

Ccent. 74/2007
easyJet / GB Airways

Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência

(alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho)

20/12/2007

DECISÃO DO CONSELHO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
CCENT. Nº 74/2007 – EASYJET / GB AIRWAYS

I – INTRODUÇÃO

1. Em 6 de Novembro 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 (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração (doravante “Operação”), que consiste na aquisição pela easyJet Pl. (doravante “easyJet”) do controlo exclusivo da GB Airways Limited (doravante “GB Airways”).
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 4 de Dezembro de 2007, atento o mercado em causa, a Autoridade da Concorrência solicitou que o Instituto Nacional de Aviação Civil (doravante “INAC”) se pronunciasse sobre a presente operação, nos termos do n.º 1 do artigo 39.º da Lei da Concorrência.

II – AS PARTES

2.1. Sociedade Adquirente – easyJet

4. A easyJet é a holding do grupo do mesmo nome, que se dedica ao sector do transporte aéreo comercial de passageiros. A sua principal empresa é a companhia aérea easyJet Airline Company Limited (doravante “easyJet Airline”) sediada no Reino Unido. É, aliás, através desta última, que pretende adquirir o controlo exclusivo da GB Airways.
5. A easyJet Airline presta serviços de transporte aéreo regular de passageiros de curta distância, sem serviços extra (“no-frill”), em regime de classe única e com um sistema tarifário simples, que estabelece, em cada momento, um preço único para todo o tipo de clientes. Esta companhia adopta o chamado “modelo de serviço simples”: oferece apenas serviços de transporte ponto a ponto, sem voos de ligação; não tem qualquer tipo de acordo de cooperação com outras companhias aéreas; opera uma política de lugares livres, sem marcação prévia de lugares e não dispõe de um programa de passageiro frequente. O seu principal canal de comunicação e de venda de bilhetes é o respectivo sítio na Internet.

6. A easyJet Airline dispõe de 17 bases operacionais na Europa, 3 das quais nos aeroportos londrinos de Luton, Stansted e Gatwick. Esta companhia opera 339 rotas para destinos de lazer, capitais e centros regionais de relevo na Europa e em Marrocos.
7. Em Portugal, a easyJet Airline opera as rotas Porto-Genebra (desde 30 de Outubro de 2007), Lisboa-Liverpool (desde 2 de Novembro de 2007), Lisboa-Bristol (desde 31 de Outubro de 2007), Lisboa-Londres, Lisboa-Madrid (desde 1 de Novembro de 2007), Lisboa-Paris, Lisboa-Basileia-Mulhouse-Friburgo, Lisboa-Genebra, Lisboa-Milão, Lisboa-Berlin, Faro-Belfast, Faro-Liverpool, Faro-Bristol, Faro-Londres, Faro-Newcastle, Faro-East Midlands, Funchal-Londres (desde 29 de Outubro de 2007) e Funchal-Bristol (desde 29 de Outubro de 2007).
8. Para além destas rotas, a easyJet já anunciou que irá operar as rotas Porto-Paris (a partir de 8 de Fevereiro de 2008), Porto-Lyon (a partir de 5 de Abril de 2008) e Lisboa-Lyon (a partir de 4 de Abril de 2008).
9. Além dos serviços de transporte aéreo, a easyJet distribui serviços *lounge* (aos seus passageiros de negócios), bem como oferece, no seu sítio na Internet, serviços de aluguer de automóveis, reserva de hotéis e apartamento, seguros de viagem, estacionamento nos aeroportos e transporte entre o aeroporto e o centro da cidade. A easyJet [**CONFIDENCIAL**].
10. Desde Julho de 2007, a easyJet oferece ainda o serviço denominado *easyJetHolidays* que permite ao cliente reservar um voo e hotel numa só transacção, com um preço único.
11. O volume de negócios realizado pela adquirente (easyJet), para os anos de 2004, 2005 e 2006, é apresentado na Tabela 1 *infra*.

Tabela 1: Volume de Negócios da easyJet (em milhões de euros).

	2004	2005	2006
Mundial	[>150]	[>150]	[>150]
EEE	[>150]	[>150]	[>150]
Portugal	[2-150]	[2-150]	[2-150]

Fonte: Notificante.

2.2. Sociedade a adquirir – GB Airways

12. A GB Airways é a companhia aérea do grupo *Bland Group Limited*¹, sediada no Reino Unido, e que tem como principal actividade a prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, sendo todos os seus serviços regulares prestados na qualidade de empresa franqueada da British Airways (doravante “BA”).
13. Nos termos do contrato celebrado com a BA em [CONFIDENCIAL], denominado *Licence Agreement*, a GB Airways opera, enquanto franqueado independente e mediante [CONFIDENCIAL], uma lista de rotas previamente definida, correspondente a voos regulares da BA. Assim, [CONFIDENCIAL].
14. Em simultâneo com o referido contrato de franquia (*Licence Agreement*), a GB Airways e a BA celebraram vários outros contratos de prestação de serviços tais como: [CONFIDENCIAL].
15. A GB Airways opera 38 rotas para destinos de lazer na Europa e Norte África (32 de Londres e 6 de Manchester). Em Londres, a GB utiliza os aeroportos de Heathrow e Gatwick. Em Portugal, esta empresa opera rotas para Faro e para o Funchal, a partir de Londres.
16. Para além do transporte de passageiros, a GB Airways vende lugares nas suas aeronaves (blocos de lugares) e freta aviões aos operadores turísticos, bem como presta, ainda, serviços de transporte de mercadorias.
17. O volume de negócios da sociedade adquirida, para os anos de 2004, 2005 e 2006 é o seguinte:

Tabela 2: Volumes de negócios da GB Airways, nos últimos três anos (em milhões de euros).

