

**Ccent. 18/2009
Air Berlin/CCB da TUIfly**

**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]

23/07/2009

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Processo Ccent. 18/2009 – Air Berlin/CCB da TUIfly

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 15 de Maio de 2009, 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, que consiste na aquisição, pelas sociedades Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG e Air Berlin PLC (doravante denominadas conjuntamente por “Grupo Air Berlin”) do negócio “City Carrier Business” (doravante “Negócio” ou “Negócio CCB”) da Hapag-Lloyd Fluggesellschaft GmbH e da Hapag-Lloyd Express GmbH (doravante denominadas conjuntamente por “TUIfly”).
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 b), 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 de Concorrência da Alemanha, da Áustria, de Itália e de Espanha, e, após a implementação, será igualmente notificada às Autoridades de Concorrência da Grécia.

2. AS PARTES

2.1. Empresas Participantes

2.1.1. Empresa Adquirente

4. As Adquirentes Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG e Air Berlin PLC são sociedades de direito alemão, com sede em Berlim, que integram o Grupo Air Berlin.
5. A actividade principal do Grupo Air Berlin consiste na prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, a particulares e a operadores turísticos, oferecendo voos para diversos destinos dentro da Alemanha bem como para destinos europeus e mundiais. Neste domínio, o Grupo Air

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

Berlin oferece ligações regulares entre diversos aeroportos alemães e capitais europeias como Londres, Roma, Milão, Viena e Budapeste, bem como a ilha turística de Maiorca, efectuando ainda voos de curto e médio curso de e para diversos destinos de férias, bem como voos de longo curso para destinos como as Caraíbas e a Ásia.

6. Através da Belair Airlines AG, empresa controlada conjuntamente com a Swiss Hotelplan Management AG, o Grupo Air Berlin opera ainda, a partir de Zurique e de Basileia, voos para destinos de férias no Mediterrâneo, Ásia, América do Norte e Caraíbas.
7. Para além do transporte aéreo de passageiros, o Grupo Air Berlin encontra-se ainda activo na área da manutenção e reparação de aeronaves, bem como no transporte de carga aérea. As actividades de carga do Grupo Air Berlin são efectuadas pela sua subsidiária Leisure Cargo GmbH, que comercializa espaço de carga em voos operados pela Air Berlin bem como por outras companhias.
8. O Grupo Air Berlin encontra-se ainda presente na área de operadores turísticos, através de uma participação de 50% na IBERO Tours GmbH, um operador turístico especializado, principalmente, em viagens de ida e volta (*round trips*) para a Península Ibérica.
9. Em Portugal, o Grupo Air Berlin está presente na área do transporte aéreo de passageiros, realizando voos para diversos aeroportos nacionais. Já no que se refere à actividade de transporte aéreo de carga, o volume de negócios decorrente da comercialização de espaço de carga em voos de e para Portugal é insignificante, e, no que se refere à prestação de serviços de manutenção e reparação de aeronaves, o Grupo Air Berlin [CONFIDENCIAL]. Também no que se refere à actividade de operador turístico [CONFIDENCIAL].
10. Os volumes de negócios do Grupo Air Berlin, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006 a 2008, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Air Berlin, para os anos de 2006*, 2007 e 2008**

<i>Milhões Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[<150]	[<150]	[<150]
EEE	[>150]	[>150]	[>150]
Mundial	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

* Inclui os volumes de negócios da LTU, que só viria a ser adquirida em 2007.

** Inclui os volumes de negócios da LTU e da Belair Airlines AG.

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

2.1.2. Negócio a Adquirir

11. O Negócio “*City Carrier Business*” da TUIfly a adquirir envolve apenas o serviço de transporte aéreo regular de passageiros, continuando a TUIfly a explorar o seu negócio de fretamento (*Charter Business*).
12. O Negócio CCB inclui a exploração de um conjunto de rotas aéreas dentro da Alemanha, bem como entre este país ou a cidade de Basileia e diversas cidades noutros países, e consiste na oferta de serviços de transporte aéreo, principalmente através da venda de bilhetes individuais a consumidores finais, bem como, em menor escala, a operadores turísticos associados ou terceiros.
13. No que se refere a Portugal, o Negócio CCB envolve as seguintes rotas de e para a Alemanha: Colónia/Porto, Estugarda/Porto e Hamburgo/Porto.
14. O Negócio CCB envolve ainda a prestação de alguns serviços de carga aérea, os quais, para além de representarem uma dimensão reduzida, são já, actualmente, comercializados pela Leisure Cargo GmbH, empresa pertencente ao grupo Air Berlin.
15. Os volumes de negócios do Negócio CCB, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006 a 2008, foram os seguintes¹:

