

**AC – I – Ccent. 09/2008  
Air Berlin/Condor**

**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)

11/04/2008

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto  
haja sido considerado como confidencial**

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO		3
2.	AS PARTES		3
2.1.	Empresas Participantes		3
2.1.1.	Sociedade Adquirente		3
2.1.2.	Sociedade a adquirir		4
3.	NATUREZA DA OPERAÇÃO		5
4.	MERCADO RELEVANTE		5
4.1.	Rotas operadas pela Air Berlin e pela Condor		5
4.2.	Mercado relevante do produto		9
4.2.1.	Transporte de Passageiros		9
	Posição da Notificante		9
	Posição da AdC		9
4.2.2.	Transporte de Mercadorias		13
	Posição da Notificante		13
	Posição da AdC		14
4.2.3.	Actividades de Operador Turístico		14
	Posição da Notificante		14
	Posição da AdC		15
4.2.4.	Conclusão do mercado de produto relevante		15
4.3.	Mercado geográfico relevante		15
5.	AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL		15
5.1.	Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota		15
5.2.	Transporte aéreo de passageiros – Avaliação rota a rota		19
5.2.1.	Berlim-Funchal		19
5.2.2.	Düsseldorf-Funchal		21
5.2.3.	Frankfurt-Funchal		24
5.2.4.	Hamburgo-Funchal		26
5.2.5.	Hannover-Funchal		28
5.2.6.	Colónia-Funchal		29
5.2.7.	Leipzig-Funchal		31
5.2.8.	Munique-Funchal		34
5.2.9.	Rotas com destino a aeroportos Portugueses operadas por apenas uma das Partes envolvidas na operação de concentração, Air Berlin ou Condor.		36
5.3.	Transporte de Mercadorias		38
5.4.	Actividades de Operador Turístico		38
5.5.	Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial		38
6.	PARECER DA ENTIDADE REGULADORA		39
7.	AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS		39
8.	CONCLUSÃO		39

ÍNDICE DE TABELAS

<a href="#">Tabela 1: Volume de Negócios da Air Berlin, em milhões de euros, para os anos de 2005, 2006 e 2007.....</a>	<a href="#">4</a>
<a href="#">Tabela 2: Volumes de negócios da Condor, em milhões de euros, para os anos de 2005, 2006 e 2007.....</a>	<a href="#">4</a>
<a href="#">Tabela 3: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin ou pela Condor .....</a>	<a href="#">6</a>
<a href="#">Tabela 4: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Berlim-Funchal.....</a>	<a href="#">19</a>
<a href="#">Tabela 5: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Düsseldorf-Funchal.....</a>	<a href="#">22</a>
<a href="#">Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Frankfurt-Funchal.....</a>	<a href="#">24</a>
<a href="#">Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Hamburgo-Funchal .....</a>	<a href="#">26</a>
<a href="#">Tabela 8: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Hannover-Funchal .....</a>	<a href="#">28</a>
<a href="#">Tabela 9: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Colónia -Funchal .....</a>	<a href="#">29</a>
<a href="#">Tabela 10: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Leipzig-Funchal .....</a>	<a href="#">32</a>
<a href="#">Tabela 11: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Munique-Funchal .....</a>	<a href="#">35</a>

**DECISÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA  
PROCESSO CCENT. Nº 09/2008 – AIR BERLIN/CONDOR**

**1. INTRODUÇÃO**

1. Em 25 de Janeiro de 2008, foi notificada à Autoridade da Concorrência, nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei 18/2003, de 11 de Junho (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração, que consiste na aquisição pela Air Berlin PLC (doravante “Air Berlin”), do controlo exclusivo da sociedade Condor Flugdienst GMBH (doravante “Condor”).
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b), do n.º 1, do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a), do n.º 3, do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição enunciada na alínea a), n.º 1 do artigo 9.º, do mesmo diploma.
3. De acordo com a informação disponibilizada pela Notificante, a transacção foi também notificada às Autoridades da Concorrência da Alemanha, da Áustria e de Espanha.

**2. AS PARTES**

**2.1. Empresas Participantes**

**2.1.1. Sociedade Adquirente**

4. A Air Berlin é uma empresa alemã, com sede em Berlim, cuja actividade económica principal é a prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros. A Air Berlin efectua um grande número de rotas dentro da Alemanha e sobretudo de rotas dirigidas a outros países na Europa.
5. Após a aquisição do Grupo LTU<sup>1</sup>, a Air Berlin oferece também voos de longo curso para destinos de férias intercontinentais, em especial para a América do Norte, Caraíbas, África e Ásia.

---

<sup>1</sup> Vide Decisão da AdC de 23 de Julho de 2007 no proc. Ccent 33/2007.

### Versão Pública

6. A Air Berlin presta igualmente serviços de manutenção em diversos aeroportos, no negócio da “Manutenção em Linha” bem como controlos de ETOPS (controlos técnicos de aeronaves com motor gémeo, antes de voos mais longos sobre grandes superfícies de água), não prestando, todavia, serviços de manutenção a terceiros em nenhum aeroporto em Portugal.
7. A Air Berlin fornece ainda serviços aéreos de carga realizados pela sua subsidiária Leisure Cargo GmbH (“LCG”), que comercializa espaços de carga aérea em aviões da LTU e de outras companhias.
8. A Air Berlin desenvolve também a actividade de operador turístico, através da Ibero Tours GmbH e da BUY.by Touristik GmbH, ambas com sede em Dusseldorf.
9. Nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, os volumes de negócios realizados, em 2005, 2006 e 2007, pela Air Berlin, foram os seguintes:

**Tabela 1: Volume de Negócios da Air Berlin, em milhões de euros, para os anos de 2005, 2006 e 2007<sup>2</sup>.**

	PORTUGAL			UNIÃO EUROPEIA			MUNDIAL		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>Air Berlin</b>	[<150]	[<150]	[<150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

#### 2.1.2. Sociedade a adquirir

10. A Condor é uma companhia aérea de férias alemã que oferece voos para destinos europeus e não europeus. Constituída em 1955, integra, desde 1997, o operador turístico Thomas Cook Group plc, uma subsidiária da sociedade Arcandor AG. A Thomas Cook Group plc é a sociedade mãe da Thomas Cook AG e da MyTravel Group plc.
11. Nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, os volumes de negócios realizados, em 2005, 2006 e 2007, pela Condor foram os seguintes:

**Tabela 2: Volumes de negócios da Condor, em milhões de euros, para os anos de 2005, 2006 e 2007**

<sup>2</sup> O volume de negócios da Air Berlin, para 2007, corresponde a dados provisórios (não auditados).

**Versão Pública**

	PORTUGAL			UNIÃO EUROPEIA			MUNDIAL		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>Condor</b>	[<150]	[<150]	[<150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

### 3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

12. A operação de concentração consiste na aquisição pela Air Berlin do controlo exclusivo da Condor, mediante a aquisição da totalidade do seu capital social, actualmente detido em 75,1% pela Thomas Cook AG ("TC") e em 24,9% pela Deutsche Lufthansa AG. As partes celebraram para o efeito, em 20 de Setembro de 2007, um "Acordo de Permuta de Acções", o qual prevê igualmente, e a título de contrapartida, a aquisição pela TC de uma participação minoritária na Air Berlin, que poderá ascender, no máximo, a 29,9% da capital social.
13. A operação assume natureza horizontal, dada a presença da adquirente e da adquirida no transporte aéreo de passageiros, nas mesmas rotas.
14. Do exposto resulta que a operação notificada configura, por isso, uma concentração de empresas na acepção da alínea b) do n.º1 do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo.

### 4. MERCADO RELEVANTE

#### 4.1. Rotas operadas pela Air Berlin e pela Condor

15. A Air Berlin opera voos com origem em diversos aeroportos alemães, tais como Berlim, Dusseldorf, Frankfurt/Main, Hamburgo, Hanover, Colónia, Münster/Osnabrück, Paderborn, Leipzig, Nuremberga, Bremen, Munique, Dortmund, entre outros, assim como voos a partir de outros aeroportos europeus fora da Alemanha para Faro, Lisboa, Funchal e Porto.
16. Note-se, no entanto, que uma parte significativa desses voos são efectuados, indirectamente, via Palma de Maiorca e Nuremberga, onde a Air Berlin tem *hubs* de operações.
17. Já no que respeita às ligações oferecidas pela Condor com destino a Portugal, estas ligam aeroportos em Berlim, Dusseldorf, Frankfurt/Main, Hamburgo, Hannover, Colónia, Leipzig, Munique, Bremen e Friedrichshafen ao aeroporto do Funchal, sendo que algumas destas ligações são operadas indirectamente via Munique, onde a Condor tem uma importante base de operações.

