas que ligam um *hub* da Air Berlin com aeroportos em Portugal, na qual apenas a LTU se encontre activa.
38. Nestes termos, a AdC considera, como mercados relevantes, todas as rotas com ligação a Portugal em que, pelo menos, uma das participantes na presente operação de concentração se encontra activa.
39. Ainda no que se refere à delimitação do mercado em termos dos pares O/D, a AdC considera todas as alternativas à disposição do consumidor para que este possa fazer a viagem entre aqueles dois pontos. Nestes termos, a AdC avaliou a substituíbilidade entre voos directos e voos indirectos, e a substituíbilidade entre voos com origem ou destino em aeroportos distintos mas que servem, ainda que parcialmente, as mesmas áreas geográficas (substituíbilidade entre aeroportos).
40. Sobre esta temática, importa, desde logo, referir que o grau de substituíbilidade entre as várias formas de deslocação entre os pontos de origem e de destino à disposição do consumidor 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 substituíbilidade verificado em cada caso.

Substituíbilidade entre aeroportos

41. Relativamente à substituíbilidade entre aeroportos, a AdC considera que, no caso dos voos de curta ou média distância, os aeroportos terão áreas de influência relativamente reduzidas, o que será tido em conta no presente caso uma vez que a generalidade das rotas em análise correspondem a rotas intra-europeias de curta ou média distância.
42. Diga-se, no entanto, que quanto menor a sensibilidade dos passageiros ao tempo, maior será a probabilidade destes aceitarem maiores tempos de ligação aos aeroportos de origem ou de destino, em troca de voos mais baratos, o que contribuirá para alargar

as áreas de influência dos aeroportos em causa, designadamente naqueles casos em que a percentagem de passageiros pouco sensíveis ao tempo é significativa.

43. Relembre-se a posição da Notificante quanto aos três aeroportos de Berlim (Tegel, Tempelhof e Dchönefeld) que, apresentando áreas de influência significativamente sobrepostas, deveriam ser considerados como uma única origem ou destino, no âmbito da delimitação dos mercados relevantes (*cf.* ponto 23). Esta foi, aliás, a conclusão da Comissão no processo COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings⁵.
44. Face ao exposto, e dada a proximidade dos três aeroportos de Berlim (Tegel, Tempelhof e Dchönefeld), a AdC conclui que os mesmos têm áreas de influência significativamente sobrepostas, pelo que as rotas operadas a partir de qualquer um daqueles aeroportos e com o mesmo destino em Portugal fazem parte do mesmo mercado relevante.
45. Já relativamente à alegada sobreposição entre as áreas de influência dos aeroportos de Düsseldorf, Colónia/Bona, Dortmund, Frankfurt (Main) e Frankfurt (Hahn), que é defendida pela Notificante (*cf.* ponto 24), a AdC considera, para efeitos do presente procedimento, que as rotas operadas a partir de cada um daqueles aeroportos fazem parte de mercados distintos, atendendo, designadamente, à prática decisória da Comissão⁶ e ao facto das distâncias entre aqueles aeroportos serem, na maior parte dos casos, superiores a 100km.
46. Ainda assim, importa referir que o aeroporto de Colónia/Bona dista, respectivamente, cerca de 20km, 25km e 58km do centro das cidades de Colónia, Bona e Düsseldorf. Já o aeroporto de Düsseldorf dista, respectivamente, cerca de 51km, 83km e 24km do centro de cada uma daquelas cidades. Atento a que as conclusões jus-concorrenciais não serão distintas em função do grau de substituíbilidade entre os aeroportos de Colónia/Bona e Düsseldorf, a AdC considera não ser necessário aferir se rotas operadas a partir daqueles aeroportos e com o mesmo ponto de destino estão no mesmo mercado. Não obstante, e atendendo à informação disponibilizada pela Notificante, tais serão tratadas no âmbito do presente procedimento, individualmente como se constituíssem mercados relevantes distintos.
47. Em contexto similar, também a Comissão concluiu, no caso COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss de 4 de Julho de 2007, que os aeroportos de Munique e de Augsburg, que distam, respectivamente, 30 km e 67 km do centro de Munique, não são considerados substitutos pelos passageiros sensíveis ao tempo mas deixou em aberto a questão de uma eventual substituíbilidade para passageiros não sensíveis ao tempo. Ora, no caso em apreço, as conclusões jus-concorrenciais não seriam distintas em

⁵ Decisão da Comissão no processo COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings, de 22 de Dezembro de 2005.

⁶ Decisão da Comissão no processo COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings, de 22 de Dezembro de 2005.

função da delimitação do mercado a este nível e, portanto, considera a AdC não ser necessário uma conclusão no que respeita à eventual substituíbilidade dos voos operados a partir daqueles dois aeroportos subjacentes.

Substituíbilidade entre voos directos e voos indirectos

48. O grau de substituíbilidade entre os voos directos e os voos indirectos 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 dos dois tipos de voos no mesmo mercado relevante apenas poderá ser decidido rota a rota, em função do maior ou menor grau de substituíbilidade verificado em cada caso.
49. 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.
50. Ainda assim, a substituíbilidade entre voos directos e voos indirectos, para os mesmos pares O/D, será tendencialmente menor em voos de curto ou médio curso do que em voos de longo curso. De facto, o acréscimo de tempo de viagem associado a um voo indirecto, face a um voo directo, é, em termos relativos, maior no caso de um voo de curto ou médio curso do que no caso de um voo de longo curso.
51. Por outro lado, a probabilidade dos voos directos e dos voos indirectos serem considerados substitutos é maior no caso dos passageiros não sensíveis ao tempo do que no caso dos passageiros sensíveis ao tempo.
52. A este propósito refira-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. Tal verifica-se unicamente 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.
53. No presente procedimento, importa referir que, com excepção das rotas Düsseldorf-Funchal, Munique-Funchal e alguns voos na rota Berlim-Faro, as restantes rotas de sobreposição entre as actividades da Air Berlin e da LTU são operadas pela Air Berlin através de voos indirectos via Palma de Maiorca. Já no caso da LTU, esta empresa apenas opera voos directos para Portugal.