Tabela 2 – Volume de negócios do Negócio CCB, para os anos de 2006, 2007 e 2008*

<i>Milhões Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[>2]	[>2]	[>2]
EEE	[>150]	[>150]	[>150]
Mundial	[>150]	[>150]	[>150]

Fonte: Notificante.

* De referir que de acordo com a informação da notificante: (i) o ano fiscal de 2006 corresponde ao ano civil; (ii) o ano de 2007 corresponde a um ano fiscal reduzido de Janeiro a Setembro; e (iii) o ano de 2008 corresponde ao ano fiscal de Outubro de 2007 a Setembro de 2008.

¹ A metodologia subjacente ao cálculo das vendas do Negócio CCB, e respectiva alocação geográfica, foi a seguinte: (i) as vendas de bilhetes individuais foram alocadas com base no método do “ponto de partida”, ou seja foi atribuído ao país do aeroporto de partida; (ii) as vendas aos operadores turísticos foram alocadas com base na sede do cliente; (iii) as receitas provenientes de excesso de bagagem, vendas a bordo, taxas de cartão de crédito e outros foram alocados individualmente aos países com base no método do “ponto de partida”; e (iv) as outras receitas, como por exemplo, as provenientes de serviços de carga aérea, reparação e manutenção, locação de aviões, comercialização de espaços publicitários, nos casos em existiram, foram atribuídas geograficamente ao país sede do cliente.

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

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

16. A operação de concentração consiste na aquisição, pela Air Berlin, do controlo exclusivo do negócio “*City Carrier Business*” da TUIfly, relativo à venda de serviços de transporte aéreo regular de passageiros em rotas dentro da Alemanha, bem como em rotas entre a Alemanha ou a cidade de Basileia e diversas outras cidades (conjuntamente designadas por “Rotas Aéreas Individuais”).
17. As partes celebraram, para o efeito, em 27 de Março de 2009, três acordos: (i) Acordo de Aquisição Principal (“*Master Agreement*”); (ii) Acordo de Transferência de Negócio (“*Business Transfer Agreement*”); Acordo de Base de Locação com Tripulação (“*Wet Lease Framework Agreement*”).²
18. O Acordo de Aquisição Principal estabelece os termos e as condições gerais da transacção.
19. O Acordo de Transferência de Negócio prevê a transferência de bens (em especial de faixas horárias “slots” para os serviços de Rotas Aéreas Individuais), bem como a transferência de certos contratos, em especial de contratos de transporte e de activos afectos ao Negócio de CCB da TUIfly.
20. A Transferência de bens é complementada pelo Acordo de Base de Locação com Tripulação, o qual prevê a disponibilização de 20 aviões da frota da TUIfly, atribuíveis ao Negócio CCB, incluindo tripulação, manutenção, seguros e outros serviços, por um período [CONFIDENCIAL – DISPOSIÇÃO CONTRATUAL].
21. Uma vez concretizada a operação, a TUIfly irá actuar como prestador de serviços da Air Berlin, operando uma parte da sua frota de aviões sob a marca “Air Berlin”, em termos ACMIO (“*Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance and Overheads*”), ou seja, disponibilizando igualmente, tripulação, manutenção, seguros e outros serviços.

² As partes celebraram ainda um (a) Acordo de Aquisição e Transferência de Acções (“*Share Purchase and Transfer Agreement*”) nos termos do qual a Air Berlin irá adquirir uma participação minoritária de 19.9% no capital social do recém-formado TUIfly Group GmbH (“NewCo”); e um (b) Acordo de Subscrição (“*Subscription Agreement*”) ao abrigo do qual a TUI AG irá adquirir uma participação minoritária de 19.9% no capital social da Air Berlin. Estas operações não consubstanciam operações de concentração, na acepção e para os efeitos previstos na Lei da Concorrência, na medida em que as participações minoritárias adquiridas não têm associado qualquer forma de controlo, designadamente, direitos de veto ou de outros direitos que permitam aos titulares das participações obstar ou determinar decisões estratégicas relativas à política comercial das empresas cujo capital social está a ser adquirido.