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial**

## Versão Pública

18. A Condor já operou, até à estação de Inverno 2006/2007, voos da Alemanha com ligação a Faro, sendo que, segundo a Notificante, deixou posteriormente de servir estas rotas por razões económicas alicerçadas na baixa rentabilidade e no baixo número de passageiros destes voos. De acordo com a informação submetida pela Notificante, a decisão da Condor de deixar de operar estas rotas foi tomada, aproximadamente, entre Julho a Setembro de 2006, no decurso do processo de planeamento da estação de Verão de 2007.
19. A Tabela 3 identifica todas as rotas operadas pela Air Berlin ou pela Condor, com origem ou destino em aeroportos nacionais.

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

AIR BERLIN	CONDOR
Berlim-Funchal	Berlin-Funchal
Düsseldorf-Funchal	Düsseldorf-Funchal
Frankfurt (Main)-Funchal	Frankfurt (Main)-Funchal
Hamburgo-Funchal	Hamburgo-Funchal
Hannover-Funchal	Hannover-Funchal
Colónia-Funchal	Colónia-Funchal
Leipzig-Funchal	Leipzig-Funchal
Munique-Funchal	Munique-Funchal
	Bremen-Funchal
	Friedrichshafen-Funchal
	Saarbruecken/Ensheim-Funchal <sup>3</sup>
	Estugarda-Funchal
Berlim-Faro	
Berlim-Lisboa	
Berlim-Porto	
Bremen-Faro	
Bremen-Lisboa	
Dortmond-Faro	
Dortmond-Lisboa	
Dortmond-Porto	
Dortmond-Funchal	
Dresden-Faro	
Dresden-Lisboa	
Dresden-Porto	

<sup>3</sup> A Condor não opera voos a partir de Saarbruecken/Ensheim, no entanto este voo indirecto Saarbruecken/Ensheim – Funchal é operado entre Saarbruecken/Ensheim e Munique pela Hamburg International e, entre Munique e o Funchal, é operado pela Condor e pela Hamburg International.

**Versão Pública**

Dresden-Funchal	
Düsseldorf-Faro	
Düsseldorf-Lisboa	
Düsseldorf-Porto	
Erfurt-Faro	
Erfurt -Lisboa	
Erfurt-Porto	
Erfurt-Funchal	

**Tabela 3: Continuação**

<b>AIR BERLIN</b>	<b>CONDOR</b>
Frankfurt-Faro	
Frankfurt-Lisboa	
Frankfurt-Porto	
Hamburgo-Faro	
Hamburgo-Lisboa	
Hamburgo-Porto	
Hannover-Lisboa	
Hannover-Faro	
Hannover-Porto	
Colónia-Lisboa	
Colónia-Faro	
Colónia-Porto	
Leipzig-Lisboa	
Leipzig-Faro	
Leipzig-Porto	
Munique-Lisboa	
Munique-Porto	
Munique-Faro	
Munster Osnabruck-Funchal	
Munster Osnabruck-Lisboa	
Munster Osnabruck-Porto	
Munster Osnabruck-Faro	
Nuremberga-Faro	
Nuremberga-Lisboa	
Nuremberga-Porto	
Nuremberga-Funchal	
Paderborn-Faro	
Paderborn-Lisboa	

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial**

**Versão Pública**

Paderborn-Porto	
Paderborn-Funchal	
Rostock-Faro	
Rostock-Lisboa	
Rostock-Porto	
Rostock-Funchal	
Estugarda-Faro	
Estugarda-Porto	
Saarbruecken/Ensheim-Faro	
Saarbruecken/Ensheim-Lisboa	
Saarbruecken/Ensheim-Porto	

**Tabela 3: Continuação.**

<b>Voos a partir de outros aeroportos europeus fora da Alemanha</b>	
<b>AIR BERLIN</b>	<b>CONDOR</b>
Alicante-Faro	
Alicante-Lisboa	
Amesterdão-Faro	
Amesterdão-Lisboa	
Barcelona-Faro	
Basel-Faro	
Basel-Funchal	
Basel-Lisboa	
Bilbao-Faro	
Copenhaga-Faro	
Copenhaga-Lisboa	
Copenhaga-Porto	
Linz-Faro	
Linz-Lisboa	
Linz-Porto	
Bergamo-Faro	
Bergamo-Lisboa	
Bergamo-Porto	
Palma de Maiorca-Faro	
Palma de Maiorca-Lisboa	
Palma de Maiorca-Porto	
Porto-Bremen	
Salsburgo-Lisboa	
Salsburgo-Porto	
Salsburgo-Faro	
Salsburgo-Funchal	
Sevilha-Porto	
Valencia-Faro	
Valencia-Lisboa	
Viena-Faro	
Viena-Funchal	

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial**

**Versão Pública**

Viena-Porto	
Viena-Lisboa	
Zurique-Funchal	
Zurique-Faro	
Zurique-Lisboa	
Zurique-Porto	
Alicante-Faro	
Alicante-Lisboa	

**Fonte:** Notificante

## 4.2. Mercado relevante do produto

### 4.2.1. Transporte de Passageiros

#### Posição da Notificante

20. A Notificante invoca a prática decisória da AdC, mais precisamente a decisão Air Berlin/Loma – Ccent. 33/2007, afirmando concordar com a posição da AdC relativamente aos mercados relevantes do transporte aéreo de passageiros adoptada na referida decisão, com excepção da conclusão da AdC de que os aeroportos de i) Dusseldorf, Dusseldorf/Weeze, Koln/Bonn e Dortmund, por um lado, e ii) Frankfurt (Main) e Frankfurt(Hahn), por outro, não pertencem à mesma área de influência e, portanto, não fazem parte do mesmo mercado.
21. Realça, no entanto, a Notificante, que esta questão não assume especial relevância na presente operação, uma vez que as quotas de mercado agregadas não se alteram de forma significativa nas rotas que envolvem essas áreas de influência.
22. Em conclusão, a Notificante concorda com a análise levada a cabo pela AdC na decisão *supra* referida e remete para os parágrafos relevantes dessa decisão.

#### Posição da AdC

23. No seguimento da sua prática decisória<sup>4</sup>, a AdC considera que, na perspectiva da procura, os mercados relevantes devem ser definidos em termos dos pares Origem/Destino (O/D) ou rotas, em que cada par O/D será um mercado distinto. Ou seja, na perspectiva da procura, os passageiros que pretendem viajar numa

<sup>4</sup> Vide Decisões relativa aos procs. Ccent. 57/2006 - TAP/ PGA de 05/06/07, Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma de 23/07/07 e Ccent. 74/2007 - Easy Jet/GB Airways, de 20/12/07.

### Versão Pública

determinada rota não alterarão o seu destino em resposta a um pequeno, mas significativo e não transitório aumento dos preços dos serviços de transporte aéreo na referida rota.

24. Ainda no seguimento da mesma prática decisória, a AdC entende, como mercados relevantes para efeitos desta operação de concentração, não apenas os pares O/D ou rotas em que existe sobreposição entre os voos da adquirente e da adquirida, Air Berlin e Condor, uma vez que esta delimitação do mercado se abstrairia das questões relacionadas com a concorrência potencial entre as participantes na operação.
25. De facto, para que a avaliação jus-concorrencial da operação seja completa, é necessário analisar as rotas ou pares O/D em que se encontra activa a adquirente, mas em que a adquirida não opera qualquer voo, assim como as rotas operadas pela Condor, e onde a Air Berlin não está presente, no sentido de avaliar se, com a operação de concentração, se elimina uma importante fonte de pressão concorrencial.
26. A questão da importância da concorrência potencial exercida por uma companhia aérea numa determinada rota resulta do facto de as barreiras à entrada e à expansão num determinado mercado (rota O/D), que são objecto de uma exposição na secção 5.1 *infra*, não serem homogéneas para todas as companhias. As companhias aéreas que tenham um *hub* localizado no(s) aeroporto(s) de origem/destino, terão 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. Assim, mesmo que essas companhias não operem as rotas em causa, poderão representar uma importante pressão concorrencial potencial pela facilidade com que podem dar início a voos nessas rotas.
27. Neste contexto, nas rotas com ligação a Portugal em que apenas a Air Berlin se encontra activa, a Condor poderá ser o principal concorrente potencial da Notificante, designadamente, se a rota tiver como origem ou destino um *hub* da Condor. Nestas situações, a avaliação do impacto jus-concorrencial da operação de concentração terá de levar em consideração a eventual eliminação de concorrência potencial nessa rota, resultante da operação.
28. Raciocínio análogo se aplica às rotas nas quais a Condor está presente e que não são operadas pela Notificante, mas que ligam um *hub* da Air Berlin a aeroportos em Portugal.
29. 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.