	2004	2005	2006
Mundial	[>2]	[>2]	[>2]
EEE	[>2]	[>2]	[>2]
Portugal	[>2]	[>2]	[<2]

Fonte: Notificante.

¹ Para além do transporte aéreo, o grupo *Bland Group Limited* está presente no sector do transporte marítimo e rodoviário, na hotelaria e no turismo, enquanto operador turístico.

III – NATUREZA DA OPERAÇÃO

18. A presente operação consiste na aquisição do controlo exclusivo da GB Airways pela easyJet, através da compra da totalidade das acções do capital social daquela empresa ao Bland Group Limited (Contrato de Compra e Venda de Acções).
19. No momento anterior à celebração do referido contrato de compra e venda, que está subjacente à presente operação, a GB Airways e a BA celebraram um [CONFIDENCIAL] que regula a cessação do acordo de franquia e a transferência das operações da GB Airways para o controlo da easyJet.
20. Assim, a GB Airways [CONFIDENCIAL].
21. A presente operação de concentração tem natureza horizontal, uma vez que ambas as empresas participantes prestam serviços de transporte aéreo de passageiros.

IV – MERCADO RELEVANTE

4.1. Mercado do produto relevante

22. O ponto de partida para a delimitação do(s) mercado(s) relevante(s) do produto ou serviço, para análise de uma operação de concentração, são os produtos e/ou serviços oferecidos e/ou prestados pela empresa alvo.
23. Como referido anteriormente, a GB Airways presta serviços de transporte aéreo de passageiros; de transporte aéreo de mercadorias; fornece ainda lugares nas suas aeronaves e freta-as a operadores turísticos.

4.1.1. Transporte aéreo de passageiros

Posição da Notificante

24. No entender da Notificante, a prática decisória comunitária e nacional de definir o mercado relevante, relativo ao transporte aéreo de passageiros, segundo pares de ponto-de-origem e ponto-de-destino, não é a abordagem mais adequada para as rotas orientadas para o lazer, como aquelas que são operadas pelas partes.
25. Segundo a Notificante, uma parte significativa dos passageiros das empresas participantes são “insensíveis” ao destino, na medida em que consideram como substituíveis todos e quaisquer destinos que lhes permitam cumprir o seu propósito de

lazer (uma semana ao sol; uma pausa de fim-de-semana fora da cidade; uma semana na neve). Para estes consumidores, mais importante que a deslocação a determinado local, é atingir um qualquer destino que cumpra com o seu propósito de férias.

26. Para fundamentar a sua posição, a Notificante invoca um estudo econométrico elaborado pela autoridade britânica para a aviação, a Civil Aviation Authority², que sugere, segundo as palavras da Notificante, «*que a procura de viagens de rotas individuais é relativamente elástica em termos de preço e que uma das razões para tal é a capacidade e propensão dos consumidores de preferirem outros destinos em resposta a alterações de preços*».
27. Embora defenda uma abordagem mais alargada, ainda assim, a Notificante apresentou uma delimitação de mercados segundo pares O/D, com ligação ao território nacional.
28. A Notificante argumenta que, por se tratarem de destinos de férias, a generalidade dos clientes das empresas participantes são passageiros sem constrangimentos temporais, mais sensíveis ao preço e susceptíveis de aceitar ligações mais inconvenientes e morosas. Assim, de acordo com a easyJet não é necessário distinguir entre passageiros “sensíveis” e “não sensíveis” ao tempo, na medida em que a grande maioria dos passageiros em causa serão “não sensíveis” ao tempo.
29. No que respeita à distinção entre voos directos e indirectos, apesar das empresas participantes apenas operarem voos directos ([**CONFIDENCIAL** – estratégia da GB Airways no cenário pós-operação]) e de ambas oferecerem voos de curta e média distância, a easyJet alega que, por operar rotas de lazer, sofre pressão concorrencial de voos indirectos em algumas delas, pelo que o mercado deveria abranger estes dois tipos de voo.
30. Segundo a Notificante, os voos *charter* não deverão ser considerados como fazendo parte de um mercado distinto dos voos regulares, uma vez que as companhias tradicionalmente tidas como *charter* têm vindo a adoptar o modelo comercial das outras companhias aéreas, vendendo apenas o bilhete de avião, sem qualquer estada e não incluído num qualquer “pacote de viagem” (*seat only*). Neste sentido, a easyJet faz referência à decisão da Comissão Europeia no caso BA/Ibéria/GB Airways³, que considerou substitutos os voos *charter* e os voos regulares em relação a algumas rotas. Nestes termos, refere a Notificante que a prática comercial destas companhias de voos *charter* aproxima-se, cada vez mais, das práticas comerciais das companhias aéreas de baixo custo.
31. No que respeita a substituíbilidade entre aeroportos, a Notificante defende que tal questão não afecta a análise do impacto da presente operação, uma vez que não

² [**CONFIDENCIAL** – nome do estudo citado pela Notificante].

³ Decisão da Comissão Europeia, de 10 de Dezembro de 2003, proc. N.º COMP/D2/38.479.