54. No que se refere às rotas operadas apenas pela Air Berlin, isto é, nas quais a LTU não opera, actualmente, nenhum voo, a maioria dos voos desta empresa são voos indirectos, operadas via Palma de Maiorca. São excepção as rotas Nuremberga-Funchal e Leipzig-Funchal, as quais são operadas ao longo de todo o ano apenas com voos directos. Já na rota Leipzig-Faro, a Air Berlin oferece 1 voo directo e 2 voos indirectos por semana, ao longo de todo o ano. Nas restantes rotas, em que não se verifica sobreposição, a Air Berlin opera voos directos apenas em determinados períodos do ano, e diversos voos indirectos ao longo de todo o ano.
55. Face ao *supra* referido, designadamente o facto da maioria dos voos da Air Berlin serem voos indirectos, enquanto que todos os voos da LTU são voos directos, a AdC considera que, no presente procedimento, não será necessário concluir sobre uma eventual substituíbilidade entre os voos directos e os voos indirectos, na medida em que não serão distintas as conclusões da análise jus-concorrencial em função da delimitação do mercado a este nível..

Substituibilidade entre voos regulares e voos charter

56. No que diz respeito à substituíbilidade entre voos regulares e voos charter, importa referir que a prática decisória da Comissão, segundo a qual, os voos charter não deverão, geralmente, ser incluídos no mesmo mercado dos voos regulares, nomeadamente na perspectiva dos passageiros sensíveis ao tempo. Já no que se refere aos passageiros não sensíveis ao tempo, a Comissão não exclui a possibilidade dos voos charter serem suficientemente substituíveis, na perspectiva da procura, dos voos regulares, ainda que não tenha chegado a uma conclusão definitiva sobre esta questão⁷.
57. Ora, no presente caso, a maioria dos passageiros da Air Berlin e da LTU são, segundo a Notificante, passageiros em férias ou lazer, não se podendo excluir a possibilidade dos voos regulares serem largamente substitutos dos voos *charter*. Acresce que, parte dos lugares vendidos aos operadores turísticos se referem a lugares em aviões que realizam voos regulares, pelo que, na perspectiva da oferta, haverá alguma substituíbilidade entre voos *charter* e voos regulares. Ainda assim, não pode a AdC, no presente procedimento e face aos elementos recolhidos, concluir que os voos *charter* e os voos regulares pertencem ao mesmo mercado do produto.
58. Não obstante, a AdC considera que, não sendo distintas as conclusões da presente análise jus-concorrencial em função da maior ou menor substituíbilidade entre voos regulares e voos *charter*, a definição do mercado pode, em último caso, ser deixada em

⁷ *vd.* Decisão da Comissão no processo COMP/M.3479 – BA/Ibéria/GB Airways, de 14 de Janeiro de 2004.

aberto no que se refere a uma eventual inclusão dos voos *charter* e dos voos regulares no mesmo mercado do produto.

59. De facto, na generalidade das rotas relevantes no presente procedimento, as quotas de mercado agregadas da Air Berlin e da LTU não seriam significativamente distintas, em função de se considerar todos os passageiros transportados ou, em alternativa, de se excluir os passageiros que ocupam lugares reservados por operadores turísticos.
60. Face ao *supra* exposto, as quotas de mercado submetidas pela Notificante e apresentadas *infra* referem-se ao número total de passageiros transportados pelas Companhias aéreas, incluindo, desta forma, também os passageiros que ocupam lugares reservados por operadores turísticos, considerando a AdC que, no presente procedimento, a análise jus-concorrencial não seria distinta caso se excluíssem das quotas de mercado os passageiros que ocupam lugares reservados por operadores turísticos.

Sensibilidade dos passageiros ao tempo de voo / flexibilidade

61. 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 distinto⁸ 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.
62. 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.
63. No presente caso, a Notificante argumenta que as rotas em causa, no presente procedimento, são, tendencialmente, utilizadas por passageiros em férias ou em viagens de lazer, pelo que a generalidade daqueles passageiros serão não sensíveis ao tempo, concluindo a Notificante não se justificar uma análise distinta para os passageiros sensíveis ao tempo, dada a sua reduzida expressão nas rotas em análise (*cf.* ponto 30).
64. Face ao *supra* exposto, a AdC considera que, no presente procedimento, as conclusões jus-concorrenciais não seriam distintas em função de se delimitar o mercado em termos

⁸ 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).

de passageiros sensíveis ao tempo, por um lado, e passageiros não sensíveis ao tempo, por outro lado, pelo que não fará uma distinção entre estes dois tipos de passageiros.

Transporte aéreo de passageiros – conclusão

65. Face a todo o *supra* exposto, a AdC considera como mercados relevantes, no presente procedimento, o transporte aéreo de passageiros nas rotas com ligação a Portugal operadas por, pelo menos, uma das empresas participantes na presente operação de concentração, sendo que cada uma das rotas referidas corresponde a um mercado relevante distinto.

4.3. Mercado geográfico relevante

66. 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 Düsseldorf-Faro).

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1. Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota

67. A Notificante entende que não existem barreiras significativas à entrada nos mercados relevantes, tendo-se referido, em particular, às eventuais limitações de acesso aos direitos de aterragem e de descolagem (slots) nos aeroportos Portugueses e nos aeroportos Alemães, aos eventuais obstáculos legais ou regulamentares à entrada nos mercados, aos custos de entrada na actividade e eventuais limitações de acesso a factores de produção ou a canais de distribuição.
68. No que concerne aos direitos de aterragem e de descolagem, embora reconheça a existência de limitações específicas ao nível de alguns aeroportos, designadamente naqueles que são classificados como aeroportos coordenados⁹, ou seja, nos quais existe um nível de congestionamento que torna necessária a coordenação, entende a Notificante que as restrições à aterragem e descolagem não desempenham um papel relevante na aferição concorrencial da presente Operação.

⁹ "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.º 793/2004.