## Versão Pública

30. 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.
31. Nestes termos, a delimitação de mercados no transporte aéreo envolve vários aspectos a analisar, nomeadamente a substituibilidade entre voos directos e voos indirectos, a substituibilidade entre voos com origem ou destino em aeroportos distintos mas que servem, ainda que parcialmente, as mesmas áreas geográficas (substituibilidade entre aeroportos), assim como a substituibilidade entre voos charter e voos regulares.
32. O grau de substituibilidade entre as formas alternativas de ligação O/D dependem de diversos factores tais como a duração da viagem, a frequência dos voos e o preço a que os serviços são oferecidos, sendo que a inclusão, ou não, dessas alternativas no mesmo mercado relevante é casuística, implicando uma análise rota a rota dos aspectos citados.
33. No que diz respeito à inclusão, no mesmo mercado relevante, de voos directos e indirectos, importa avaliar o impacto da paragem imposta no voo indirecto que, ao aumentar o tempo de viagem, tornam esta opção menos conveniente e atractiva que o voo directo, reduzindo a substituibilidade entre essas alternativas.
34. No caso da operação de concentração em análise, para além das ligações directas com O/D em aeroportos Portugueses, existem várias rotas que são oferecidas pelas partes sob forma de voos indirectos. No caso da Air Berlin, esta companhia opera uma diversidade de voos indirectos via Palma de Maiorca e Nuremberga, onde tem os seus *hubs*. Já a Condor opera alguns voos indirectos via Munique.
35. Neste sentido, poderia ser relevante avaliar da inclusão, ou não, no mesmo mercado relevante, das ligações directas origem/destino e das ligações indirectas entre a mesma origem e o mesmo destino. Esta análise deve ser feita rota a rota, já que um conjunto de factores, tais como a duração dos voos e o grau de sensibilidade ao tempo dos passageiros dessa rota, são determinantes para aferir se, de facto, o voo indirecto é considerado, pelos passageiros daquela rota, como substituto do voo directo.
36. Ora, tal como se concluiu na decisão Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma, o grau de substituibilidade entre voos directos e indirectos será tendencialmente menor em voos de curto ou médio curso<sup>5</sup> do que em voos de longo curso, e será maior para

---

<sup>5</sup> Refira-se, neste contexto, que a Comissão Europeia tem admitido a possibilidade de, em rotas de curta distância, os voos indirectos poderem ser considerados como substituíveis dos voos directos apenas em circunstâncias excepcionais.

### Versão Pública

passageiros não sensíveis ao tempo do que no caso dos passageiros sensíveis ao tempo.

37. Neste sentido refira-se que todas as rotas de relevo para a avaliação jus-concorrencial desenvolvida nesta decisão, e nas quais existe sobreposição horizontal, se tratam de rotas intra-europeias, que ligam o aeroporto do Funchal a aeroportos alemães (tal como se verá adiante).
38. Acresce que essas rotas deverão transportar, essencialmente, passageiros em lazer ou férias, facto, aliás, corroborado pela informação submetida pela Notificante, e que permitiu concluir que a maioria dos passageiros transportados nas rotas relevantes e de sobreposição horizontal são passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (passageiros *charter*).
39. Contudo, e como se verá adiante na análise de cada rota, as conclusões jus-concorrenciais relativas ao impacto da presente operação de concentração não se alteram caso se incluam, ou não, os voos indirectos no mesmo mercado relevante que os voos directos entre O/D, pelo que esta questão é deixada em aberto para as rotas ora em análise.
40. No que diz respeito à substituibilidade entre aeroportos, e tal como consta da decisão relativa à Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma, para aferir dessa substituibilidade importa levar em consideração a proximidade entre os aeroportos em causa, a duração do voo (no caso de voos de curta ou média distância, os aeroportos terão áreas de influência relativamente reduzidas), e a sensibilidade ao tempo dos passageiros dessa rota (quanto menor a sensibilidade ao tempo dos passageiros, maior será a probabilidade destes aceitarem maiores tempos de ligação aos aeroportos de origem ou de destino, em troca de voos mais baratos).
41. Ora, na decisão Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma, relativamente aos 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.
42. Já relativamente à alegada sobreposição entre as áreas de influência dos aeroportos de Düsseldorf, Colónia/Bona, Dortmund, e Frankfurt (Main) e Frankfurt (Hahn), a AdC considera, no seguimento da decisão *supra* referida, que as rotas operadas a partir de cada um daqueles aeroportos serão tratadas no âmbito do presente procedimento, individualmente, como se constituíssem mercados relevantes distintos atendendo,

### Versão Pública

designadamente, à prática decisória da Autoridade da Concorrência e da Comissão<sup>6</sup>, sendo, no entanto, que as conclusões jus-concorrenciais não se alterariam no caso de se considerar que as áreas de sobreposição desses aeroportos justificam a sua inclusão num mesmo mercado.

43. No que diz respeito à substituibilidade entre voos regulares e voos charter, importa referir que, segundo a prática decisória da Comissão, os voos *charter* não deverão, geralmente, ser incluídos no mesmo mercado dos voos regulares na perspectiva dos passageiros sensíveis ao tempo, sendo que a Comissão não exclui a possibilidade dessa inclusão no caso dos passageiros não sensíveis ao tempo, tendo, todavia, deixado esta questão em aberto<sup>7</sup>.
44. No caso da operação de concentração ora em análise, importa referir que, pelo menos no caso das rotas em que existe sobreposição, sendo que todas elas ligam aeroportos alemães ao Funchal, será de esperar que a maioria dos passageiros viajam em férias ou lazer, não se podendo excluir a possibilidade dos voos regulares serem substitutos dos voos *charter*.
45. No entanto, a avaliação jus-concorrencial da operação de concentração não será distinta caso sejam incluídos, ou não, os voos *charter* e os voos regulares no mesmo mercado relevante, e assim, a AdC abstém-se de apresentar uma conclusão definitiva relativamente a esta matéria.
46. No que diz respeito à sensibilidade dos passageiros ao tempo, seria possível optar por segmentar o mercado entre passageiros sensíveis ao tempo e passageiros não sensíveis ao tempo, sendo que os passageiros sensíveis ao tempo seriam aqueles que viajam com bilhetes flexíveis, nomeadamente aqueles que viajam em classe executiva. No entanto, e como a análise incide particularmente sobre as rotas de sobreposição, nas quais, por serem destinos de férias, a representatividade de passageiros sensíveis ao tempo deverá ser reduzida, esta questão não assume relevo particular no contexto do presente procedimento, entendendo-se, por isso, que esta questão poderá ficar em aberto.

#### 4.2.2. Transporte de Mercadorias

##### Posição da Notificante

---

<sup>6</sup> *Cfr.* Decisão da Comissão no processo COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings, de 22 de Dezembro de 2005.

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

### **Versão Pública**

47. A Air Berlin fornece serviços aéreos de carga, realizados pela sua subsidiária Leisure Cargo GmbH (“LCG”), que comercializa espaços de carga aérea em aviões da LTU e de outras companhias. No entanto, grande parte das actividades da LCG baseia-se em rotas intercontinentais e fora da UE.
48. Por seu lado, a Condor transportou, no último ano comercial (2006/2007), cerca de [**<20**] toneladas de carga entre a Alemanha e Portugal, ao que corresponde um volume de vendas de aproximadamente [**<10**] mil Euros.
49. A Notificante propõe este mercado do transporte de mercadorias como mercado relacionado com o mercado relevante do transporte aéreo de passageiros, para efeitos da presente operação de concentração.
50. Para efeitos da delimitação deste mercado relevante, a Notificante invoca a prática decisória da Comissão Europeia que, relativamente ao transporte de mercadorias, delimita o mercado relevante como o mercado a nível europeu para transporte de carga intra-Europeia, que inclui meios de transporte por estrada e outros meios de transporte.

#### **Posição da AdC**

51. Uma vez que tanto a adquirente como a adquirida estão activas ao nível do transporte de mercadorias, a Autoridade da Concorrência considera que o mercado do transporte de mercadorias é um mercado relevante, para efeitos da presente operação de concentração.
52. 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.

#### **4.2.3. Actividades de Operador Turístico**

##### **Posição da Notificante**

53. A Air Berlin/Loma intervém nesta área através da Ibero Tours GmbH e da BUY.by Touristik GmbH, ambas com sede em Dusseldorf. Já a Condor não exerce, ela própria, qualquer actividade como operadora turística.
54. A Notificante propõe este mercado de operador turístico como mercado relacionado com o mercado relevante do transporte aéreo de passageiros.

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial**

## Versão Pública

### Posição da AdC

55. A Autoridade concorda com a posição da Notificante, e, atendendo a que o impacto da presente operação no mercado de operadores turísticos não é significativo, 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.

#### 4.2.4. Conclusão do mercado de produto relevante

56. Em conclusão, a Autoridade delimita, como mercados relevantes para efeitos do 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, o mercado relevante do transporte de mercadorias, e considera, ainda, o mercado das actividades de Operador Turístico, como mercado relacionado, para efeitos da presente operação de concentração.