«existem serviços em sobreposição de outros aeroportos ou de aeroportos vizinhos tanto em Portugal, como no Reino Unido⁴». Assim, no entender da Notificante, tal questão pode ser deixada em aberto.

32. Por último, ainda que não seja esse o seu entendimento, mas para ir ao encontro da prática decisória da Autoridade, a Notificante considerou como relevantes todos os pares O/D em que pelo menos uma das empresas participantes estivesse presente, bem como aqueles em que a Notificante irá entrar num momento posterior à presente operação.
33. Nestes termos, a Notificante considerou como mercados relevantes os seguintes pares O/D: Porto-Paris; Porto-Basileia-Mulhouse-Friburgo; Porto-Genebra; Porto-Lyon; Lisboa-Liverpool; Lisboa-Bristol; Lisboa-Londres; Lisboa-Madrid; Lisboa-Paris; Lisboa-Basileia-Mulhouse-Friburgo; Lisboa-Genebra; Lisboa-Lyon; Lisboa-Milão; Lisboa Berlim; Faro-Belfast; Faro-Liverpool; Faro-Bristol; Faro-Londres; Faro-Newcastle; Faro-EastMidlands; Funchal-Londres; Funchal-Bristol.

Posição da Autoridade

34. A Autoridade da Concorrência não pode aceitar a proposta de delimitação de mercado mais abrangente que foi apresentada pela Notificante nos pontos 24 a 26, baseada no conceito que os passageiros são "insensíveis" ao destino.
35. De facto, a Notificante não apresentou quaisquer elementos que demonstrassem ser essa a realidade das rotas com ligação a Portugal, ou que demonstrassem que, para a maioria dos consumidores, os destinos no território nacional são substituíveis entre si, ou por outros.
36. Nestes termos, 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.
37. Em operações anteriores, de forma a analisar questões de concorrência potencial entre as empresas participantes, a AdC considerou como mercados relevantes todas as rotas com ligação a Portugal, em que pelo menos uma dessas empresas estivesse activa.
38. Com efeito, face exposto *infra*, conclui 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 assimétrica as várias companhias aéreas, consoante as

⁴ Ainda que tenha defendido que os aeroportos de Londres não são substitutos perfeitos entre si, afastando-se do entendimento da Comissão Europeia que considera substituíveis os cinco aeroportos londrinos (com excepção do aeroporto de Stansted para os passageiros sensíveis ao tempo), bem como das conclusões do Office of Fair Trade (OFT) de que todos estes aeroportos pertencem ao mesmo mercado geográfico.

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.

39. É apenas com este intuito, que se consideram relevantes mercados onde apenas está presente a adquirente, nomeadamente naquelas rotas que têm como origem ou destino um aeroporto que constitui uma importante base de operações da empresa adquirida.
40. 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 efectivamente activa.

Distinção entre passageiros sensíveis e não sensíveis ao tempo

41. A Notificante argumenta que as rotas em causa, no presente procedimento, são maioritariamente utilizadas por passageiros em férias ou em viagens de lazer, pelo que a generalidade daqueles passageiros serão “não sensíveis ao tempo”. Ou seja, este tipo de passageiros representará, segundo a Notificante, cerca de [**>80**] % de todos os passageiros transportados nas referidas rotas.
42. Atenta a reduzida expressão dos passageiros sensíveis ao tempo nas rotas com ligação a Portugal que são operadas pelas participantes na operação, a AdC conclui que uma delimitação mais estreita do mercado, em função da maior ou menor sensibilidade dos passageiros ao tempo, não teria implicações ao nível da análise jus-concorrencial, pelo que não será necessário, no presente procedimento, proceder a uma delimitação do mercado em função da maior ou menor sensibilidade dos passageiros ao tempo.

Substituibilidade entre voos directos e voos indirectos

43. O grau de substituibilidade 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.
44. Assim, a substituibilidade 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. No entanto 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.

45. Como já referimos, a esmagadora maioria dos clientes das empresas participantes não são passageiros sensíveis ao tempo. No entanto, ambas as empresas participantes operam maioritariamente voos directos e após a operação de concentração a empresa adquirida [**CONFIDENCIAL** – estratégia da Adquirida no cenário pós-operação]).
46. Atento estarmos na presença de rotas de curto ou médio curso, assim como o facto das empresas participantes operarem maioritariamente voos directos, a Autoridade da Concorrência apenas considerou os voos directos para efeitos da presente análise jusconcorrencial.

Substituibilidade entre voos regulares e voos charter

47. No caso em apreço, a maioria dos passageiros das empresas participantes são, segundo a Notificante, passageiros em férias ou lazer, não se podendo excluir a possibilidade dos voos regulares serem largamente substitutos dos voos *charter*.
48. Acresce que, a própria empresa adquirida vende lugares aos operadores turísticos para os seus voos regulares, pelo que, na perspectiva da oferta, haverá alguma substituibilidade entre voos *charter* e voos regulares.
49. 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.
50. Não obstante, a AdC considera que, não sendo distintas as conclusões da presente análise jus-concorrencial em função da maior ou menor substituibilidade entre voos regulares e voos *charter*, a definição do mercado pode, em último caso, ser deixada em aberto no que se refere a esta questão.
51. De facto, na generalidade das rotas relevantes no presente procedimento, as quotas de mercado agregadas da easyJet e da GB Airways 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 ou os passageiros de voos *charter*.