69. Segundo a Notificante, os aeroportos de Düsseldorf, Munique, Frankfurt e Berlim (Tegel, Tempelhof e Schönefeld) são aeroportos coordenados. Já o aeroporto de Colónia/Bona não é um aeroporto coordenado, pelo que o mesmo não tem constrangimentos relativos aos direitos de descolagem e de aterragem.
70. Já no que concerne as eventuais limitações de slots nos aeroportos coordenados Alemães, importa referir as conclusões da Comissão no caso COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss de 4 de Julho de 2007.
71. Relativamente à cidade de Berlim, a Comissão entendeu que não existem constrangimentos de aterragem e de descolagem no conjunto dos três aeroportos que servem esta cidade.
72. Já no caso dos aeroportos de Düsseldorf e de Munique, concluiu a Comissão que estes aeroportos sofrem de constrangimentos de *slots*, nas horas de maior movimento e ao longo de toda a semana. Nestes termos, concluiu a Comissão que potenciais entrantes em rotas operadas a partir daqueles aeroportos enfrentariam barreiras à entrada significativas, em particular se pretendessem oferecer serviços de transporte aos passageiros sensíveis ao tempo.
73. No que respeita ao aeroporto de Frankfurt, a Comissão entendeu haver constrangimentos de *slots* ao longo do dia, com excepção de alguns intervalos de tempo durante o período da tarde e noite.
74. Já no caso dos aeroportos em território nacional, as maiores restrições de *slots* verificam-se no aeroporto de Lisboa, no qual existem algumas dificuldades de obtenção de *slots* adicionais no período da manhã (7-9:30), do meio do dia (13-15) e do final da tarde (17-20). Os restantes aeroportos nacionais não parecem enfrentar grandes restrições de *slots*, com a excepção do aeroporto de Faro, em determinados períodos do ano.
75. Face ao *supra* exposto, a AdC considera, no âmbito do presente procedimento, que os aeroportos de Düsseldorf, Munique e Frankfurt enfrentam algumas restrições de *slots*, as quais poderão dificultar a entrada de novos concorrentes nas rotas operadas a partir daqueles aeroportos, nomeadamente nas horas de maior tráfego. Já no caso dos aeroportos em Portugal, as restrições de *slots* verificam-se no aeroporto de Lisboa, em determinados períodos do dia, e no aeroporto de Faro em determinadas alturas do ano.
76. Ainda assim, diga-se que nas rotas com destinos tipicamente de férias, nas quais a maioria dos passageiros serão não sensíveis ao tempo, como parece ser o caso na maior parte dos mercados relevantes no presente procedimento, as barreiras à entrada

e à expansão relacionadas com *slots* serão mais reduzidas, na medida em que os passageiros terão alguma disponibilidade para viajar fora das horas de ponta, em que o congestionamento dos aeroportos é menor.

77. Ainda relacionado com a temática da disponibilidade de *slots*, acrescente-se que uma companhia aérea que tenha uma base importante de operações num determinado aeroporto enfrentará barreiras à entrada e à expansão menores nas várias rotas com origem ou destino no referido aeroporto do que uma empresa que tenha uma presença reduzida no aeroporto em causa.
78. De facto, ao operar diversos voos a partir do referido aeroporto, a empresa tem disponíveis diversos *slots* que poderá afectar entre as diversas rotas operadas a partir daquele aeroporto, em função da rentabilidade relativa das várias rotas, o que lhe permitirá ultrapassar eventuais limitações de *slots* sentidas no referido aeroporto.
79. De igual modo, uma empresa que tenha um *hub* em determinado aeroporto, beneficia de importantes vantagens face às empresas que operam apenas algumas rotas a partir daquele aeroporto. De facto, a entrada numa nova rota a partir do referido *hub*, permite à empresa que organiza as suas operações em rede *hub-and-spoke* gerar acréscimo de tráfego e de receita nas outras rotas operadas a partir daquele *hub*, em resultado dos passageiros de ligação. Nestes termos, a probabilidade de uma companhia vir a beneficiar com a entrada ou expansão numa qualquer rota, operada em torno de um determinado aeroporto, será tanto maior quanto maior o número de outras rotas que essa companhia opera a partir do mesmo aeroporto.
80. Nestes termos, os principais candidatos potenciais à entrada numa qualquer rota são, geralmente, as empresa que têm um *hub* localizado nos aeroportos de origem ou de destino dessa rota, designadamente nos casos em que a dimensão do mercado associado a tal rota é insuficiente para justificar uma entrada numa perspectiva ponto-a-ponto.
81. Ora, este aspecto poderá ser particularmente relevante no presente procedimento, designadamente naquelas rotas que, não sendo operadas pela Air Berlin, têm como origem ou destino um *hub* da Air Berlin, caso em que esta empresa seria um entrante potencial na referida rota, resultando da operação a eliminação de concorrência potencial. O mesmo se aplica às rotas não operadas pela LTU mas que têm como origem ou destino um *hub* da LTU.
82. Importa, então, referir que, segundo a Notificante, a Air Berlin tem os seus *hubs* localizados em Nuremberga e em Palma de Maiorca, pelo que esta empresa enfrentará, em principio, barreiras à entrada reduzidas nas rotas operadas a partir destes aeroportos. Já a LTU tem os seus *hubs* localizados nos aeroportos de Düsseldorf e de

Munique, enfrentando barreiras à entrada e à expansão reduzidas nas rotas operadas a partir destes. O mesmo se aplicará a outras companhias aéreas, relativamente a rotas operadas a partir dos respectivos *hubs*.

83. No que se refere a outros obstáculos regulamentares à entrada nos mercados, aos custos de entrada na actividade e eventuais limitações de acesso a factores de produção ou a canais de distribuição, a AdC concorda que este tipo de barreiras à entrada não parece significativo, desde já se remetendo para a análise desenvolvida na decisão do Conselho da AdC, de 4 de Junho de 2007, no processo Ccent.57/2006 – TAP/PGA.

5.2. Transporte aéreo de passageiros – Avaliação rota a rota

5.2.1. Düsseldorf-Faro

84. A procura neste mercado corresponde a cerca de 85.340 passageiros por ano, tendo a respectiva dimensão diminuído, em média nos últimos três anos, cerca de 14%. Por outro lado, as partes estimam que nos próximos três anos não se altere significativamente o tamanho total do mercado. Refere, ainda, a Notificante que no caso de Faro, destino típico de férias, a procura será determinada, em grande medida, pela procura gerada pelos operadores turísticos.
85. Actualmente, actuam na rota Düsseldorf-Faro as empresas LTU, Air Berlin, TUIfly, Condor, Lufthansa e TAP (*cfr.* Tabela 4), sendo que as duas maiores, a LTU e a TUIfly, uma companhia *low cost* alemã, controlam conjuntamente cerca de **[80-90]**% do mercado.
86. 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 4: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Düsseldorf-Faro

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[...]	[<10]%	[...]	[10-20]%	[...]	[<10]%
LTU	[...]	[50-60]%	[...]	[40-50]%	[...]	[40-50]%
Air Berlin+LTU					[...]	[50-60]%
TUIfly	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
Condor	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Lufthansa	[...]	[<10]%	[...]	[<10]%	[...]	[<10]%
TAP	[...]	[<10]%	[...]	[<10]%	[...]	[<10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

87. Com base na Tabela 4 conclui-se que, em resultado da presente operação de concentração projectada, a notificante passará a deter uma quota de mercado igual a cerca de **[50-60]**%¹⁰.
88. Ora, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais¹¹ 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).
89. Por outro lado, conclui-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de **[>2000]** e **[>150]**, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais¹², indicia que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
90. Não obstante, 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 por uma análise de elementos adicionais, tais como o nível de contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.
91. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, a AdC concluiu que o aeroporto de Düsseldorf enfrenta algumas restrições de *slots*, designadamente nas horas de maior movimento (*cf.* ponto 72 *supra*). Ainda assim, refira-se que **[70-100]**% dos passageiros da Air Berlin e da LTU, nesta rota, são passageiros em férias, os quais serão menos sensíveis ao tempo, pelo que terão uma elevada disponibilidade para viajar em horas de menor tráfego. Nestes termos, as limitações de *slots* nas horas de ponta, no aeroporto de Düsseldorf, não serão impeditivos da entrada ou expansão de concorrentes nesta rota, designadamente se o fizerem nas horas de menor tráfego.