#### 4.3. Mercado geográfico relevante

57. No contexto do transporte aéreo de passageiros, e por conveniência metodológica associada às especificidades dos mercados em causa (o serviço oferecido no caso do transporte aéreo de passageiros é constituído por um determinado trajecto), a AdC opta por proceder à delimitação dos mercados, do ponto de vista do produto e geográfico, simultaneamente, (*e.g.*, rota Berlim-Funchal).

58. No que diz respeito aos mercados do transporte de mercadorias, e das actividades de operador turístico, 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.

### 5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

#### 5.1. Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota

59. Uma das principais barreiras à entrada numa determinada rota tem a ver com a dificuldade de obtenção de faixas horárias em aeroportos congestionados.

### Versão Pública

60. Neste sentido, no que concerne a 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.
61. 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.
62. 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.
63. No que respeita ao aeroporto de Frankfurt, a Comissão entendeu haver constrangimentos de *slots* ao longo do dia, com exceção de alguns intervalos de tempo durante o período da tarde e noite.
64. Refira-se ainda, relativamente aos aeroportos de Hamburgo e de Hannover, que os mesmos foram considerados pela Comissão Europeia<sup>8</sup> como não coordenados e, portanto, não sujeitos a restrições em termos de alocação de “*slots*”.
65. Ainda segundo informação da FHDK (Airport Coordination Federal Republic of Germany), os aeroportos de Leipzig e Colónia não apresentam restrições significativas em termos de alocação de “*slots*”<sup>9</sup>.
66. Já no que diz respeito ao aeroporto do Funchal, aquele que está envolvido como O/D em todas as rotas de sobreposição no contexto da presente operação de concentração, refiram-se as conclusões do Regulador Sectorial, o INAC, de que este será um “aeroporto inteiramente coordenado”<sup>10</sup>, mas que “o aeroporto do Funchal manterá presumivelmente um conjunto disponível de faixas horárias que permitirá a entrada de novos operadores”.

<sup>8</sup> Cfr. Proc. COMP/M. 3770 – Lufthansa/Swiss, Decisão da Comissão Europeia de 4 de Julho de 2005 (§ 31).

<sup>9</sup> Vide sítio da Internet da FHDK disponível em <http://www.fhkd.org/cms/9+M52087573ab0.html>.

<sup>10</sup> “Aeroporto inteiramente coordenado” – qualquer aeroporto em que se tenha designado um coordenador para facilitar as operações das transportadoras aéreas que nele operem (“aeroporto coordenado”), e que para poder aterrar ou descolar durante os períodos em que estiver inteiramente coordenado, uma transportadora aérea deva dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador.

## Versão Pública

67. Face ao *supra* exposto, a AdC considera, no âmbito do presente procedimento, que os aeroportos de Berlim, Hamburgo, Hanover, Colónia e Leipzig, não apresentam restrições sérias em termos de alocação de *slots*. Já 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. No caso dos aeroportos em Portugal, o aeroporto envolvido nas rotas de sobreposição, o do Funchal, manterá a disponibilidade de faixas horárias após a operação de concentração.
68. 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.
69. 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.
70. 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.
71. 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*<sup>11</sup> 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.
72. 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

---

<sup>11</sup> Uma rede *hub-and-spoke* permite ligações O/D entre quaisquer dois aeroportos ligados por voos ao aeroporto central, em torno do qual a empresa organiza todas as suas operações.

### Versão Pública

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<sup>12</sup>.

73. Ora, este aspecto poderá ser particularmente relevante no presente procedimento, designadamente naquelas rotas que, não sendo operadas pela Condor, têm como origem ou destino um *hub* da Condor, 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 Air Berlin mas que têm como origem ou destino um *hub* daquela companhia.
74. 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 princípio, barreiras à entrada reduzidas nas rotas operadas a partir destes aeroportos.
75. Já a Condor não utiliza qualquer aeroporto de forma permanente, como local de transferência de passageiros para o seu destino final. Todavia, a Notificante salienta que durante a estação de Inverno, a Condor oferece voos indirectos a partir de diversos aeroportos alemães via Munique durante dois dias de tráfego por semana. Deste modo, o aeroporto de Munique pode ser visto, segundo a Notificante, como um pequeno e temporário *hub* da Condor, enfrentando barreiras à entrada e à expansão reduzidas nas rotas operadas a partir deste. O mesmo se aplicará a outras companhias aéreas, relativamente a rotas operadas a partir dos respectivos *hubs*.
76. 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.
77. 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.

---

<sup>12</sup> Uma operação ponto a ponto apenas permite ligações aéreas entre os aeroportos ligados por voos entre si.

## Versão Pública

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

## 5.2.1. Berlim-Funchal

78. A procura neste mercado correspondeu, no ano turístico 2006/2007, a cerca de [**<20.000**] passageiros por ano.

79. Actualmente, actuam na rota Berlim-Funchal as empresas Air Berlin, Condor, TUIfly, Lufthansa e TAP (*cf.* Tabela 4), sendo que a Air Berlin detém uma posição de clara liderança, nesta rota, com uma quota de [**80%-90%**].

80. 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 Berlim-Funchal

Companhia Aérea	Ano turístico					
	Maio 2004/Abril 05		Maio 2005/Abril 06		Maio 2006/Abril 07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[80-90%]	[confidencial]	[70-80%]	[confidencial]	[80-90%]
Condor	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
<b>Air Berlin+Condor</b>					[confidencial]	[80-90%]
TUIfly	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%

Fonte: Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

81. Da análise da Tabela 4 conclui-se que, em resultado da presente operação de concentração projectada, a Notificante passará a deter uma quota de mercado de cerca de [**80-90%**]<sup>13</sup>.

82. Ora, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais<sup>14</sup> e segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça ("TJCE"),

<sup>13</sup> Esta quota reflecte a quota agregada das partes nas ligações directas e indirectas operadas nesta rota. Em termos de voos directos, a Air Berlin transporta [**90-100%**] dos passageiros nesta rota e a Condor não opera voos directos, pelo que a avaliação jus-concorrencial, caso se optasse por uma delimitação de mercado compreendendo apenas voos directos, implicaria a ausência de sobreposição horizontal das partes nesta rota. Refira-se, por último, que as quotas de mercado foram calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, e que, caso se excluíssem da análise os passageiros que utilizam lugares que foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*), a quota agregada das partes seria de [**60-70%**], sendo que, tal como se verá adiante, não implicaria alterações nas conclusões jus-concorrenciais relativas a este mercado.

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial** 19

### Versão Pública

“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).

83. 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 [**>2 000**] e [**> 250**] pontos, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indicia que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
84. 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.
85. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, refira-se que uma das principais barreiras à entrada numa determinada rota tem a ver com a dificuldade de obtenção de faixas horárias em aeroportos congestionados. Ora, relativamente à cidade de Berlim, não existem constrangimentos de aterragem e de descolagem no conjunto dos três aeroportos que servem esta cidade, sendo que também para o aeroporto do Funchal existe disponibilidade de faixas horárias (*vide* parágrafos 60 e 63 *supra* respectivamente). Assim, pode concluir-se pela inexistência de barreiras à entrada nesta rota, atenta a ausência de constrangimentos nestes aeroportos em termos de restrições de *slots*.
86. Ademais, Berlim é uma base de operações importante para a Lufthansa, tal como se concluiu na decisão relativa ao processo Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma. Nesse sentido, esta empresa terá facilidade em expandir a sua presença nesta rota em resposta a um eventual aumento de preços preconizado pela nova entidade após a operação de concentração.
87. Por outro lado, importa referir que enquanto que a Air Berlin oferece ligações directas nesta rota, a Condor opera apenas voos indirectos, via Estugarda, pelo que os serviços oferecidos pela Condor não deverão representar substitutos particularmente próximos

---

<sup>14</sup> 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.

### Versão Pública

daqueles oferecidos pela Air Berlin. Já a Lufthansa e a TUIfly oferecem, tal como a Air Berlin, ligações directas nesta rota, apesar de transportarem, em conjunto, apenas [0%-10%] dos passageiros directos nesta rota.

88. Face a todo o *supra* exposto, nomeadamente o facto de se considerar que a ligação oferecida pela Condor não deverá ser o substituto mais próximo daquela que é oferecida pela Air Berlin e de se considerar que não existem restrições de *slots* nesta rota, 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 Berlim-Funchal.