22. As decisões relativas à comercialização dos voos nas Rotas Aéreas Individuais serão sempre tomadas, de forma discricionária e em exclusivo, pela Air Berlin.
23. Do exposto, resulta que 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 b), 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.
24. A operação assume natureza horizontal, dada a actuação da adquirente e do negócio adquirido ao nível do transporte aéreo de passageiros, nas mesmas rotas.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Ponto Prévio

25. Tal como referido supra, o Negócio CCB envolve a prestação de alguns serviços de carga aérea, os quais, para além de representarem uma dimensão reduzida, são já, actualmente, comercializados pela Leisure Cargo GmbH, empresa pertencente ao grupo Air Berlin. Acresce que a actividade de carga aérea desenvolvida pelo Grupo Air Berlin, em voos de e para Portugal, é insignificante, de acordo com a informação fornecida pela notificante.
26. Face ao peso meramente residual que o transporte aéreo de carga representa, nos volumes de negócios gerados pelo Negócio CCB da TUIfly e do Grupo Air Berlin, em rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e face à presença de diversos operadores de transporte aéreo de carga nestas rotas, a AdC entende que a presente operação não será susceptível de gerar preocupações jus-concorrenciais a este nível, pelo que as actividades de transporte aéreo de carga não serão objecto de análise adicional no âmbito do presente procedimento.

4.2. Rotas operadas pelo Grupo Air Berlin e pelo Negócio CCB da TUIfly

27. A Adquirente 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. No que concerne a rotas de e para Portugal, a empresa oferece voos para Faro, Lisboa, Funchal e Porto, tendo iniciado, recentemente, voos também para Ponta Delgada.

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

28. O Negócio CCB opera, por sua vez, um conjunto de rotas aéreas dentro da Alemanha, bem como entre a Alemanha e diversas cidades estrangeiras. No que concerne a rotas de e para Portugal, o Negócio CCB opera voos directos entre as cidades alemãs de Colónia, Estugarda e Hamburgo e a cidade do Porto.
29. Na tabela seguinte, apresentam-se as rotas, incluindo voos directos e indirectos, com origem ou destino em aeroportos nacionais, actualmente operadas em sobreposição pelas empresas participantes³.

Tabela 3: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, operadas simultaneamente pelo Negócio CCB da TUIfly e pela Air Berlin

AIR BERLIN	Negócio CCB
Colónia-Porto	Colónia-Porto
Estugarda-Porto	Estugarda-Porto
Hamburgo-Porto	Hamburgo-Porto

Fonte: Notificante

30. As rotas da tabela supra são as únicas operadas pelo Negócio CCB de e para Portugal. A adquirente Air Berlin opera uma diversidade de outras rotas de e para Portugal, seja a partir de aeroportos alemães, seja a partir de aeroportos fora da Alemanha.
31. Nas tabelas seguintes, identificam-se todas as rotas operadas pela Air Berlin, a partir da Alemanha ou a partir de aeroportos fora da Alemanha, para diversos aeroportos nacionais e nas quais não existe sobreposição com as actividades do Negócio CCB da TUIfly.

Tabela 4: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin a partir de aeroportos alemães

Porto	Lisboa	Faro
Berlim-Porto	Berlim-Lisboa	Berlim-Faro
Bremen-Porto	Bremen-Lisboa	Bremen-Faro
Dortmund-Porto	Colónia-Lisboa	Colónia-Faro
Dresden-Porto	Dortmund-Lisboa	Dortmund-Faro
Düsseldorf-Porto	Dresden-Lisboa	Dresden-Faro
Erfurt-Porto	Düsseldorf-Lisboa	Düsseldorf-Faro
Hannover-Porto	Erfurt-Lisboa	Erfurt-Faro
Frankfurt-Porto	Estugarda-Lisboa	Estugarda-Faro
Leipzig-Porto	Frankfurt-Lisboa	Frankfurt-Faro
Munique-Porto	Hamburgo-Lisboa	Hamburgo-Faro
Munster Osnabruck-Porto	Hannover-Lisboa	Hannover-Faro

³ Rotas operadas nas estações IATA de inverno de 2008/2009 e de verão de 2009.