¹⁰ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a **[40-50]**%.

¹¹ 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.

¹² *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.

92. Diga-se, aliás, que a Comissão conclui, na Decisão Lufthansa/Swiss, que o congestionamento do aeroporto de Düsseldorf apenas se verifica nas horas de ponta, pelo que a entrada de novos concorrentes poderá acontecer fora das horas de ponta, não constituindo, por isso, as restrições de *slots* naquele aeroporto uma barreira significativa à entrada, em rotas operadas a partir do aeroporto de Düsseldorf.
93. Acrescente-se que esta conclusão da Comissão será válida no caso das rotas operadas a partir de Düsseldorf e com destino a aeroportos com um grau de congestionamento reduzido, o que parece ser o caso do aeroporto de Faro, e, por outro lado, em que a maioria dos passageiros transportados são pouco sensíveis ao tempo, estando disponíveis a viajar em horas de menor tráfego, o que parece ser o caso dos passageiros que viajam entre Düsseldorf e Faro.
94. Por outro lado, segundo refere a Notificante, o aeroporto de Düsseldorf é uma importante base de operações da Lufthansa, estando previstos para o Verão de 2007 cerca de 50.000 movimentos de aterragem e de descolagem daquela empresa no aeroporto de Düsseldorf, a que correspondem voos para 284 destinos distintos. Em termos comparativos, acrescente-se que Air Berlin e a LTU oferecem, conjuntamente, voos para **[CONFIDENCIAL – número de destinos]** destinos a partir de Düsseldorf, ou cerca de **[CONFIDENCIAL – número de movimento]** movimentos previstos para o Verão de 2007.
95. Nestes termos, e face às conclusões do ponto 77 e seguintes, a Lufthansa tem capacidade para se expandir, de forma significativa, neste mercado, sendo provável que o venha a fazer, no cenário pós-operação, caso a Air Berlin e a LTU venham a aumentar preços. Ou seja, considera-se que a Lufthansa estará em condições de exercer, no cenário pós-operação, uma significativa concorrência efectiva, ou potencial, sobre a Air Berlin e a LTU.
96. Face a todo o *supra* exposto, 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 do transporte aéreo de passageiros na rota Düsseldorf-Faro.

5.2.2. Munique-Faro

97. A procura neste mercado corresponde a cerca de 64.994 passageiros por ano, tendo a respectiva dimensão diminuído, em média nos últimos dois anos, cerca de 4%.
98. Actualmente, encontram-se activas na rota Munique-Faro as empresas Air Berlin, LTU, Condor, TUIfly, Lufthansa e TAP (*cf.* Tabela 5), sendo que as duas maiores, a Condor e a TUIfly, controlam conjuntamente cerca de **[60-70]**% do mercado.

99. 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 5: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Munique-Faro

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10] %	[...]	[0-10]%
LTU	[...]	[30-40]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
Air Berlin + LTU					[...]	[10-20]%
TUIfly	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
Condor	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
Lufthansa	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TAP	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

100. Com base na Tabela 5, conclui-se que, da presente operação de concentração projectada, resulta uma empresa com uma quota de mercado igual a cerca de **[0-20]**%.

101. Manter-se-ão, neste mercado, duas companhias com maior quota de mercado, nomeadamente a TUIfly e a Condor, que detêm **[30-40]**% e **[30-40]**% do mercado, respectivamente, sendo que ambas registaram um crescimento em termos de número de passageiros nos últimos dois anos, apesar da tendência de retracção do mercado. A notificante e a adquirida, por seu lado, viram a sua quota de mercado conjunta passar de **[40-50]**% em 2004 para **[20-30]**% em 2006.

102. Ademais, ainda que o IHH pós-concentração seja igual a **[>2000]** o que indicia um mercado concentrado, o *Delta* associado à operação de concentração em apreço é de apenas **[>90]**, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais¹³, indicia que a presente operação de concentração não é susceptível de criar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

103. Acresce que Munique é uma base de operações importante para a Lufthansa, tendo esta empresa baseados naquele aeroporto cerca de 200 aviões, o que, face às conclusões da AdC no ponto 77 e seguintes, indicia uma forte capacidade da Lufthansa

¹³ 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.

para se expandir no mercado em apreço, constituindo-se esta empresa como uma concorrência potencial significativa sobre a Air Berlin e a LTU.

104. 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 Munique e Faro.

5.2.3. Frankfurt (Main)-Faro

105. A procura neste mercado corresponde a cerca de 106.190 passageiros por ano, tendo o número de passageiros nesta rota diminuído, em média nos últimos dois anos, cerca de 2%.
106. As companhias que operam, actualmente nesta rota são a Air Berlin, a LTU, a Condor, a TUIfly, a Lufthansa e a TAP (*cfr* Tabela 6), sendo que a Condor e a TUIfly ocupam a primeira e a segunda posição no mercado, respectivamente.
107. 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 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Frankfurt (Main)-Faro

Companhia Aérea	2004		2005		2006**	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10] 8%	[...]	[0-10] 1%
LTU	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20] 16%	[...]	[10-20] 14%
Air Berlin+LTU					[...]	[10-20]%
Condor	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
TUIfly	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%
Lufthansa	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
TAP	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

108. A quota de mercado da Air Berlin é igual a cerca de [0-10]%, sendo [CONFIDENCIAL], ocupando a LTU a [CONFIDENCIAL - posição da empresa no mercado] posição no mercado, com uma quota de [10-20]%. Em resultado da operação de concentração projectada, a notificante passaria a deter uma quota de

mercado de **[10-20]**%¹⁴, que a colocaria na **[CONFIDENCIAL - posição da empresa no mercado]** posição do mercado.

109. Ademais, ainda que o IHH pós-concentração seja igual a **[>2000]**, o que indicia um mercado significativamente concentrado, o *Delta* associado à operação de concentração é de apenas cerca de **[>30]**, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais¹⁵, indicia que é pouco provável que da presente operação de concentração resultem preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
110. Acresce que a notificante e a adquirida são, actualmente, as empresas **[CONFIDENCIAL – dimensão das empresas]** a actuar na rota Frankfurt-Faro, tendo as mesmas visto a sua quota de mercado conjunta passar de **[20-30]**% em 2004 para **[10-20]**% em 2006.
111. Face ao supra exposto, a AdC conclui 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 mercado de transporte aéreo de passageiros na rota Frankfurt-Faro.