#### 5.2.2. Düsseldorf-Funchal

89. A procura, nesta rota, no ano turístico de 2006/07, correspondeu a cerca de [<30.000] passageiros por ano. Este é, portanto, um mercado de dimensão reduzida. Refira-se, ainda, que o número de passageiros nesta rota tem registado um aumento médio, nos últimos dois anos, de cerca de 12,6% ao ano.
90. Esta rota é actualmente operada pela Air Berlin, a Condor, a TUIfly, a Lufthansa e a TAP, embora estas duas últimas com uma presença muito pouco significativa (*cf.* Tabela 5). A Air Berlin é a companhia que mais passageiros transporta nesta rota, seguida da TUIfly e da Condor, que transportam [30%-40%] e [20%-30%] dos passageiros em viagem nesta rota, respectivamente.
91. 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 Düsseldorf-Funchal

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[50-60%]	[confidencial]	[50-60%]	[confidencial]	[40-50%]
Condor	[confidencial]	[30-40%]	[confidencial]	[30-40%]	[confidencial]	[20-30%]
<b>Air Berlin+Condor</b>					[confidencial]	[60-70%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TUIfly	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[30-40%]
Outros	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%

Fonte: Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

92. Resulta, da análise da tabela *supra*, que, com a operação de concentração, a quota de mercado da companhia que transporta mais passageiros nesta rota, a Air Berlin, sairá reforçada em **[20-30%]** com a aquisição da Condor, passando a deter uma quota de **[60-70%]**<sup>15</sup> dos passageiros transportados nesta rota.
93. Ora, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais 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).
94. O nível de concentração neste mercado é elevado e acentuar-se-á com a operação de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de **[>2.000]** e **[>250]**, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia

<sup>15</sup> Refira-se que as conclusões jus-concorrencias não se alterariam caso se excluíssem da análise os passageiros de voos indirectos, nem caso se excluíssem aqueles cujos lugares foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). Levando em consideração, para cálculo das quotas de mercado, apenas os voos directos, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da Condor seria igual a **[60-70%]**, e no segundo cenário, i.e., excluindo os "passageiros *charter*", a quota de mercado agregada seria de **[60-70%]**.

### Versão Pública

sobre concentrações horizontais, indicia que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

95. Realce-se, todavia, que, tal como se expôs no parágrafo 84 *supra*, os dados relativos a quotas de mercado e índices de concentração são valores indicativos da susceptibilidade de uma determinada operação de concentração suscitar preocupações concorrenciais de natureza horizontal. No entanto, existem outras dimensões essenciais à análise jus-concorrencial de uma operação de concentração, tal como a proximidade concorrencial dos produtos/serviços das empresas envolvidas na operação, aspectos relacionados com a contestabilidade do mercado e as principais barreiras à entrada e à expansão no mercado, que deverão ser levadas em consideração.
96. Neste sentido importa referir que, no Inverno de 2007/2008, a Condor apenas ofereceu esta rota indirectamente, via Munique, e que na próxima estação de Verão esta rota não será operada pela Condor.
97. Ora, no cenário pós operação de concentração, permanecerá outra companhia que opera, tal como a Air Berlin, voos directos nesta rota, a TUIfly, e que deverá ser uma concorrente mais próxima da Notificante. Esta companhia registou um aumento muito acentuado no número de passageiros transportados, do ano turístico de 2005/2006 para o de 2007/2008, ocupando, actualmente, a segunda posição neste mercado, em termos de percentagem dos passageiros transportados nesta rota.
98. Sobre a temática das barreiras à entrada e à expansão, e fazendo referência às conclusões da AdC no contexto do processo Ccent. 33/2007 – Air Berlin/Loma relativas ao aeroporto de Dusseldorf, refira-se que o aeroporto de Düsseldorf enfrenta algumas restrições de *slots*, designadamente nas horas de maior movimento (*cf.* ponto 62 *supra*). No entanto, e como uma grande parte dos passageiros nesta rota deverão ser passageiros em férias, os quais serão menos sensíveis ao tempo e susceptíveis de terem uma elevada disponibilidade para viajar em horas de menor tráfego, estas 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.
99. Já no que diz respeito ao aeroporto do Funchal, importa referir que, segundo informação constante do parecer do INAC de 21 de Fevereiro de 2008, este aeroporto é “inteiramente coordenado”, mas que, não obstante o acréscimo de pedidos de faixas horárias para a próxima estação de Verão de 2008, o aeroporto do Funchal dispõe ainda de um leque alargado de faixas horárias disponíveis.

### Versão Pública

100. Neste sentido, existem condições de expansão para companhias concorrentes da Notificante, nomeadamente a TUIfly, que tem já uma quota de mercado muito significativa, assim como a TAP e a Lufthansa, companhias que já operam esta rota, actualmente, e que estarão em condições de reagir, caso a Notificante proceda, após a operação de concentração, a um aumento significativo dos preços.

101. Face ao *supra* exposto, nomeadamente o facto de permanecer um concorrente directo da Air Berlin a operar nesta rota, e de existir um conjunto de concorrentes em posição de expandir a sua presença nesta rota, 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, na rota Düsseldorf-Funchal.

#### 5.2.3. Frankfurt-Funchal

102. Foram transportados, nesta rota, no ano turístico de 2006/07, cerca de [**<40.000**] passageiros, sendo que o número de passageiros transportados nesta rota tem crescido a uma taxa média de 21,5% ao ano.

103. Esta rota é operada pela Air Berlin, a Condor, a Lufthansa, a TAP e a TUIfly, (*cf.* Tabela 6), sendo que a TUIfly é a companhia que transportou, no ano turístico de 2006/07, a maior percentagem de passageiros nesta rota [**30-40%**], seguida da Condor que transportou [**30-40%**] dos passageiros em viagem nesta rota.

104. A tabela seguinte apresenta a estrutura da oferta do mercado em apreço, ilustrando 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 Frankfurt-Funchal**

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[30-40%]	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[10-20%]
Condor	[confidencial]	[40-50%]	[confidencial]	[40-50%]	[confidencial]	[30-40%]
<b>Air Berlin+Condor</b>					[confidencial]	[40-50%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[10-20%]
TUIfly	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[20-30%]	[confidencial]	[30-40%]
Total	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%

Fonte: Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial**

## Versão Pública

105. Resulta, da análise da tabela *supra*, que com a operação de concentração, a Air Berlin passará a ser a companhia líder neste mercado com uma quota de **[40-50%]**<sup>16</sup>, passando, assim, a TUIfly, actual líder neste mercado, à segunda posição.
106. Refira-se ainda que o valor do IHH pós operação de concentração de **[>2.000]** pontos e o delta de **[>250]** pontos associado à operação, mostram que o nível de concentração neste mercado será agravado pela operação em análise, não permitindo afastar eventuais preocupações jus-concorrenciais de natureza horizontal com a presente operação de concentração<sup>17</sup>. Note-se, no entanto, que esta informação deverá ser conjugada com elementos adicionais referentes ao contexto jus-concorrencial da operação de concentração, nomeadamente no que diz respeito à proximidade, em termos de concorrência, da adquirente e da adquirida, assim como elementos relativos à contestabilidade.
107. Importa, neste sentido, referir que na actual estação de Inverno, a Air Berlin apenas ofereceu voos indirectos nesta rota, designadamente via Nuremberga.
108. Acresce que permanecerá activa nesta rota, uma companhia que deverá exercer uma pressão competitiva significativa sobre a nova entidade, pós operação de concentração, nomeadamente a TUIfly que, tal como a Condor, oferece ligações directas entre Frankfurt e o Funchal, e que detém uma quota de mercado muito significativa nesta rota.
109. Ademais, outras companhias, tais como a TAP e a Lufthansa, que têm presenças preponderantes nos aeroportos do Funchal e Frankfurt (este último constitui um *hub* da Lufthansa), respectivamente, terão facilidade de acesso a *slots* e estarão, portanto, em posição de reagir a um eventual aumento de preços por parte da Notificante, pós operação de concentração.
110. Face ao *supra* exposto, nomeadamente o facto de permanecer um concorrente directo da Air Berlin a operar nesta rota capaz de exercer uma pressão concorrencial significativa sobre a nova entidade, e de existir um conjunto de concorrentes em posição de expandir a sua presença nesta rota, conclui-se que a presente operação de

---

<sup>16</sup> 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 de voos indirectos, nem caso se excluíssem aqueles cujos lugares foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*). De facto, no primeiro cenário, i.e., levando em consideração, para cálculo das quotas de mercado, apenas os voos directos, a quota de mercado agregada da Air Berlin e da Condor seria igual a **[40-50%]** e no segundo cenário, i.e., excluindo os "passageiros *charter*", a quota de mercado agregada seria de **[30-40%]**.

<sup>17</sup> Segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais (*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).

### Versão Pública

concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, na rota Frankfurt-Funchal.

#### 5.2.4. Hamburgo-Funchal

111. A procura, nesta rota, no ano turístico de 2006/07, correspondeu a cerca de [**<10.000**], o que permite considerar esta rota como sendo de muito reduzida dimensão.

112. Esta rota é actualmente operada pela Air Berlin, a Condor, a TUIfly, a Lufthansa e a TAP (*cf.* Tabela 7). A Condor é a companhia que mais passageiros transporta nesta rota [**50-60%**], seguida da TUIfly, que transporta [**20-30%**] dos passageiros em viagem nesta rota.