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

Nuremberga-Porto	Leipzig-Lisboa	Helsínquia-Faro
Paderborn-Porto	Munique-Lisboa	Karlsruhe/Baden Baden-Faro
Rostock-Porto	Munster Osnabruck-Lisboa	Leipzig-Faro
Saarbruecken/Ensheim-Porto	Paderborn-Lisboa	Munique-Faro
	Nuremberga-Lisboa	Munster Osnabruck-Faro
	Rostock-Lisboa	Nuremberga-Faro
	Saarbruecken/Ensheim-Lisboa	Paderborn-Faro
		Rostock-Faro
		Saarbruecken/Ensheim-Faro
Funchal	Ponta Delgada	
Berlim-Funchal	Berlim-Ponta Delgada	
Bremen- Funchal	Colónia-Ponta Delgada	
Colónia-Funchal	Dortmond-Ponta Delgada	
Dortmond-Funchal	Dresden-Ponta Delgada	
Dresden-Funchal	Düsseldorf-Ponta Delgada	
Düsseldorf-Funchal	Erfurt-Ponta Delgada	
Erfurt-Funchal	Frankfurt-Ponta Delgada	
Frankfurt (Main)-Funchal	Hamburgo-Ponta Delgada	
Hamburgo-Funchal	Hannover-Ponta Delgada	
Hannover-Funchal	Leipzig-Ponta Delgada	
Leipzig-Funchal	Munique-Ponta Delgada	
Munique-Funchal	Munster Osnabr.-Ponta Delgada	
MunsterOsnabruck-Funchal	Nuremberga-Ponta Delgada	
Nuremberga-Funchal	Paderborn-Ponta Delgada	
Paderborn-Funchal		

Fonte: Notificante

Tabela 5: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin a partir de aeroportos fora da Alemanha

Porto	Lisboa	Faro
Alicante-Porto	Alicante-Lisboa	Alicante-Faro
Almeria-Porto	Almeria- Lisboa	Almeria-Faro
Amesterdão-Porto	Amesterdão-Lisboa	Amesterdão-Faro
Barcelona-Porto	Barcelona- Lisboa	Barcelona-Faro
Basel- Porto	Basel-Lisboa	Bergamo-Faro
Bergamo-Porto	Bergamo-Lisboa	Basel-Faro
Bilbao-Porto	Bilbao- Lisboa	Bilbao-Faro
Copenhaga-Porto	Copenhaga-Lisboa	Budapeste-Faro
Faro-Porto	Graz-Lisboa	Copenhaga-Faro
Graz-Porto	Jerez De La Frontera-Lisboa	Estocolmo-Faro
Jerez De La Frontera- Porto	Linz-Lisboa	Gotenburgo-Faro
Linz-Porto	Oviedo-Lisboa	Graz-Faro
Málaga-Porto	Málaga- Lisboa	Helsínquia-Faro
Oviedo-Porto	Palma de Maiorca-Lisboa	Jerez De La Frontera-Faro
Palma de Maiorca-Porto	Salsburgo-Lisboa	Linz-Faro
Salsburgo-Porto	Sevilha- Lisboa	Londres-Faro
Sevilha-Porto	Valencia-Lisboa	Málaga-Faro
Valencia-Porto	Viena-Lisboa	Milão-Faro

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

Viena-Porto	Zurique-Lisboa	Moscovo-Faro
Zurique-Porto		Oviedo-Faro
		Paris-Faro
		Palma de Maiorca-Faro
		Salsburgo-Faro
		Santiago Compostela-Faro
		São Petersburgo-Faro
		Sevilha-Faro
		Valencia-Faro
		Veneza-Faro
		Viena-Faro
		Zurique-Faro
Funchal	Ponta Delgada	
Barcelona- Funchal	Helsínquia-Ponta Delgada	
Lanzarote-Funchal	Viena-Ponta Delgada	
Londres- Funchal	Zurique-Ponta Delgada	
Salsburgo-Funchal		
Tenerife-Funchal		
Viena-Funchal		
Zurique-Funchal		