5.2.4. Hamburgo-Faro

112. A procura neste mercado corresponde a cerca de 59870 passageiros por ano, sendo a TUIfly a líder nesta rota, com uma quota de **[50-60]**% (cfr. Tabela). A adquirente e a adquirida nesta operação de concentração projectada ocupam a [...] e a [...] posição, respectivamente.

Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Hamburgo-Faro

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[0-10] %	[...]	[10-20] %	[...]	[0-10] %
LTU	[...]	[10-20] %	[...]	[10-20] %	[...]	[10-20] %
Air Berlin+LTU					[...]	[20-30] %
Condor	[...]	[20-30] %	[...]	[20-30] %	[...]	[20-30] %
TUIfly	[...]	[50-60] %	[...]	[40-50] %	[...]	[50-60] %
AUA	[...]	[0-10] %	[...]	[0-10] %	[...]	[0-10] %
TAP	[...]	[0-10] %	[...]	[0-10] %	[...]	[0-10] %
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

¹⁴ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a **[0-10]**%.

¹⁵ 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.

113. Da operação de concentração projectada resultaria uma empresa com uma quota de mercado de **[20-30]**%¹⁶, mantendo-se, no entanto, as posições relativas dos principais concorrentes no mercado, isto é, a TUIfly continuará a liderar o mercado com uma quota que é o **[CONFIDENCIAL]** da quota de mercado da nova entidade, e a Condor, com uma quota de mercado semelhante (**[CONFIDENCIAL]**) à da nova entidade.
114. Por outro lado, conclui-se que o mercado relevante em apreço é concentrado, e que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de **[>3000]** e **[>100]**, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais¹⁷, indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
115. Ainda assim, importa referir que o aeroporto de Hamburgo não apresenta restrição de *slots*, não se tratando de um aeroporto coordenado. Já no que diz respeito ao aeroporto de Faro, este aeroporto apresenta congestionamento em determinadas alturas do ano e apenas aos fins de semana, sendo que esta restrição releva menos se levarmos em conta que os passageiros desta rota são essencialmente turistas e, portanto, menos sensíveis a questões de tempo, substituindo facilmente voos mais caros em alturas de congestionamento por voos em horários para os quais a restrição de *slots* é menos intensa ou inexistente, como, por exemplo, voos nocturnos.
116. Face ao *supra* exposto, a AdC conclui 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 do transporte aéreo de passageiros na rota Hamburgo-Faro.

5.2.5. Colónia/Bona-Faro

117. Segundo dados fornecidos pela notificante, viajam anualmente na rota Colónia/Bona-Faro cerca de 39.646 passageiros, sendo a Germanwings, uma companhia *low cost* alemã participada das Lufthansa, a líder destacada deste mercado, com uma quota de **[70-80]**% (*cf.* Tabela 8 *infra*).

¹⁶ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a **[20-30]**%.

¹⁷ *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.

Tabela 8: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Colónia/Bona-Faro

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
LTU	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Air Berlin+LTU					[...]	[20-30]%
Condor	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Germanwings	[...]	[70-80]%	[...]	[70-80]%	[...]	[70-80]%
Lufthansa*	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TAP	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

* A Germanwings é uma empresa participada da Lufthansa, pelo que o grupo Lufthansa terá, nesta rota, uma quota de mercado de cerca de [65-75]%.

118. Da operação de concentração resultaria uma empresa com uma quota de mercado de [20-30]%¹⁸, que ficaria, no entanto, com uma dimensão muito inferior à da líder de mercado, a Germanwings.

119. Da Tabela 8, resulta evidente que estamos perante um mercado muito concentrado, o que se traduz num IHH muito de [>5000], e que o mesmo se tornará ainda mais concentrado em resultado da presente operação de concentração, já que o valor de *Delta* associado à operação é de [>200]. Segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais¹⁹, aqueles valores indiciam que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

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

121. Deste modo, importa referir que o aeroporto de Hamburgo não apresenta restrição de *slots*, na medida em que não é considerado um aeroporto coordenado. Já no que diz

¹⁸ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a [5-15]%.

¹⁹ 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.

respeito ao aeroporto de Faro, este aeroporto apresenta congestionamento em determinadas alturas do ano e apenas aos fins de semana, sendo que esta restrição releva menos se levarmos em conta que os passageiros desta rota são essencialmente turistas e, portanto, menos sensíveis a questões de tempo, substituindo facilmente voos mais caros em alturas de congestionamento por voos em horários para os quais a restrição de *slots* é menos intensa ou inexistente, como, por exemplo, voos nocturnos.

122. Importa ainda referir que o congestionamento sentido no aeroporto de Faro, às sextas-feiras e fins de semana, em determinadas alturas do ano, não representa uma barreira significativa à entrada e à expansão de concorrentes potenciais e efectivos, já que os passageiros que utilizam esta rota são, na sua maior parte, turistas, e, portanto, não apresentam particular sensibilidade ao tempo, aceitando alternativas de voos à noite ou em alturas nas quais o nível de congestionamento e restrição de *slots* é menos significativa ou mesmo inexistente. Relativamente ao aeroporto de Colónia/Bona, segundo a notificante, não existem direitos coordenados e portanto, não existem constrangimentos de *slots*.
123. Face ao *supra* exposto, designadamente no que se refere à posição relativa ocupada pela nova entidade, cuja quota seria de **[20-30]%**, e a ausência de barreiras à entrada e à expansão de concorrentes potenciais e efectivos, 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 do transporte aéreo de passageiros na rota Colónia/Bona-Faro.

5.2.6. Düsseldorf-Funchal

124. A procura neste mercado corresponde a cerca de 52.966 passageiros por ano, e operam, actualmente, nesta rota quatro companhias aéreas, nomeadamente a Air Berlin, a LTU, a Condor e a TUIfly (*cf.* Tabela 8).