Substituibilidade entre aeroportos

52. A questão da substituibilidade entre aeroportos, apenas se coloca nos aeroportos londrinos, uma vez que os aeroportos nacionais utilizados pelas empresas participantes têm áreas de influência totalmente distintas, servindo zonas do país com uma grande distância entre si.

53. Conforme já referido, ambas as autoridades da concorrência comunitária e britânica reconhecem um significativo grau de substituíbilidade entre os cinco aeroportos londrinos, sobretudo no que diz respeito aos passageiros não sensíveis ao tempo, que são a esmagadora maioria dos clientes das empresas participantes.
54. A GB Airways opera em Gatwick e Heathrow, ([**CONFIDENCIAL** – estratégia da GB Airways no cenário pós-operação]). Já a easyJet utiliza os aeroportos de Gatwick, Stansted e Luton, para operar rotas com destinos idênticos.
55. Atento o facto da maioria dos clientes das empresas participantes, nas rotas com ligação a Portugal, serem passageiros não sensíveis ao tempo, e dada a proximidade geográfica dos aeroportos Londrinos, a Autoridade da Concorrência considera, para efeitos do presente procedimento, que os voos operados a partir daqueles aeroportos e com o mesmo destino fazem parte do mesmo mercado do produto relevante.

Transporte aéreo de passageiros – conclusão

56. 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 operação de concentração, sendo que cada uma das rotas referidas corresponde a um mercado relevante distinto.

4.1.2. Transporte de Mercadorias

Posição da notificante

57. A GB Airways, nos voos de passageiros que opera, presta ainda serviços de transporte de mercadorias. Esta é uma actividade [**CONFIDENCIAL**] para a empresa adquirida, que não dedica qualquer uma das suas aeronaves para o transporte de cargas, em exclusivo.
58. A easyJet invoca a prática decisória da Comissão Europeia, que relativamente ao transporte de mercadorias, considera que o mercado relevante do serviço engloba todos os meios de transporte de carga.
59. No entanto, a easyJet entende que a definição de mercado pode ser deixada em aberto, uma vez que, ao nível do transporte de carga, não há sobreposição entre as actividades das empresas participantes, que esta actividade representa menos de [**<10**] % dos proveitos da empresa adquirida, e que, após a presente operação, [**CONFIDENCIAL** – estratégia da GB Airways no cenário pós-operação]).

Posição da AdC

60. Atendendo a que o impacto da presente operação no mercado do transporte de mercadorias não é significativo, seja qual for a efectiva delimitação deste mercado, não é necessário, para efeitos do presente procedimento, cuidar da distinção entre transporte aéreo e outros meios de transporte de mercadorias, podendo a definição exacta do mercado ser deixada em aberto.

4.1.3. Fornecimento de lugares em aeronaves a operadores turísticosPosição da notificante

61. A GB Airways disponibiliza, ainda, a operadores turísticos, lugares nos seus voos regulares e freta aeronaves.
62. A Notificante propõe, à semelhança do que outras companhias aéreas defenderam junto da Comissão⁵ ou de outras autoridades europeias⁶, que não seja feita uma distinção entre voos *charter* e voos regulares, considerando que o mercado deve abranger o fornecimento de lugares em serviços de aviação de curta distância. Tal justifica-se pela evolução recente dos modelos operacionais e comerciais adoptados pelas companhias *charter*, tendo estas, à semelhança das companhias *low cost*, passado também a vender apenas o bilhete de avião, sem qualquer estada e não incluído num qualquer "pacote de viagem" (*seat only*).
63. Não obstante, a easyJet entende que a definição de mercado pode ser deixada em aberto, uma vez que não há sobreposição entre as actividades das empresas participantes a este nível, que esta actividade tem [CONFIDENCIAL] para a empresa adquirida, e que, após a presente operação de concentração, [CONFIDENCIAL – estratégia da GB Airways no cenário pós-operação].

Posição da AdC

64. Atendendo a que o impacto da presente operação no mercado de fornecimento de lugares em aeronaves a operadores turísticos [CONFIDENCIAL], seja qual for a efectiva delimitação deste mercado, a Autoridade da Concorrência aceita, para efeitos da análise da presente operação, que a definição de mercado pode ser deixada em aberto no que se refere ao fornecimento de lugares a operadores turísticos.

⁵ *Vd.* Decisão da Comissão Europeia, de 4 de Junho de 2007, Processo n.º COMP/ M.4600, TUI/First Choice e Decisão da Comissão Europeia, de 4 de Maio de 2007, Processo n.º COMP/ M.4601, Karsttdquelle/My Travel.

⁶ *Vd.* Decisão do Bundeskartellamt, de 4 de Agosto de 2007, Processo B9- 67/07, Air Berlin/LTU.

4.2. Mercado geográfico relevante

65. 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 Funchal-Londres).
66. No que respeita o transporte de mercadorias e o fornecimento de lugares a operadores turísticos, a delimitação geográfica dos mercados pode ser deixada em aberto, atendendo a que o impacto da presente operação nestes mercados do produto não é significativo, seja qual for a efectiva delimitação geográfica dos mesmos.

V – AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1. Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota

67. A Notificante entende que as barreiras à entrada e à expansão verificadas nos mercados relevantes são diminutas.
68. A Notificante justifica este seu entendimento alegando que, apesar das eventuais barreiras regulamentares decorrentes do licenciamento das transportadoras aéreas e do acesso a rotas ou serviços específicos, a experiência de expansão e crescimento da própria easyJet é demonstrativa de que este tipo de barreiras não constitui impedimento à expansão ou ao aparecimento de diversas companhias aéreas.
69. Argumenta ainda, a Notificante, que a facilidade de crescimento no sector de transporte aéreo de passageiros em viagens intra-europeias se prende, essencialmente, com a facilidade com que as companhias aéreas podem começar ou cessar serviços em períodos de tempo relativamente curtos, especialmente quando a companhia já tem operações num determinado aeroporto.
70. Assim, a Notificante entende que as barreiras à entrada e à expansão associadas à necessidade de obtenção de faixas horárias ("*slots*") nos aeroportos de origem e de destino para operar uma determinada rota não são significativas nos mercados relevantes em análise, dado que os principais concorrentes da easyJet dispõem de faixas horárias significativas em todos os aeroportos relevantes.
71. Em particular, nos aeroportos portugueses que constituem origem ou destino de rotas nas quais existe sobreposição horizontal das actividades das empresas participantes na

operação de concentração, i.e., Faro e Funchal, entende a Notificante que o acesso a faixas horárias não constitui uma barreira à entrada e à expansão nestes aeroportos.

72. O aeroporto de Faro apenas foi designado como aeroporto coordenado na época do Verão. No entanto, segundo a análise da Notificante aos mapas de faixas horárias elaborados pela ANA-Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA), mesmo na época de Verão, o aeroporto de Faro tem uma significativa disponibilidade de faixas horárias, sendo que a disponibilidade zero de faixas horárias se encontra reduzida a determinadas horas da manhã e a determinadas horas do fim da tarde, e apenas em determinados dias da semana.
73. Já no que diz respeito ao aeroporto do Funchal, este foi designado como aeroporto coordenado, tanto na época de Verão como na época de Inverno. No entanto, pode concluir-se, da análise das tabelas relativas à disponibilidade de faixas horárias fornecidas pela ANA para o aeroporto do Funchal, que o congestionamento neste aeroporto apenas será particularmente restritivo nas manhãs de Segunda-Feira.
74. Ainda assim, as rotas em apreço são rotas com destinos tipicamente de férias, nas quais a maioria dos passageiros serão “não sensíveis” ao tempo, pelo que, conclui a AdC, os passageiros destas rotas terão alguma disponibilidade para viajar fora das horas de ponta, em que o congestionamento dos aeroportos é menor, o que será susceptível de reduzir as barreiras à entrada e à expansão nestas rotas.
75. 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 conclui 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

76. Do conjunto de rotas definidas *supra* como mercados relevantes, os serviços das participantes na presente operação apenas se sobrepõem nas rotas Faro-Londres e Funchal-Londres.
77. Nos restantes mercados relevantes definidos, apenas está presente uma das partes envolvidas na operação de concentração, e, portanto, a avaliação jus-concorrencial da presente operação, no contexto desses mercados, será desenvolvida no sentido de avaliar a eventual redução da concorrência potencial nesses mercados.
78. Nas rotas com origem ou destino em Portugal operadas pela GB Airways, e que são apenas duas (Faro-Londres e Funchal-Londres), a easyJet também está presente.

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 12

79. Já no que diz respeito às rotas com ligação a Portugal em que, das participantes na operação, apenas está activa a easyJet, é necessário aferir se a GB Airways poderá ser o principal concorrente potencial da adquirente, cenário em que, da presente operação, poderia resultar a eliminação de concorrência potencial nessas rotas.

5.2.1. Rotas sem sobreposição horizontal

80. As rotas com ligação a Portugal, nas quais a easyJet está presente mas que não são operadas pela GB Airways, são as seguintes:

- (i) Porto-Basileia-Mullouse-Friburgo
- (ii) Porto-Genebra
- (iii) Lisboa-Liverpool
- (iv) Lisboa-Bristol
- (v) Lisboa-Londres
- (vi) Lisboa-Madrid
- (vii) Lisboa-Paris
- (viii) Lisboa-Genebra
- (ix) Lisboa-Milão
- (x) Lisboa-Berlim
- (xi) Faro-Belfast
- (xii) Faro-Liverpool
- (xiii) Faro-Bristol
- (xiv) Faro-Newcastle
- (xv) Faro-East Midlands
- (xvi) Funchal-Bristol

81. Em todas as rotas nas quais se encontra presente a easyJet, sem que exista sobreposição com a GB Airways, esta última não deve ser encarada como uma importante fonte de pressão concorrencial potencial, [**CONFIDENCIAL**].
82. Por outro lado, dos mercados relevantes *supra* elencados, a GB Airways apenas tem centros operacionais em aeroportos Londrinos (mais precisamente Gatwick e Heathrow).
83. Acresce que as rotas ora analisadas envolvem aeroportos onde outras companhias aéreas têm importantes centros de operações, tais como a British Airways em Heathrow e Gatwick e a TAP em Lisboa, Faro e Funchal.

84. Segundo a Notificante, apesar de um dos efeitos da transacção ser o de incrementar o número de faixas horárias da easyJet em Gatwick, esta ainda continuará com menos faixas horárias que a British Airways nesse aeroporto.
85. Atento o exposto, conclui a AdC que da operação de concentração não resultará a eliminação de uma importante pressão concorrencial da qual possam resultar entraves significativos à concorrência nos mercados relevantes mencionados na presente secção.