Fonte: Notificante

4.3. Mercado do Produto Relevante

Posição da Notificante

32. No que se refere ao transporte aéreo de passageiros, a Notificante, baseando-se nas práticas decisórias da AdC⁴ e da Comissão Europeia, considera como mercados relevantes cada uma das rotas operadas a partir de, ou com destino a, Portugal, em que esteja presente pelo menos uma das empresas participantes, entendendo ainda, com base nos critérios estabelecidos pela Comissão⁵, que, nalgumas destas rotas, vários aeroportos podem ser agregados em zonas de influência comuns⁶.
33. A notificante, não obstante referir que nas rotas de curto e médio curso, como é o caso das abrangidas pela presente operação, o grau de substituíbilidade entre voos directos e indirectos é, geralmente, inferior ao grau de substituíbilidade nas rotas de longo curso, submete dados sobre os voos directos e indirectos nas referidas rotas.

⁴ Processos CCent 57/2006 - TAP/PGA, CCent 33/2007- AIR BERLIN/LOMA, CCent 74/2007- EASY JET/GB AIRWAYS, CCent 9/2008 - AIR BERLIN/CONDOR e CCent 51/2008 - IBERIA/VUELING/CLICKAIR.

⁵ Processo COMP/M.4439 – Ryanair/ Aer Lingus.

⁶ Tal é o caso dos aeroportos alemães de origem das rotas operadas pelo CCB da TUIfly para Portugal: Colónia, Hamburgo e Estugarda.

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

34. Para cada rota, apresenta ainda informação de mercado incluindo tanto o negócio de charter como a venda de bilhetes a passageiros individuais, sem distinguir entre passageiros sensíveis ao tempo e passageiros não sensíveis ao tempo, para efeitos de delimitação de mercado, na medida em que, segundo a Notificante, se trata de questões relativamente às quais não foi ainda adoptada uma posição definitiva pela AdC.

Posição da AdC

35. A AdC tem considerado, na sua prática decisória relativa ao transporte aéreo de passageiros, que os mercados relevantes devem ser definidos em termos dos pares Origem/Destino (O/D) ou rotas, em que cada par O/D constituirá um mercado distinto.
36. Ainda, tendo em conta a concorrência potencial entre as participantes na operação, a AdC tem considerado como mercados relevantes, não apenas os pares O/D ou rotas em que existe sobreposição entre os voos da adquirente e da adquirida, mas igualmente aqueles em se encontra activa apenas uma das partes.
37. 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 pelo Negócio CCB, 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 potencial nessas rotas.
38. Nestes termos, a AdC considera, como mercados relevantes, todas as rotas com ligação a Portugal em que pelo menos uma das participantes na presente operação de concentração se encontra activa
39. A AdC tem, igualmente, avaliado da inclusão, ou não, no mesmo mercado relevante, das ligações directas e das ligações indirectas entre a mesma origem e o mesmo destino.
40. Tal análise deve ser feita de forma casuística, rota a rota, já que o grau de substituíbilidade entre as formas alternativas de ligação entre pares O/D depende de um conjunto de factores: a duração da viagem, a frequência dos voos e o preço do serviço oferecido, assim como o grau de sensibilidade ao tempo dos passageiros que utilizam essa rota, são determinantes para aferir se, de facto, o voo indirecto é considerado, pelos passageiros daquela rota, como substituto do voo directo.