Tabela 9: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Düsseldorf-Funchal

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
LTU	[...]	[40-50]%	[...]	[60-70]%	[...]	[40-50]%
Air Berlin+LTU					[...]	[40-50]%
Condor	[...]	[30-40]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
TUIfly	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

125. Como se observa da tabela *supra*, da operação de concentração projectada resultaria uma empresa com uma quota de mercado de **[40-50]**%²⁰, passando esta entidade, no cenário pós-concentração, a ser a **[CONFIDENCIAL]** empresa a operar na rota Düsseldorf-Funchal, posição essa que já era assumida, actualmente, pela empresa adquirida.
126. Ainda assim, e embora o IHH pós-operação seja igual a **[>3000]**, o que reflecte um mercado significativamente concentrado, a operação notificada não representará um agravamento significativo da concentração no mercado, já que a adquirente detém uma quota **[CONFIDENCIAL]**. De facto, o *Delta* associado à operação é de apenas **[>100]**, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais²¹, indicia que é pouco provável que da presente operação de concentração possam resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
127. Acresce que, face ao exposto no ponto 91 e seguintes, que se mantém válido para a presente rota, conclui-se que a Lufthansa tem capacidade para entrar e expandir-se, de forma significativa, neste mercado, sendo provável que o viesse a fazer no cenário pós-operação, caso a Air Berlin e a LTU venham a aumentar preços. Ou seja, a Lufthansa teria condições para exercer, no cenário pós-operação, concorrência efectiva, ou potencial, significativa sobre a Air Berlin e a LTU.
128. Face ao *supra* exposto, conclui-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 das ligações directas na rota Düsseldorf-Faro.

5.2.7. Munique-Funchal

129. A procura neste mercado corresponde a cerca de 45636 passageiros por ano, actuando nesta rota quatro companhias, nomeadamente a Air Berlin, a LTU, a Condor, a TUIfly e a TAP (*cfr.* Tabela 8).

²⁰ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a **[35-45]**%.

²¹ *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.

Tabela 10: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Munique-Funchal

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
LTU	[...]	[40-50]%	[...]	[40-50]%	[...]	[30-40]%
Air Berlin+LTU					[...]	[30-40]%
Condor	[...]	[40-50]%	[...]	[40-50]%	[...]	[50-60]%
TUIfly	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%
TAP	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

130. Da presente operação de concentração resultaria uma empresa com uma quota de mercado de **[30-40]**%²². A nova entidade assumiria, no cenário pós concentração, a **[CONFIDENCIAL]** posição do mercado, continuando a TUIfly a ser a maior empresa a actuar neste mercado, com uma quota significativamente superior à da empresa resultante da presente operação.
131. Refira-se, ainda, o facto de a notificante deter uma quota **[CONFIDENCIAL]** no mercado, dado que transportou apenas **[CONFIDENCIAL]** passageiros que efectuaram esta rota em 2006, e de a LTU ter vindo a **[CONFIDENCIAL]** quota nesta rota.
132. Ademais, ainda que o IHH pós-concentração seja igual a **[>3000]**, o que indicia um mercado significativamente concentrado, o *Delta* associado à operação de concentração é de apenas cerca de **[>10]**, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais²³, indicia que é pouco provável que da presente operação de concentração resultem preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
133. Face ao *supra* exposto, conclui-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 do transporte aéreo de passageiros na rota Munique-Funchal.

²² Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregadas da Air Berlin e da LTU seria igual a **[20-30]**%.

²³ 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.

5.2.8. Berlim-Faro

134. A procura neste mercado corresponde a cerca de 64.344 passageiros por ano, tendo a respectiva dimensão aumentado, em média nos últimos dois anos, cerca de 11%.
135. Actualmente, encontram-se activas na rota Berlim-Faro as empresas Air-Berlin, LTU, Lufthansa, SNBrussels, TAP e TUIfly (*cf.* Tabela 11), sendo que a notificante e a empresa a adquirir caso a presente operação de concentração se concretize ocupam a **[CONFIDENCIAL – posições ocupadas pelas partes no mercado]** posição no mercado, respectivamente.
136. 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 Berlim-Faro

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[80-90]%	[...]	[80-90]%	[...]	[70-80]%
LTU*	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Air Berlin+LTU					[...]	[80-90]%
Lufthansa	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%
SN Brussels	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TAP	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TUIfly	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

*Esta ligação só é efectuada durante o período 04. Julho 2007 - 31. Outubro 2007

137. Com base na Tabela 11, conclui-se que, em resultado da presente operação de concentração projectada, a notificante passará a deter uma quota de **[80-90]%**²⁴.
138. Ora, conforme referido no ponto 88 *supra*, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais²⁵ 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).

²⁴ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a **[70-80]%**.

²⁵ 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.

139. Por outro lado, verifica-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo se tornará ainda mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de [**>7000**] e [**>1000**], respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais²⁶, indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
140. Não obstante, 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 por uma análise de elementos adicionais, tais como o nível de contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.
141. No que diz respeito a eventuais constrangimentos de direitos de descolagem e aterragem nos aeroportos de Berlim, a AdC concluiu que, apesar do aeroporto de Berlin-Tegel apresentar alguns constrangimentos de *slots* nas horas de ponta, não existem barreiras significativas à entrada na rota em apreço, atento, designadamente, o facto dos aeroportos de Berlin-Tempelhof e de Berlin-Schönefeld não terem constrangimentos de *slots*.
142. Refira-se, aliás, que os voos operados pela LTU e pela SNBrussels, a partir de Berlim, são operados a partir do aeroporto de Berlin-Schönefeld e Berlin-Tempelhof, os quais não apresentam quaisquer constrangimentos em termos de disponibilidade de *slots*.
143. Diga-se ainda que este mercado, apesar de não ter registado nenhuma alteração de dimensão entre 2004 e 2005, aumentou 23% entre 2005 e 2006. Este crescimento está associado a um aumento de 12.208 passageiros, sendo que uma das concorrentes da Air Berlin não envolvida na operação, a Lufthansa, captou, individualmente, mais de 60% desses novos passageiros, vendo a sua quota de mercado aumentar de [**0-10**] para [**10-20**]%, o que parece indiciar a ausência de barreiras significativas à entrada e à expansão na referida rota.
144. Ademais, Berlim é uma base de operações importante para a Lufthansa, tendo a Notificante previsto que aquela empresa tenha cerca de 24.000 movimentos de aterragem e de descolagem a partir do aeroporto de Berlin-Tegel, o que, face às conclusões da AdC no ponto 77 e seguintes, indicia uma forte capacidade da Lufthansa

²⁶ 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.

para se expandir no mercado em apreço, constituindo-se esta empresa como uma concorrência significativa sobre a Air Berlin e a LTU.

145. Note-se, ainda, que a Lufthansa é uma companhia com características distintas da LTU e da Air Berlin, nomeadamente no que diz respeito à estrutura de custos já que as duas últimas são companhias de Low Cost, o que implica que a Lufthansa está em posição de exercer uma pressão concorrencial efectiva sobre a nova entidade que resultaria da operação de concentração projectada.
146. Face ao *supra* exposto, conclui-se que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência, no mercado de transporte aéreo de passageiros na rota Berlin-Faro.