5.2.2. Faro-Londres

86. Este mercado registou uma procura de [1.000.000-1.500.000] passageiros (combinando os passageiros de voos charter e de voos regulares a partir de todos os aeroportos de Londres), em 2006, sendo que dimensão do mercado [CONFIDENCIAL – evolução da dimensão do mercado] nos últimos três anos.
87. Para além da adquirente e da adquirida, operam na rota Faro-Londres uma diversidade de companhias aéreas (cfr. Tabela 3), nomeadamente a TAP Air Portugal, a Monarch Airlines LTD, a First Choice Airways, entre outras.
88. A eastJet opera nesta rota a partir de Gatwick, Luton e Stansted, e a GB Airways está activa nesta rota a partir Gatwick e de Heathrow.
89. A tabela seguinte faz a descrição da estrutura da oferta do mercado em apreço, tendo em conta o número de passageiros transportados por cada uma das empresas activas no mercado, assim como as respectivas quotas de mercado, considerando, para o efeito, todos os aeroportos de Londres.

Tabela 3: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Faro-Londres

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
easyJet	[300.000-400.000]	[20-30]%	[300.000-400.000]	[30-40]%	[300.000-400.000]	[30-40]%
GB Airways	[200.000-300.000]	[10-20]%	[200.000-300.000]	[10-20]%	[200.000-300.000]	[10-20]%
easyJet+GB Airways					[600.000-700.000]	[50-60]%
MONARCH AIRLINES	[100.000-200.000]	[10-20]%	[200.000-300.000]	[20-30]%	[200.000-300.000]	[10-20]%
TAP Air Portugal	[50.000-100.000]	[0-10]%	[50.000-100.000]	[0-10]%	[50.000-100.000]	[0-10]%
FIRST CHOICE	[100.000-200.000]	[0-10]%	[50.000-100.000]	[0-10]%	[50.000-100.000]	[0-10]%

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

AIRWAYS						
THOMAS COOK AIRLINES LTD	[50.000- 100.000]	[<10]%	[50.000- 100.000]	[0-10]%	[50.000- 100.000]	[0-10]%
THOMSONFL Y LTD	0	0%	[<50.000]	[0-10]%	[<50.000]	[0-10]%
EXCEL AIRWAYS LTD	[<50.000]	[0-10]%	[<50.000]	[0-10]%	[<50.000]	[0-10]%
Outros	0	0%	0	0%	[<50.000]	[0-10]%
Total	[1.000.000- 1.500.000]	100%	[1.000.00 0- 1.500.000]	100%	[1.000.000- 1.500.000]	100%

Fonte: Notificante.

90. Da análise da Tabela 3 conclui-se que a operação de concentração envolve **[CONFIDENCIAL]** operadores nesta rota, existindo, no entanto, uma companhia aérea, a Monarch Airlines, cuja quota é **[CONFIDENCIAL]**.
91. Em resultado da operação de concentração projectada, a Notificante passará a deter uma quota de mercado de cerca de **[50-60]%⁷** em termos de passageiros, e de **[50-60]%**, em termos de capacidade.
92. Caso se considere o mercado relevante mais restrito, como compreendendo apenas o aeroporto de Gatwick (a partir do qual ambas as empresas participantes na concentração operam voos), a quota de mercado conjunta, em termos de número de passageiros, seria de **[50-60]%**, não diferindo significativamente daquela que figura na Tabela 3.
93. Ora, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais⁸ 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).

⁷ Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, a quota de mercado agregada da easyJet e da GB Airways seria de cerca de **[60-70]%** caso se excluíssem, da análise, os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros charter). No entanto, e apesar desta quota ser significativamente mais elevada do que aquela que é apresentada na Tabela 1, as conclusões da avaliação jusconcorrencial não seriam distintas neste segundo cenário.

⁸ 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.

94. Por outro lado, os valores dos índices de concentração revelam que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. À estrutura de mercado apresentada na Tabela 3 corresponde um IHH, pós concentração, de [**>2000**], sendo o Delta associado à operação igual a cerca de [**>250**], o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais⁹, indicia que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
95. 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 a concorrência potencial, o nível de contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.
96. Neste sentido, importa referir que a British Airways já anunciou que, na [**CONFIDENCIAL**], iria iniciar a operação de voos próprios nesta rota, já a partir de 30 de Março de 2008, [**CONFIDENCIAL**]¹⁰.
97. Assim, ainda que à partida resultasse da operação de concentração a redução de um operador na rota em análise, essa redução será compensada pela entrada da BA, nesta rota, com voos próprios em substituição dos actuais serviços prestados pela GB Airways.
98. Por outro lado, para além da pressão concorrencial exercida pela British Airways, importa realçar que existem outras companhias em posição de entrar facilmente nesta rota.
99. A RyanAir, segundo a Notificante, é a companhia com [**CONFIDENCIAL** – referência ao número de faixas horárias da Ryanair] faixas horárias no aeroporto de Stanstead e tem também um número significativo de faixas horárias em Luton.
100. Acresce que a RyanAir tem actualmente operações no aeroporto de Faro (em rotas que ligam Faro a destinos na Bélgica, Alemanha, Irlanda e Espanha), enfrentando, assim, menos dificuldades em orientar alguns dos seus *slots* para a rota em apreço, caso a entidade resultante da operação de concentração procedesse a um aumento significativo de preços.

⁹ 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 Cfr. Comunicado de Imprensa da British Airways de 25 de Outubro de 2007.