41. Refira-se, a este respeito, que, conforme a AdC concluiu na decisão Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma, o grau de substituíbilidade entre voos directos e indirectos será tendencialmente menor em voos de curto ou médio curso do que em voos de longo curso, e será maior para passageiros não sensíveis ao tempo do que no caso dos passageiros sensíveis ao tempo.
42. A este propósito, refira-se que, nas três rotas com origem/destino em Portugal em que o Negócio a adquirir se encontra presente, este é o único operador com voos directos nessas rotas. Pelo que, caso se considerasse que os voos directos e voos indirectos das rotas em causa não deveriam ser incluídos no mesmo mercado, a operação de concentração resultaria numa mera transferência de quota de mercado da TUIfly para a Air Berlin.
43. Ainda assim, note-se que, segundo a notificante, apenas 10% a 15% dos passageiros do Negócio CCB, nas rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, são passageiros em negócios, e, neste sentido, a maioria dos respectivos passageiros serão pouco sensíveis ao factor tempo, o que não permite excluir do mercado relevante os voos indirectos
44. Não obstante, no caso em apreço e no que se refere às rotas operadas pelo Negócio CCB, a AdC entendeu, com base na análise apresentada *infra*, não ser necessário avaliar do grau de substituíbilidade entre voos directos e voos indirectos, uma vez que as conclusões da avaliação jus-concorrencial não serão distintas em função da inclusão, ou não, dos voos indirectos nos mercados relevantes.
45. Ainda no que se refere à delimitação 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, e, nesse âmbito, avalia igualmente a substituíbilidade entre voos com origem ou destino em aeroportos distintos mas que servem, ainda que parcialmente, as mesmas áreas geográficas (substituíbilidade entre aeroportos). Também aqui a substituíbilidade, na óptica da procura, é função do grau de sensibilidade ao tempo e da duração do voo, sendo menor nos voos de pequeno e médio curso do que nos voos de longo curso.
46. No caso em apreço e no que se refere às rotas operadas pelo Negócio CCB, embora a notificante tenha fornecido dados de mercado relativos a aeroportos numa dada área de influência, em particular, referindo-se a aeroportos alemães, a AdC entendeu não ser necessário avaliar a substituíbilidade ou não entre os aeroportos em causa, tendo em conta que tal não iria alterar as conclusões da análise jus-concorrencial da presente operação.

4.4. Mercado Geográfico relevante

47. A prática decisória da AdC, no que se refere ao transporte aéreo de passageiros, tem sido no sentido de proceder à delimitação dos mercados do produto e geográfico simultaneamente, ou seja, cada par de Origem/Destino (O/D) ou rota constitui um mercado um do produto e geográfico distinto, o que resulta das especificidades do serviço em causa, o qual está sempre associado a um determinado trajecto.

4.5. Conclusão

48. Em conclusão, a AdC considera como mercados relevantes, para efeitos da análise do 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.

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1. Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota

49. Uma das principais barreiras à entrada no sector do transporte aéreo de passageiros, e tal como se referiu em anteriores processos⁷, é a dificuldade de obtenção de *slots* (faixas horárias) em aeroportos congestionados, sendo que as empresas que dispõem de *hubs* (base) num dado aeroporto enfrentarão menores barreiras à entrada numa determinada rota com origem ou destino naquele aeroporto.

50. Refira-se, em concreto, que a avaliação feita pela AdC no processo CCent 9/2008 - AIR BERLIN/CONDOR⁸, foi no sentido de considerar que os aeroportos alemães de Hamburgo e Colónia não apresentam restrições sérias em termos de disponibilização de *slots*, o que é susceptível de tornar contestável as rotas operadas pelo Negócio CCB entre aqueles aeroportos e o aeroporto do Porto, em particular, se não se verificarem restrições de *slots* neste último aeroporto.

⁷ Nomeadamente nos processos CCent 33/2007-AIR BERLIN/LOMA e CCent 9/2008- AIR BERLIN/CONDOR, envolvendo a ora adquirente.

⁸ Referindo as conclusões da Comissão no caso COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, de 4 de Julho de 2007.

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

51. De acordo com a informação fornecida pela Notificante, as barreiras à entrada em termos de restrições de *slots*, nas rotas de sobreposição, são baixas, atendendo a que: (i) os aeroportos de Hamburgo e Colónia são designados de aeroportos com “horário facilitado”, pelo que potenciais concorrentes não estão impedidos, por força de restrições de *slots*, de entrar ou expandir as suas operações a partir destes aeroportos; (ii) não obstante os aeroportos de Estugarda e do Porto serem aeroportos com coordenação de *slots*, a Air Berlin afirma que, segundo a sua experiência, ainda há *slots* disponíveis nestes aeroportos, por forma a permitir que concorrentes tais como a Lufthansa possam expandir a sua oferta nas rotas em causa.
52. No que se refere a outros obstáculos à entrada nos mercados, como os 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, remetendo-se para a análise desenvolvida na decisão do Conselho da AdC, de 4 de Junho de 2007, no processo Ccent.57/2006 – TAP/PGA.