5.2.9. Düsseldorf-Lisboa

147. A procura neste mercado corresponde a cerca de 83510 passageiros por ano. Acresce que este mercado registou um padrão de evolução instável ao longo dos últimos três anos, com uma redução acentuada de passageiros entre 2004 e 2005, e um acréscimo de mais de 100% entre 2005 e 2006. Esta instabilidade reflectiu-se também ao nível da distribuição de passageiros pelas diversas companhias a operar nesta rota, ou seja, as empresas a AirBerlin, a LTU, a Lufthansa, a AIR France, a Iberia a KLM e a Swiss, as quais viram as respectivas quotas evoluir de forma instável (*cf.* Tabela 12).

Tabela 12: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota de Düsseldorf-Lisboa

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
AirBerlin	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%	[...]	[0-10]%
LTU	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[70-80]%
Air Berlin+LTU					[...]	[80-90]%
Lufthansa	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%	[...]	[0-10]%
TAP	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[0-10]%
AIR France	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Iberia	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
KLM	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Swiss	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Outros	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Notificante

148. Da operação de concentração projectada resultaria uma empresa com uma quota de mercado de **[75-85]**%²⁷, sendo que, com excepção da Lufthansa que tem uma quota de **[0-10]**%, os restantes concorrentes têm quotas de mercado inferiores ou iguais a **[0-10]**%.
149. Por outro lado, conclui-se que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de **[>6000]** e **[>400]**, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais²⁸, indicia que da presente operação de concentração poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
150. Nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais²⁹ 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).
151. No entanto, verifica-se existir uma extrema volatilidade das quotas de mercado das partes, sendo que, em 2005, estas registaram uma quota conjunta de **[40-50]**%, isto é, **[CONFIDENCIAL-informação relativa à quota conjunta das partes]** da quota conjunta em 2006. Neste sentido, a quota de mercado de **[75-85]**%, em 2006, poderá assim sobrestimar o poder de mercado que a entidade resultante da operação projectada deteria num cenário pós-concentração.
152. Acresce 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 por uma análise de elementos adicionais, tais como o nível de contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.
153. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, a AdC concluiu que o aeroporto de Düsseldorf enfrenta algumas restrições de *slots*, designadamente nas horas de maior movimento (*cf.* ponto 72 *supra*). Nestes termos, as limitações de *slots* nas horas

²⁷ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, o cenário não seria significativamente distinto no caso de se excluírem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, neste segundo cenário, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da LTU seria igual a **[75-85]**%.

²⁸ 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.

²⁹ 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.

de ponta, no aeroporto de Düsseldorf, não serão impeditivos da entrada ou expansão de concorrentes nesta rota, designadamente se o fizerem nas horas de menor tráfego.

154. Diga-se, aliás, que a Comissão conclui, na Decisão Lufthansa/Swiss, que o congestionamento do aeroporto de Düsseldorf apenas se verifica nas horas de ponta, pelo que a entrada de novos concorrentes poderá acontecer fora das horas de ponta, não constituindo, por isso, as restrições de *slots* naquele aeroporto uma barreira significativa à entrada, em rotas operadas a partir do aeroporto de Düsseldorf.
155. Ainda relacionado com a temática da disponibilidade de *slots*, acrescente-se que uma companhia aérea que tenha uma base importante de operações num determinado aeroporto enfrentará barreiras à entrada e à expansão menores nas várias rotas com origem ou destino no referido aeroporto do que uma empresa que tenha uma presença reduzida no aeroporto em causa.
156. De facto, ao operar diversos voos a partir do referido aeroporto, a empresa tem disponíveis diversos *slots* que poderá afectar entre as diversas rotas operadas a partir daquele aeroporto, em função da rentabilidade relativa das várias rotas, o que lhe permitirá ultrapassar eventuais limitações de *slots* sentidas no referido aeroporto.
157. De igual modo, uma empresa que tenha um *hub* em determinado aeroporto, beneficia de importantes vantagens face às empresas que operam apenas algumas rotas a partir daquele aeroporto. De facto, a entrada numa nova rota a partir do referido *hub*, permite à empresa que organiza as suas operações em rede *hub-and-spoke* gerar acréscimo de tráfego e de receita nas outras rotas operadas a partir daquele *hub*, em resultado dos passageiros de ligação. Nestes termos, a probabilidade de uma companhia vir a beneficiar com a entrada ou expansão numa qualquer rota, operada em torno de um determinado aeroporto, será tanto maior quanto maior o número de outras rotas que essa companhia opera a partir do mesmo aeroporto.
158. Segundo refere a Notificante, o aeroporto de Düsseldorf é uma importante base de operações da Lufthansa, estando previstos para o Verão de 2007 cerca de 50.000 movimentos de aterragem e de descolagem daquela empresa no aeroporto de Düsseldorf, a que correspondem voos para 284 destinos distintos. Em termos comparativos, acrescente-se que Air Berlin e a LTU oferecem, conjuntamente, voos para **[CONFIDENCIAL - número de destinos]** destinos a partir de Düsseldorf, ou cerca de **[CONFIDENCIAL - número de movimentos]** movimentos previstos para o Verão de 2007.
159. De facto, embora se verifiquem alguns constrangimentos em termos do acesso a novos *slots* no aeroporto de Düsseldorf, designadamente nas horas de maior movimento, estes constrangimentos não afectarão significativamente a Lufthansa, na medida em

que esta empresa tem uma importante base de operações no referido aeroporto, o que lhe dá acesso a uma quantidade muito significativa de *slots* que, historicamente, já são por si detidos.