101. No que se refere a eventuais barreiras à entrada e à expansão, importa notar que o aeroporto de Faro apresenta congestionamento em determinadas alturas do ano, já que este aeroporto é um aeroporto coordenado unicamente para a época de Verão, sendo designado como aeroporto com "horários facilitados" na época de Inverno.
102. Ora, a relevância dos níveis de congestionamento nos aeroportos na origem e no destino desta rota é menor se levarmos em consideração que os passageiros desta rota são essencialmente turistas, pelo que terão uma maior disponibilidade para viajar em horas de menor tráfego.
103. De facto, segundo as estimativas da Notificante, a percentagem de passageiros sensíveis ao tempo, para os serviços da easyJet na rota Faro-Londres a partir do aeroporto de Gatwick é de **[0-10]%**, e, portanto, os passageiros são maioritariamente 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.
104. No caso da GB Airways, a Notificante alega, também, a reduzida sensibilidade ao tempo dos passageiros desta companhia, com base nos inquéritos de voo da GB Airways que relevaram que apenas **[0-10]%** dos passageiros nas rotas daquela companhia viaja por razões de negócios.
105. Face a todo o *supra* exposto, nomeadamente o facto de existir uma diversidade de companhias aéreas a operar nesta rota e de a British Airways ter anunciado que iniciaria serviços próprios nesta rota, em 2008, 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 Faro-Londres.

5.2.3. Funchal-Londres

106. Este mercado registou uma procura de **[200.000-250.000]** passageiros (combinando os passageiros de voos charter e de voos regulares a partir de todos os aeroportos de Londres), em 2006, sendo que dimensão do mercado tem crescido a uma taxa média anual de **[0-10]%** nos últimos três anos.
107. Para além da adquirente e da adquirida, operam na rota Funchal-Londres outras companhias aéreas concorrentes (cfr. Tabela 4) tais como a TAP Air Portugal, a ThomsonFly Ltd, a First Choice Airways, entre outras.

108. A estrutura da oferta, em 2006, não é uma representação da situação actual neste mercado relevante, uma vez que a easyJet ainda não operava esta rota, tendo iniciado actividade neste mercado relevante em 29 de Outubro de 2007, com dois voos de ida e volta por semana, a partir de Stansted.
109. A GB Airways opera esta rota a partir de Gatwick, havendo um factor sazonal nas suas frequências semanais, operando com 5 voos semanais durante a época de Verão de 2007 e com 7/8 frequências por semana, durante a época de Inverno de 2006/2007.
110. Assim, de forma a ter uma ideia do impacto da operação de concentração na actual estrutura de mercado, a AdC solicitou à notificante a melhor estimativa possível para a presença actual da easyJet e da GB Airways nesta rota.
111. A Tabela 4 descreve a estrutura da oferta ao longo dos últimos 3 anos, na rota Funchal-Londres, em termos de número de passageiros transportados, e considerando todos os aeroportos de Londres.

Tabela 4: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Funchal-Londres

Companhia Aérea	2004		2005		2006	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
GB Airways	[50.000-100.000]	[20-30]%	[50.000-100.000]	[20-30]%	[50.000-100.000]	[20-30]%
TAP Air Portugal	[50.000-100.000]	[20-30]%	[50.000-100.000]	[30-40]%	[50.000-100.000]	[30-40]%
ThomsonFly Ltd	0	0%	[<25.000]	[0-10]%	[25.000-50.000]	[10-20]%
Thomas Cook Airlines Ltd	[<25.000]	[0-10]%	[<25.000]	[0-10]%	[<25.000]	[0-10]%
First Choice Airways Ltd	[<25.000]	[0-10]%	[<25.000]	[0-10]%	[<25.000]	[0-10]%
Excel Airways Ltd	[<25.000]	[0-10]%	[<25.000]	[0-10]%	[<25.000]	[0-10]%
XL Airways UK Ltd	0	0%	0	0%	[<25.000]	[0-10]%
Outros	[25.000-50.000]	[20-30]%	[25.000-50.000]	[10-20]%	[<25.000]	[0-10]%
Total	[200.000-250.000]	100%	[150.000-200.000]	100%	[200.000-250.000]	100%

Fonte: Notificante.

112. A tabela que se segue ilustra as quotas de mercado esperadas, em termos de capacidade de transporte de passageiros, entre Novembro de 2007 e Março de 2008, segundo estimativas da Notificante:

Tabela 5: Quotas de mercado em capacidade na rota Funchal-Londres na Época de Inverno 2007/2008 (Novembro a Março)

	Capacidade	Quota
easyJet	[25.000-50.000]	[20-30]%
GB Airways	[25.000-50.000]	[20-30]%
easyJet+ GB Airways	[50.000-100.000]	[50-60]%
TAP Air Portugal	[25.000-50.000]	[20-30]%
ThomsonFly Ltd	[<25.000]	[10-20]%
First Choice Airways Ltd	[<25.000]	[0-10]%
Total	[150.000-200.000]	100,00%

Fonte: Notificante.

Nota: Consideram-se, para efeitos desta tabela, todos os aeroportos de Londres.

113. Da tabela supra resulta que a quota de mercado conjunta das empresas participantes na operação de concentração deverá ser de cerca de **[50-60]%**.
114. 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).
115. Por outro lado, os valores dos índices de concentração revelam que o mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, e que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. À estrutura de mercado apresentada na tabela 5 corresponde um IHH, pós concentração, de **[>2000]**, sendo o Delta associado à operação igual a cerca de **[>250]**, 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.
116. 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

¹¹ Vide 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.

avaliação ser complementada por uma análise de elementos adicionais, tais como o a concorrência potencial, o nível de contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado.

117. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, importa notar que, tal como se fez referência no ponto 73, o aeroporto do Funchal apresenta congestionamento apenas à Segunda-Feira de manhã, não se considerando, por isso, que o acesso a faixas horárias, neste mercado relevante, constitua uma barreira à entrada e à expansão de dimensão significativa.
118. Ora, a relevância dos níveis de congestionamento nos aeroportos de origem e de destino nesta rota é menor se levarmos em consideração que os passageiros em causa, assim como os passageiros das rotas da GB Airways, em geral, são, segundo a Notificante, essencialmente turistas, pelo que terão uma maior disponibilidade para viajar em horas de menor tráfego.
119. Por outro lado existem companhias que representam importante pressão concorrencial potencial, por disporem de um *hub* em aeroportos de Londres, e poderem, com facilidade, passar a operar a rota ora analisada.
120. Neste sentido, importa referir que a British Airways detém [**CONFIDENCIAL** – referência ao número de faixas horárias da British Airways] em Gatwick, aeroporto a partir do qual a GB Airways opera esta rota, e estará numa posição privilegiada para iniciar serviços próprios neste rota, após a cessação do acordo de licenciamento com a GB Airways.
121. Face a todo o *supra* exposto, em particular o facto de existirem outras companhias aéreas a operar a rota em análise (entre as quais a TAP Air Portugal), e por existirem companhias em posição de, facilmente, iniciar operações nesta rota, nomeadamente a British Airways, que tem o maior número de faixas horárias em Gatwick, 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 Funchal-Londres.

5.2.4. Mercado Relevante dos serviços de transporte de mercadorias

122. Segundo informação da Notificante, a GB Airways transportou [<10.000] toneladas de carga no ano fiscal que terminou em 31 de Março de 2007, representando, esta actividade, cerca de [**0-10**] % do volume de negócios da GB Airways.
123. Por outro lado, segundo estimativas da GB Airways, actualmente, a quantidade de mercadorias transportada por meios aéreos na Europa deverá ronda um total de

[2.000.000-3.000.000] toneladas, pelo que GB Airways não deverá representar mais do que [0-10]% do total de mercadoria transportada por meios aéreos na Europa.

124. Já a easyJet não fornece quaisquer serviços de transporte de mercadorias, e como tal, não existe sobreposição das actividades das empresas participantes da operação neste mercado relevante.
125. De todo 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 de mercadorias.

5.2.5. Fornecimento de lugares em aeronaves a operadores turísticos

126. Nas rotas com ligação a Portugal, a GB Airways tem acordos com operadores turísticos para fornecimento de pacotes de lugares relativamente aos seus serviços nas rotas Londres-Faro (apenas disponibiliza estes serviços nos voos com origem/destino no aeroporto de Gatwick) e na rota Londres-Funchal.
127. A Notificante alega não poder fornecer dados relativamente à estrutura de mercado, por não ser obrigatória a publicação, pelas companhias aéreas, da informação relativa às vendas a operadores turísticos.
128. Não obstante, segundo a Notificante, na rota Londres-Funchal, a GB Airways tem um acordo de venda de lugares com a [CONFIDENCIAL] para a época de Inverno de 2007/2008, que representam cerca de [0-10]% da capacidade disponível da GB Airways nessa rota, e [0-10]% da capacidade de todas as companhias aéreas para aquela rota.
129. No que diz respeito à rota Londres-Faro, a GB Airways tem um acordo de venda de lugares com a [CONFIDENCIAL] para a época de Inverno de 2007/2008, que representam cerca de [0-10]% da capacidade disponível da GB Airways nessa rota, e [0-10]% da capacidade de todas as companhias aéreas para aquela rota
130. Já a easyJet não fornece este tipo de serviços, pelo que não existe sobreposição horizontal da actividade das partes neste mercado relevante.
131. De todo 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 fornecimento de lugares em aeronaves a operadores turísticos.

5.3. Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial

132. 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 à concorrência efectiva, nos vários mercados relevantes identificados.

VI – CLÁUSULAS ACESSÓRIAS

133. No acordo subjacente à presente operação, as vendedoras comprometem-se, **[CONFIDENCIAL]**.

134. Os vendedores comprometem-se ainda, pelo mesmo período de tempo, **[CONFIDENCIAL]**.

135. Na medida em que estas obrigações estão directamente relacionadas com a operação e são necessárias à sua implementação, uma vez que visam assegurar o valor do negócio a transmitir, encontram-se abrangidas pela presente decisão, nos termos do n.º 5 do artigo 12.º da Lei da Concorrência.

VII – PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

136. 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 4 de Dezembro de 2007, parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), na qualidade de regulador sectorial.

137. Até ao momento da deliberação do Conselho da Autoridade sobre a operação de concentração em análise o INAC não se pronunciou.

VIII – AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

138. 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.

IX – CONCLUSÃO

139. 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

Nota: indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial. 22

de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos mercados relevantes identificados.

Lisboa, 20 de Dezembro de 2007

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Prof. Dr. Abel Mateus
(Presidente)

Doutor Eduardo Lopes Rodrigues
(Vogal)

Dr.^a Teresa Moreira
(Vogal)