5.2. Transporte aéreo de passageiros – Avaliação rota a rota

5.2.1. Rotas Operadas pelo Negócio CCB com origem/destino em aeroportos nacionais

Rota Colónia-Porto

53. De acordo com dados fornecidos pela notificante⁹, a procura neste mercado correspondeu, no ano turístico de 2008¹⁰, e considerando quer os voos directos quer os voos indirectos, a cerca de [CONFIDENCIAL] passageiros, sendo que, das empresas participantes na presente operação, apenas o Negócio CCB efectua ligações directas nesta rota.

Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Colónia-Porto, incluindo voos directos e voos indirectos

Companhia Aérea	Ano turístico 2006		Ano turístico 2007		Ano turístico 2008	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[...]	[5-10]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Negócio CCB	[...]	[60-70]%	[...]	[60-70]%	[...]	[60-70]%

⁹ Dados corrigidos fornecidos pela notificante na resposta ao pedido de esclarecimentos da AdC.

¹⁰ De referir que o ano turístico de 2008 corresponde ao período compreendido entre Novembro de 2007 e Outubro de 2008.

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

Air Berlin+CCB						[60-70]%
Lufthansa	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%
TAP	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%
Portugália	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
KLM	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Air France	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Valores apresentados pela Notificante, em resposta a pedido de elementos da AdC.

54. Da análise da Tabela 6 conclui-se que, em resultado da aquisição do Negócio CCB, a Notificante passará a ser o principal operador neste mercado, com uma quota de cerca de [60-70]%. Nesta rota, estão ainda presentes a TAP com uma quota, em 2008, de [20-30]% e a Lufthansa, que detinha, no mesmo ano, uma quota de [0-5]%.
55. A quota de mercado resultante da operação situa-se num nível em que, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais e segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça (“TJCE”), pode em si mesma constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante¹¹.
56. O mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, sendo que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH¹² e o Delta¹³ resultantes da operação são iguais a cerca de, respectivamente, [>2.000] e [>250] pontos, valores que, segundo as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indiciam que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
57. Contudo, refira-se que as quotas de mercado e os índices de concentração são meros indicadores da susceptibilidade de resultarem, da operação em apreço, preocupações concorrenciais de natureza horizontal, devendo a análise ser complementada com uma

¹¹ Cfr. “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações”, JO C 31, de 5.02.2004, par.17 .

¹² IHH é o Índice de Herfindahl-Hirschman, calculado como a soma dos quadrados das quotas das empresas a operar no mercado relevante, assim traduzindo o grau de concentração nesse mercado, e variando entre 0 e 10.000. A Comissão Europeia aplica frequentemente o Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH) para conhecer o nível de concentração global existente num mercado – Cfr. “Orientações para a apreciação de concentrações horizontais nos termos do regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações”, JO C 31, de 5.02.2004.

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

avaliação do grau de contestabilidade e das barreiras à entrada e à expansão no mercado em causa.

58. Refira-se, a este respeito, que uma das principais barreiras à entrada e à expansão numa determinada rota é a dificuldade de obtenção de faixas horárias em aeroportos congestionados. Ora, relativamente aos aeroportos de Colónia e do Porto, não parecem existir constrangimentos de *slots*, conforme referido supra.
59. Acresce que se trata de uma rota em que o negócio CCB tem vindo a perder quota de mercado, contrariamente ao que tem acontecido com a TAP, a qual tem vindo a crescer significativamente.
60. Relembre-se, por outro lado, que, caso se considerasse que o mercado deveria incluir apenas os voos directos, estaríamos perante uma mera alteração da titularidade da quota, sem alteração na estrutura concorrencial do mercado em causa.
61. Neste contexto, 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 efectiva, na rota Colónia-Porto.

Rota Estugarda-Porto

62. De acordo com dados fornecidos pela notificante¹⁴, a procura neste mercado correspondeu, no ano turístico de 2008, e considerando quer os voos directos quer os voos indirectos, a cerca de [CONFIDENCIAL] passageiros, sendo que, das participantes na presente operação, apenas o Negócio CCB efectua ligações directas nesta rota.

Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Estugarda-Porto

Companhia Aérea	Ano turístico 2006		Ano turístico 2007		Ano turístico 2008	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[...]	[10-20]%	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
Negócio CCB	[...]	[40-50]%	[...]	[50-60]%	[...]	[50-60]%
Air Berlin+CCB						[60-70]%
Lufthansa	[...]	[20-30]%	[...]	[20-30]%	[...]	[10-20]%
Swiss	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[10-20]%

¹³ Por Delta entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

¹⁴ Dados corrigidos fornecidos pela notificante na resposta ao pedido de esclarecimentos da AdC.