160. Assim, face ao supra exposto, conclui-se que a Lufthansa tem capacidade para se expandir, de forma significativa, neste mercado, sendo provável que o venha a fazer caso, no cenário pós-operação, a Air Berlin e a LTU venham a aumentar preços. Ou seja, a Lufthansa terá condições para exercer, no cenário pós-operação, uma significativa concorrência sobre a Air Berlin e a LTU.
161. Note-se, ainda, que a Lufthansa é uma companhia com características distintas da LTU e da Air Berlin, nomeadamente no que diz respeito à estrutura de custos já que as duas últimas são companhias de Low Cost, o que implica que a Lufthansa está em posição de exercer uma pressão concorrencial efectiva sobre a nova entidade que resultaria da operação de concentração projectada.
162. Já relativamente ao aeroporto de Lisboa, o qual também é afectado por alguns constrangimentos de acesso a *slots* em determinados períodos do dia, considera a AdC que esta restrição releva menos se levarmos em conta que os passageiros desta rota são essencialmente turistas³⁰ e, portanto, menos sensíveis a questões de tempo, substituindo facilmente voos mais caros, em alturas de congestionamento, por voos em horários para os quais a restrição de *slots* é menos intensa ou inexistente.
163. Acresce que, actualmente, os voos da Air Berlin aterram ou descolam, no aeroporto de Lisboa, às 15:40 e às 11:45, respectivamente, ou seja, fora dos períodos de congestionamento de tráfego no aeroporto de Lisboa. Ora, dada a disponibilidade de *slots* em Lisboa fora dos períodos de maior tráfego, outras companhias aéreas (*v.g.*, a Lufthansa) conseguiriam reproduzir a actual oferta de voos da Air Berlin na rota Düsseldorf-Lisboa.
164. Face ao exposto, e em particular ao referido no ponto 154 e seguintes, 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 do transporte aéreo de passageiros na rota Düsseldorf-Lisboa.

³⁰ A Notificante estima que cerca de [80-90]% e [75-85]% dos passageiros da Air Berlin e da LTU, respectivamente, na rota Düsseldorf-Lisboa, deslocam-se por motivos de férias ou de lazer.

5.2.10. Düsseldorf-Porto, Munique-Porto, Munique-Lisboa, Münster/Osnabrück-Faro, Paderborn-Faro, Leipzig-Faro, Dresden-Faro, Nuremberga-Faro, Nuremberga-Funchal, Leipzig-Funchal, Palma de Maiorca-Porto, Palma de Maiorca-Lisboa, Palma de Maiorca-Faro, Frankfurt (Main)-Funchal

165. Os mercados relevantes em análise, nesta secção, referem-se a rotas em que apenas uma das empresas participantes na presente operação de concentração se encontra activa. Ou seja, com excepção da rota Frankfurt (Main)-Funchal, as restantes rotas correspondem a mercados em que a LTU não se encontra, actualmente, presente, não havendo, por isso, qualquer sobreposição entre as actividades das Partes nestes mercados. Já a rota Frankfurt (Main)-Funchal corresponde a um mercado em que a Air Berlin não se encontra, actualmente, presente, não existindo, igualmente, sobreposição entre as actividades das Partes.
166. Ainda assim, considera a AdC que, caso se conclua que a LTU é o principal concorrente potencial das rotas referidas *supra*, em que apenas a Air Berlin actua, então a presente operação de concentração resultaria na eliminação de concorrência potencial. O mesmo se aplica à rota Frankfurt (Main)-Funchal, em que, embora a Air Berlin não se encontre activa presente, deverá ser avaliado em que medida é que a Air Berlin é o principal concorrente potencial da LTU, caso em que a presente operação de concentração resultaria na eliminação de concorrência potencial.
167. Por outro lado, como referido *supra* no ponto 37, naquelas rotas com ligação a Portugal em que apenas a Air Berlin se encontra activa, a probabilidade da LTU ser o principal concorrente potencial da Air Berlin é significativa se a rota tiver como origem ou destino um *hub* da LTU. De igual modo, nas rotas com ligação a Portugal em que apenas a LTU se encontra activa, a probabilidade da Air Berlin ser o principal concorrente potencial da LTU é significativa se a rota tiver como origem ou destino um *hub* da LTU.
168. Ora, de todas as rotas referidas na presente secção, nas quais a LTU não se encontra presente, diga-se que esta empresa terá capacidade e eventual interesse para entrar nas rotas Düsseldorf-Porto, Munique-Porto e Munique-Lisboa, por serem rotas com origem ou destino nos hubs da LTU, ou seja, nos aeroportos de Düsseldorf e de Munique. Nestes termos, a presente operação de concentração poderia resultar na eliminação da concorrência potencial naquelas três rotas, importando ainda verificar se a LTU é o único ou principal concorrente potencial naquelas rotas.
169. A análise desenvolvida permitiu verificar que em qualquer um dos aeroportos que servem de *hub* à LTU, a Lufthansa tem uma forte presença, com cerca de 50.000 movimentos de aterragem e de descolagem no aeroporto de Düsseldorf previstos para

o Verão de 2007³¹, ou 200 aviões sedeados no aeroporto de Munique, pelo que a AdC considera improvável que a LTU seja o principal ou único concorrente potencial à entrada nas rotas Düsseldorf-Porto, Munique-Porto e Munique-Lisboa.

170. Quanto às restantes rotas onde apenas a Air Berlin actua, não estando estas ligadas a um *hub* da LTU, concluiu-se que é improvável que, nestes casos, a LTU seja o principal concorrente potencial da Air Berlin.
171. Já quanto à rota Frankfurt (Main)-Funchal, na qual apenas a LTU se encontra presente, não estando ela ligada a um *hub* da Air Berlin, concluiu-se que é improvável que, neste caso, a Air Berlin seja o principal concorrente potencial da LTU.
172. Face ao exposto, a AdC conclui 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 de transporte aéreo de passageiros nas rotas Düsseldorf-Porto, Munique-Porto, Munique-Lisboa, Münster/Osnabrück-Faro, Paderborn-Faro, Leipzig-Faro, Dresden-Faro, Nuremberga-Faro, Nuremberga-Funchal, Leipzig-Funchal, Palma de Maiorca-Porto, Palma de Maiorca-Lisboa, Palma de Maiorca-Faro, Frankfurt (Main)-Funchal.

5.3. Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial

173. Face a todo o *supra* exposto, a AdC conclui 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 vários mercados relevantes de transporte aéreo de passageiros identificados.

6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

174. Em cumprimento do disposto do no n.º 1 do artigo 39.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, a AdC solicitou, por ofício de 15 de Junho de 2007, parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), na qualidade de regulador sectorial.
175. Até ao momento da deliberação do Conselho da Autoridade sobre a operação de concentração em análise o INAC não se pronunciou.

³¹ Em termos comparativos, diga-se que a Air Berlin e a LTU **prevêem operar, em** conjunto, cerca de [CONFIDENCIAL - número de movimentos] movimentos de aterragem e de descolagem no aeroporto de Düsseldorf, durante o Verão de 2007.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

176. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audiência de interessados, atento o sentido da decisão (de não oposição) e a ausência de contra-interessados.

8. CONCLUSÃO

177. O Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1 do artigo 17.º dos respectivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003 de 18 de Janeiro, decidiu adoptar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 Junho, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos mercados relevantes de transporte aéreo de passageiros identificados.

Lisboa, 23 de Julho de 2007

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Prof. Dr. Abel Mateus
(Presidente)

Doutor Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dr.ª Teresa Moreira
(Vogal)