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

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

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Condor					[confidencial]	[50-60%]
<b>Air Berlin+Condor</b>	[confidencial]	[90-100%]	[confidencial]	[80-90%]	[confidencial]	[60-70%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TUIfly	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[20-30%]
Outros	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%

**Fonte:** Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

114. Resulta, da análise da tabela *supra*, que a operação de concentração envolve uma empresa que detém uma quota de mercado de [**50-60%**], a Condor, e a Air Berlin, que transporta [**0-20%**] dos passageiros em viagem nesta rota, o que corresponde a uma quota agregada de cerca de [**60-70%**]<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> 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 excluíssem

## Versão Pública

115. Acresce que o IHH pós-concentração é de [**>2.000**] pontos e o *Delta* associado à operação, de [**>250**], o que indica que este é um mercado bastante concentrado, e que o nível de concentração resultará agravado em consequência da presente operação de concentração.
116. No entanto, importa referir que a Condor oferece ligações directas nesta rota, enquanto que os voos operados pela Air Belin são indirectos. Neste sentido, a TUIfly, companhia que também oferece, tal como a Condor, ligações directas nesta rota, deverá exercer uma pressão concorrencial muito mais significativa sobre os voos da Condor do que a Air Berlin.
117. Refira-se ainda que o aeroporto de Hamburgo foi considerado pela Comissão Europeia<sup>19</sup> como não estando sujeito a restrições em termos de alocação de “*slots*”, e, após a operação de concentração, o aeroporto do Funchal apresentará, também, disponibilidade de faixas horárias. Neste sentido, não deverão existir barreiras à entrada significativas nesta rota.
118. Acresce que, estão activas, nesta rota, outras companhias, nomeadamente a TAP e a Lufthansa, com presenças preponderantes nos aeroportos do Funchal e Hamburgo, respectivamente, que terão facilidade de acesso a *slots* e estarão, portanto, em posição de reagir a um eventual aumento de preços por parte da Notificante, pós operação de concentração.
119. Consequentemente, considera-se que, apesar dos valores da quota de mercado agregada das empresas participantes e dos índices de concentração, da presente operação de concentração não resultará a eliminação de uma importante pressão concorrencial nesta rota.
120. De todo o exposto, nomeadamente o facto de (i) permanecer activa nesta rota uma companhia, a TUIfly, que gera uma pressão concorrencial efectiva sobre as ligações directas oferecidas pela Condor; (ii) a operação de concentração não implicar a eliminação de uma pressão concorrencial importante nesta rota já que a adquirente oferece ligações indirectas e a adquirida oferece voos directos nesta rota; (iii) não existirem barreiras à entrada significativas; assim como (iv) haver outras companhias em condições de exercer pressão concorrencial sobre a entidade resultante da

---

da análise os passageiros cujos lugares foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*), caso em que a quota de mercado agregada das empresas envolvidas na operação de concentração seria de [**40-50%**]. Por outro lado, caso se considerassem, para efeitos da análise, apenas os voos directos, então, da presente operação, não resultaria qualquer sobreposição horizontal, uma vez que a Air Berlin não opera voos directos nesta rota.

<sup>19</sup> Proc. COMP/M. 3770 – Lufthansa/Swiss, Decisão da Comissão Europeia de 4 de Julho de 2005 (§ 31).

### Versão Pública

operação, 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, na rota Hamburgo-Funchal.

#### 5.2.5. Hannover-Funchal

121. A procura, nesta rota, no ano turístico de 2006/07, correspondeu a cerca de [**<20.000**] passageiros por ano tendo este número decrescido, nos últimos dois anos, a uma taxa média anual de cerca de [**0-10%**]. Consequentemente, este pode ser considerado um mercado de dimensão muito reduzida.

122. Esta rota foi operada, no ano turístico de 2006/2007, pela Air Berlin e pela Condor, que operam voos indirectos via Nuremberga e Munique, respectivamente, a TUIfly, que opera voos directos, a Lufthansa e a TAP, que operam voos indirectos (*cf.* Tabela 8). A TUIfly é a empresa que mais passageiros transporta nesta rota [**70-80%**], e a única que opera voos directos.

123. 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 8: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Hannover-Funchal**

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[20-30%]	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[10-20%]
Condor	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
<b>Air Berlin+ Condor</b>					[confidencial]	[20-30%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TUIfly	[confidencial]	[60-70%]	[confidencial]	[80-90%]	[confidencial]	[70-80%]
Outros	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	[20-30%]	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[10-20%]

**Fonte:** Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

124. Depreende-se da Tabela 8 que esta rota apresenta uma estrutura de mercado bastante concentrada, na qual uma companhia, a TUIfly, se destaca claramente das restantes por deter [**70-80%**] do mercado. Esta estrutura de mercado assimétrica traduz-se

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial** 28

### Versão Pública

num valor do IHH pós-concentração elevado, de [**>2.000**], e o valor do delta associado à operação de concentração é de [**>250**], o que reflecte o aumento do nível de concentração em resultado da presente operação.

125. Da análise da estrutura de mercado exposta na Tabela 8 conclui-se, ainda, que da operação de concentração resultará uma empresa com uma quota de mercado de [**20-30%**], ficando, no entanto, muito aquém da detida pela TUIfly [**70-80%**].

126. Conclui-se do exposto 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, na rota Hannover-Funchal.

#### 5.2.6. Colónia-Funchal

127. Foram transportados, nesta rota, em 2006/2007, apenas [**<2000**] passageiros, o que permite afirmar que esta rota constitui um mercado de muito reduzida dimensão. Acresce que todos estes passageiros foram transportados em voos indirectos, i.e., nenhuma companhia opera esta rota via ligação directa.

128. As companhias que, no ano turístico de 2006/2007, operaram voos indirectos nesta rota são: a Air Berlin, que opera este voo via Nuremberga, a Lufthansa (via Frankfurt e via Munique/Lisboa) e a TAP (via Frankfurt, Frankfurt/Lisboa e Munique/Lisboa). 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 9: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Colónia -Funchal**

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[90-100%]	[confidencial]	[50-60%]	[confidencial]	[90-100%]
Condor	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[40-50%]	[confidencial]	[0-10%]
<b>Air Berlin+Condor</b>					[confidencial]	[90-100%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Outros	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	[90-100%]	[confidencial]	[50-60%]	[confidencial]	[90-100%]

Fonte: Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

**Nota: Indicam-se entre parêntesis rectos as informações cujo conteúdo exacto haja sido considerado como confidencial**

## Versão Pública

129. Refira-se, ainda, que tal como se pode constatar da Tabela 8, a Condor não ofereceu este voo em 2004/2005 e em 2006/2007. Desta forma, da operação de concentração não resulta, tendo em consideração os voos oferecidos pela Condor em 2006/2007, qualquer tipo de sobreposição horizontal das actividades das partes.
130. No entanto, segundo informação submetida pela Notificante, a Condor voltou a oferecer este voo no ano turístico de 2007/2008, através de um voo indirecto via Munique. De acordo com a Notificante, a Condor transportou, no ano de 2007/2008 **[20-30%]** dos passageiros.
131. Assim, tendo em consideração a informação submetida pela Notificante, relativamente à capacidade da Condor, nesta rota, para 2007/2008, existe sobreposição horizontal entre as actividades das partes. Atendendo às estimativas da Notificante para a dimensão do mercado, nomeadamente levando em consideração o acréscimo de capacidade de transporte de passageiros associada à entrada da TUIfly, a quota agregada estimada das partes, nesta rota, em 2007/2008, seria de **[80-90%]**.
132. Não obstante, atente-se à evolução da procura neste mercado, constituído apenas por ligações indirectas entre Colónia e o Funchal e à significativa volatilidade de quotas neste mercado ao longo dos três anos representados.
133. De facto, em 2004/2005, a Air Berlin era a única companhia activa nesta rota. Em 2005/2006, a Condor também ofereceu esta rota, no entanto, os passageiros transportados pela Condor não foram passageiros que esta companhia tivesse captado à Air Berlin, tendo antes o mercado expandido com a entrada da Condor, praticamente na medida dos passageiros desta companhia, que registou uma contracção de dimensão semelhante em 2006/2007, ano em que a Condor não ofereceu este voo.
134. Por outro lado, existe uma variedade de companhias que poderão ser fonte de pressão concorrencial efectiva ou potencial para a nova entidade, após a operação de concentração. A TAP e a Lufthansa entraram nesta rota no ano turístico de 2006/2007 e estarão em posição de expandir a sua presença nestas rotas em resposta a uma eventual estratégia de aumento de preços no cenário pós operação de concentração. A Germanwings, apesar de não estar activa nesta rota, tem um importante *hub* no aeroporto de Colónia, de onde opera já alguns voos com destino a Portugal, designadamente para Lisboa e Faro.

### **Versão Pública**

135. Por outro lado, refira-se que potenciais entrantes não deverão enfrentar barreiras significativas à entrada neste mercado, uma vez que o aeroporto de Colónia e do Funchal não apresentam restrições significativas de *slots*.
136. Desta forma, sendo esta uma rota indirecta, não havendo evidência de uma pressão concorrencial significativa entre a Notificante e a adquirida, e existindo uma diversidade de companhias em posição de expandir a sua presença ou de entrar na rota em análise sem ter de enfrentar barreiras à entrada significativas, 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, na rota Colónia-Funchal.

#### **5.2.7. Leipzig-Funchal**

137. A procura, nesta rota, no ano turístico de 2006/07, correspondeu a cerca de [**<20.000**] passageiros por ano, podendo, esta rota, ser considerada como um mercado de reduzida dimensão.
138. Esta rota foi operada, no ano turístico de 2006/07, pela Air Berlin, a Condor, a Lufthansa, a TAP e a TUIfly.
139. A Air Berlin operou voos directos e indirectos, via Nuremberga e Estugarda, nesta rota. A época de Inverno 2006/2007 foi a primeira época de Inverno em que a Condor, por iniciativa da [**CONFIDENCIAL**], operou uma ligação directa nesta rota.
140. Segundo a Notificante, os voos directos da Condor não puderam ser mantidos com a extensão que havia sido prevista dada a diminuta procura que se fez sentir, tendo parte dos voos passado a ser operados indirectamente via Estugarda. A Condor voltou a operar voos directos no Verão de 2007 (tal como na época de Verão de 2006), com base numa marcação fixa de lugares do [**CONFIDENCIAL**]. Na presente época de Inverno, a Condor oferece esta rota apenas como ligação indirecta.

## Versão Pública

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

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

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[30-40%]	[confidencial]	[70-80%]	[confidencial]	[40-50%]
Condor	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[40-50%]
<b>Air Berlin+Condo r</b>					[confidencial]	[80-90%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TUIfly	[confidencial]	[30-40%]	[confidencial]	[10-20%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%

**Fonte:** Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

142. Da análise da tabela *supra* resulta que a Notificante detém uma quota de mercado de **[40-50%]**, sendo que a adquirida, a Condor, detém uma quota de cerca de **[40-50%]**, ao que corresponde a uma quota agregada de cerca de **[80-90%]**<sup>20</sup>.

143. Resulta ainda, da estrutura de mercado apresentada, que este se trata de um mercado bastante concentrado e que a operação notificada agravará substancialmente este nível de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de **[>2.000]** e **[>250]**, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indicia que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

144. No entanto, atenta a dinâmica do mercado, designadamente entre 2005/06 e 2006/07, verifica-se que a expansão do mercado entre estes dois anos turísticos foi muito próxima à base de clientes captados pela Condor, companhia que não estava presente nesta rota no ano turístico de 2005/06. Com a re-entrada da Condor nesta rota e captação, por parte daquela companhia, de uma quota de mercado muito substancial –

<sup>20</sup> Refira-se que, tendo as quotas de mercado sido calculadas com base na totalidade dos passageiros transportados por cada empresa, caso se excluíssem da análise os passageiros cujos lugares foram vendidos a operadores turísticos (i.e., passageiros *charter*) a quota de mercado agregada das empresas envolvidas na operação de concentração seria de **[70%-80%]**. Por outro lado, caso se considerassem, para efeitos da análise, apenas os voos directos, então, da presente operação, resultaria uma quota de mercado de **[90-100%]**, **[CONFIDENCIAL]**.

### Versão Pública

**[40-50%]** –, o número de passageiros da Air Berlin reduz-se por apenas **[0-10%]**. Por outro lado, verifica-se existir uma grande volatilidade nas quotas de mercado.

145. Dada a informação submetida pela Notificante relativa ao facto de esta rota ter sido operada em 2006/2007 por iniciativa da **[CONFIDENCIAL]** (*vide* parágrafo 139 *supra*), conjugada com a análise da evolução do mercado nos últimos três anos turísticos, conclui-se que a procura associada ao voo operado pela Condor deverá ter sido induzida pela operadora turística **[CONFIDENCIAL]**.
146. Acresce que, segundo informação da Notificante **[CONFIDENCIAL]**.
147. Dado o exposto, a Condor não parece concorrer directamente com os voos operados pela Air Berlin, parecendo antes enquadrar-se no contexto específico das actividades do operador turístico Thomas Cook, através do qual foi, aliás, efectuada a marcação fixa de lugares dos voos da Condor.
148. Acresce que existe um conjunto de operadores que estariam em condições de expandir a sua presença nesta rota, ou até de nela iniciar operações. De facto, não deverão existir significativas barreiras à entrada neste mercado, uma vez que não existem, segundo o Regulador Sectorial (INAC), restrições significativas na obtenção de faixas horárias no aeroporto do Funchal, e que o aeroporto de Leipzig não está sujeito a sérias restrições em termos de alocação de “slots”<sup>21</sup>.
149. Para além da TAP, da Lufthansa e da TUIfly, que já estão activas nesta rota e que estariam em posição de expandir a sua presença nesta rota em resposta a um eventual aumento de preços preconizado pela nova entidade resultante da operação de concentração, outras companhias estariam em condições de entrar rapidamente neste mercado. Este é o caso da Hamburg International, uma operadora alemã que vende lugares maioritariamente a operadores turísticos, que tem reforçado a sua frota e já iniciou operações na rota entre Munique e o Funchal na época de 2007/2008, e a Germanwings, uma *low-cost* alemã que já se encontra presente no aeroporto de Leipzig e que opera voos entre a Alemanha e Portugal (nomeadamente para Faro e Lisboa). Também no entender das Partes, é bastante provável que esta companhia possa operar voos entre Leipzig e o Funchal, por exemplo, via Colónia (onde a Germanwings tem um importante *hub* de operações).
150. Outras companhias em condições de entrar facilmente nesta rota serão, por exemplo, a Easy Jet, segundo entendimento da Notificante, que intensificou recentemente as

<sup>21</sup> *Vide* sítio da Internet da FHKD (Airport Coordination Federal Republic of Germany) disponível em <http://www.fhkd.org/cms/9+M52087573ab0.html>.

### Versão Pública

suas operações no aeroporto do Funchal; a Ryan Air, outra operador *low-cost* que já opera voos entre a Alemanha e Portugal (nomeadamente de Frankfurt para o Porto e Faro), e que tem reforçado, recentemente, a sua frota.

151. De todo o exposto, nomeadamente do facto de a Condor não parecer concorrer directamente com os voos operados pela Air Berlin, enquadrando-se, antes, numa lógica de complementaridade às actividades de operador turístico da **[CONFIDENCIAL]**, e de existir uma diversidade de companhias em posição de, rapidamente, expandir a sua presença ou iniciar operações nesta rota, tais como a TAP, a Lufthansa, a TUIfly e a Germanwings, e dada a volatilidade de quotas nesta rota, 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, na rota Leipzig-Funchal.

#### 5.2.8. Munique-Funchal

152. A procura, nesta rota, no ano turístico de 2006/07, correspondeu a cerca de **[<30.000]** passageiros por ano tendo este número crescido, nos últimos dois anos, a uma taxa média anual de cerca de **[<30%]**.

153. Esta rota foi operada, no ano turístico de 2006/2007, pela Air Berlin e a Condor que operam voos directos, a TUIfly, que opera voos directos e indirectos, a Lufthansa e a TAP, que operam apenas voos indirectos. A Condor é a empresa que mais passageiros transporta nesta rota **[60-70%]**, seguida da Air Berlin **[20-30%]**.

154. 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 Munique-Funchal**

Companhia Aérea	Ano turístico					
	2004/05		2005/06		2006/07	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[confidencial]	[40-50%]	[confidencial]	[30-40%]	[confidencial]	[20-30%]
Condor	[confidencial]	[50-60%]	[confidencial]	[60-70%]	[confidencial]	[60-70%]
<b>Air Berlin+Condor</b>					[confidencial]	[80-90%]
Lufthansa	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TAP	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0-10%]
TUIfly	[confidencial]	[0-10%]	[confidencial]	[0%-10%]	[confidencial]	[0-10%]
Total	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%	[confidencial]	100%

**Fonte:** Notificante, em resposta de 3 de Março de 2008 a pedido de elementos da AdC.

155. Da análise da tabela *supra* verifica-se que, da operação de concentração, resultará a junção da líder de mercado, nesta rota, e da companhia que ocupa a segunda posição, a que corresponde uma quota de mercado agregada de **[80-90%]**<sup>22</sup>.

156. Resulta ainda, da estrutura de mercado apresentada, que este se trata de um mercado bastante concentrado e que a operação notificada agravará substancialmente este nível de concentração. De facto, o IHH pós-concentração e o *Delta* são iguais a cerca de 7547 e 3125 pontos, respectivamente, o que, segundo a prática decisória da Autoridade e da Comissão Europeia, assim como as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indicia que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.

157. No entanto, na avaliação jus-concorrencial deste mercado, é necessário ter em consideração que estes valores dos índices de concentração podem estar associados à reduzida dimensão da procura.

158. Assim, importa analisar elementos adicionais relacionados com concorrência potencial e efectiva que, apesar dos elevados níveis de concentração, neste mercado, possam garantir a concorrência efectiva nesta rota.

<sup>22</sup> Refira-se que o cenário não seria significativamente distinto se se excluíssem, da análise, os passageiros *charter*, caso em que a quota de mercado agregada das empresas envolvidas na operação de concentração seria de **[70%-80%]**. Por outro lado, caso se considerassem, para efeitos da análise, apenas os voos directos, então, da presente operação, resultaria uma quota de mercado de **[90%-100%]**.

### Versão Pública

159. Neste sentido, importa referir que permanecerá, a operar nesta rota, uma companhia que, tal como a Air Berlin e a Condor, também opera voos directos, a TUIfly, e que estará em posição de exercer uma pressão concorrencial significativa sobre a nova entidade, após a operação de concentração, caso esta opte por proceder a um aumento de preços.
160. Importa, ainda, referir a entrada recente, nesta rota, da Lufthansa e da TAP, que operaram, em 2006/2007, voos indirectos entre Munique e o Funchal, via Lisboa, sendo que a TAP tem uma presença significativa no aeroporto do Funchal, onde aliás, não existem restrições em termos de faixas horárias, e o aeroporto de Munique é um importante *hub* da Lufthansa, o que lhe permitirá desviar, facilmente, faixas horárias de outras rotas para esta.
161. Refira-se, ainda, neste contexto, que a Hamburg International já iniciou operações entre Munique e o Funchal, demonstrando a capacidade de uma companhia para iniciar operações nesta rota e devendo ser considerada como uma fonte de pressão concorrencial efectiva neste mercado.
162. No que diz respeito a concorrência potencial, refira-se que a Germanwings já opera voos do aeroporto de Munique para Lisboa (via Estugarda), e que poderá, facilmente, na perspectiva da Notificante, passar a operar a rota em análise.
163. De todo o exposto, nomeadamente do facto de permanecer uma companhia, a TUIfly, que opera voos directos nesta rota, que serão, por isso, substitutos próximos dos voos operados pela Air Berlin e pela Condor, e pelo facto de existir uma diversidade de companhias em posição de, rapidamente, expandir a sua presença ou iniciar operações nesta rota, tais como a TAP, a Lufthansa, a Hamburg International ou a Germanwings, 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, na rota Munique-Funchal.

#### **5.2.9. Rotas com destino a aeroportos Portugueses operadas por apenas uma das Partes envolvidas na operação de concentração, Air Berlin ou Condor.**

164. 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. A maioria destas rotas são operadas pela Air Berlin e não são operadas pela Condor, com excepção das rotas Bremen-Funchal Friedrichshafen-Funchal

### Versão Pública

Saarbruecken/Ensheim-Funchal<sup>23</sup> e Estugarda-Funchal, operadas pela Condor mas em que a Air Berlin não se encontra, actualmente, presente.

165. Apesar de não existir sobreposição das actividades das Partes, nestas rotas, a AdC considera que caso se conclua que a Condor 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 àquelas nas quais, embora a Air Berlin não se encontre activa, deverá ser avaliado em que medida é que esta é o principal concorrente potencial da Condor, caso em que a presente operação de concentração resultaria na eliminação de concorrência potencial.
166. Todas as rotas em que está presente a Condor mas que não são operadas pela Air Berlin ligam o aeroporto do Funchal a aeroportos alemães.
167. Ora segundo o Instituto Nacional de Aviação Civil, o aeroporto do Funchal manterá, presumivelmente, um conjunto disponível de faixas horárias que permitirá a entrada de novos operadores. Neste sentido, companhias aéreas que queiram iniciar operações nestas rotas não deverão enfrentar barreiras substanciais à sua entrada.
168. Por outro lado, nenhum dos aeroportos alemães que constituem origem/destino nessas rotas constitui um *hub* da Air Berlin, e portanto, esta não estaria numa posição privilegiada relativamente a outras companhias para iniciar operações nesta rota.
169. Assim, considera a AdC, que da operação de concentração não resulta a eliminação de concorrência potencial nas rotas onde a Condor está presente mas em que a Air Berlin não opera nenhum voo.
170. No que diz respeito a todas as outras rotas em que não existe sobreposição da actividade das partes, i.e., operadas pela Air Berlin, mas nas quais a Condor não está presente, esta última não pode ser encarada como exercendo uma importante pressão concorrencial potencial sobre a Air Berlin.
171. De facto, a Condor tem o seu principal centro de operações em Munique - através do qual estabelece ligação entre outros aeroportos alemães (Berlim, Hannover, Colónia, Leipzig e Frankfurt) e o aeroporto do Funchal.

---

<sup>23</sup> A Condor não opera voos a partir de Saarbruecken/Ensheim, no entanto este voo indirecto Saarbruecken/Ensheim – Funchal é operado entre Saarbruecken/Ensheim e Munique pela HHI e entre Munique e o Funchal, é operado pela Condor e pela HHI.

### Versão Pública

172. De entre as rotas com ligação a Portugal em que está presente a Air Berlin mas não a Condor, três têm por O/D o aeroporto de Munique, nomeadamente Munique-Faro, Munique-Lisboa e Munique-Porto.
173. Acresce que outras companhias têm uma forte presença no aeroporto de Munique, nomeadamente a Lufthansa (*vide* Ccent 33/2007 – Air Berlin/Loma), pelo que a AdC considera improvável que a Condor seja o principal ou único concorrente potencial à entrada nas rotas Munique-Faro, Munique-Lisboa e Munique-Porto.
174. 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 nos quais está activa apenas uma das Partes envolvidas na operação de operação de concentração, via eliminação de concorrência potencial.

#### 5.3. Transporte de Mercadorias

175. A quota conjunta detida pela LCG (subsidiária da Air Berlin) e pela Condor é inferior a **[0-10%]** pelo que da operação não resultarão efeitos jus-concorrenciais, de natureza horizontal, neste mercado.

#### 5.4. Actividades de Operador Turístico

176. Relativamente ao mercado relacionado das actividades de operador turístico, tal como atrás ficou referido, a Air Berlin intervém nesta área através de duas empresas alemãs, as quais realizaram um volume de negócios, no último ano comercial, de aproximadamente **[CONFIDENCIAL]** cada. Já a Condor não exerce, ela própria, qualquer actividade como operador turístico. A operação não levará, assim, a nenhuma sobreposição no mercado para operadores turísticos.
177. Do exposto decorre que a presente operação de concentração não é susceptível de potenciar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos sobre a concorrência, no mercado da actividade de operador turístico.

#### 5.5. Conclusão da Avaliação Jus-Concorrencial

178. 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

## Versão Pública

entraves significativos sobre a concorrência, nos vários mercados relevantes de transporte aéreo de passageiros identificados, nem no mercado relevante do transporte de mercadorias, nem de gerar efeitos anticoncorrenciais no mercado relacionado das actividades de operador turístico.

### 6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

179. Em cumprimento do disposto do 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.

180. O INAC não se manifestou desfavoravelmente quanto à realização da presente operação, em parecer recebido nesta Autoridade a 22 de Fevereiro de 2008, atendendo a que o reforço da quota de mercado da Air Berlin nas rotas Funchal/Dusseldorf-Rhein/Funchal, Funchal/Hamburgo/Funchal, Funchal/Munich/Funchal e Funchal/Leipzig/Funchal, resultante da operação de concentração projectada, não leva necessariamente à criação de um entrave significativo à concorrência efectiva.

181. O Regulador sectorial baseia o seu entendimento no facto de (i) constatar, com base na atribuição de faixas horárias para a próxima estação Verão IATA (“Associação Internacional de Transportes Aéreos”) 2008 que o aeroporto de Funchal manterá presumivelmente um conjunto disponível de faixas horárias que permitirá a entrada de novos operadores; e, por outro lado, o facto de que (ii) a desintegração vertical da Condor da sua sociedade-mãe “Thomas Cook” poderá impulsionar a entrada de novos operadores turísticos, assim como de novas transportadoras aéreas nos mercados em referência.

### 7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

182. 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

183. 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

### **Versão Pública**

passageiros identificados e no mercado relevante do transporte de mercadorias, nem de gerar efeitos anticoncorrenciais no mercado relacionado das actividades de operador turístico.

Lisboa, 11 de Abril de 2008

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião  
(Presidente)

Jaime Andrez  
(Vogal)

João Noronha  
(Vogal)