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

TAP	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[5-10]%
Air France	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
KLM	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Alitalia	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Portugália	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Outros*	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Valores apresentados pela Notificante, em resposta a pedido de elementos da AdC.

* Os valores referem-se à Brussels Airlines, em 2006, e à Spanair em 2008.

63. Da análise da Tabela 7 conclui-se que, em resultado da presente operação de concentração, a Notificante passará a deter uma quota de mercado de cerca de [60-70]%, tendo como principais concorrentes a Lufthansa, a Swiss e a TAP, com quotas iguais a cerca de [10-20]%, [10-20]% e [5-10]%, respectivamente.
64. Também neste caso, estamos perante uma quota superior a 50%, nível este que, como já foi referido, pode, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais e segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça (“TJCE”), em si mesmo, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante
65. O mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, sendo que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH e o Delta resultantes da operação são iguais a cerca de, respectivamente, [>2.000] e [>250] pontos, valores que, segundo as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indiciam que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
66. Não obstante, note-se que as quotas de mercado e o grau de concentração, tal como já referido supra, são meros indicadores de que da operação em apreço podem resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal, devendo a análise ser complementada com uma avaliação do grau de contestabilidade e das barreiras à entrada e à expansão no mercado em causa.
67. Tal como já foi referido a dificuldade de obtenção de faixas horárias em aeroportos congestionados constitui uma das principais barreiras à entrada e à expansão numa determinada rota. Embora Estugarda e Porto sejam aeroportos com coordenação de *slots*, os mesmos

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

dispõem, segundo a notificante, de *slots* disponíveis por forma a permitir a entrada ou expansão de um concorrente como a Lufthansa, o qual, aliás, já tem uma forte presença em rotas com origem ou destino no aeroporto de Estugarda.

68. Acresce que, também neste caso, se trata de uma rota em que o Negócio CCB sofre concorrência de companhias como a Lufthansa, a Swiss e a TAP, sendo que a companhia portuguesa tem vindo a ganhar quota de mercado.
69. Relembre-se, por outro lado, que, caso se considerasse que o mercado deveria incluir apenas os voos directos, estaríamos perante uma mera alteração da titularidade da quota, sem alteração na estrutura concorrencial do mercado em causa.
70. Neste contexto, 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 efectiva, na rota Estugarda-Porto.

Rota Hamburgo-Porto

71. De acordo com dados fornecidos pela notificante¹⁵, a procura neste mercado correspondeu, no ano turístico de 2008, e considerando quer os voos directos quer os voos indirectos, a cerca de [CONFIDENCIAL] passageiros, sendo que, das participantes na presente operação, apenas o Negócio CCB efectua ligações directas nesta rota.

Tabela 8: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Hamburgo-Porto

Companhia Aérea	Ano turístico 2006		Ano turístico 2007		Ano turístico 2008	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	[...]	[30-40]%	[...]	[20-30]%	[...]	[5-10]%
Negócio CCB	[...]	[0-5]%	[...]	[20-30]%	[...]	[30-40]%
Air Berlin+CCB						[30-40]%
Lufthansa	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%	[...]	[20-30]%
TAP	[...]	[0-5]%	[...]	[5-10]%	[...]	[30-40]%
Brussels Airlines	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Swiss	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Portugália	[...]	[10-20]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%

¹⁵ Dados corrigidos fornecidos pela notificante na resposta ao pedido de esclarecimentos da AdC.

KLM	[...]	[5-10]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Air France	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Easyjet	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fonte: Valores apresentados pela Notificante, em resposta a pedido de elementos da AdC.

72. Da análise da Tabela 8 conclui-se que, em resultado da presente operação de concentração, a Notificante passará a deter uma quota de mercado de cerca de [30-40]% tendo, como principais concorrentes, a TAP e a Lufthansa, com quotas de [30-40]% e [20-30]%, respectivamente.
73. O mercado relevante em apreço é significativamente concentrado, sendo que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH e o Delta resultantes da operação são iguais a cerca de, respectivamente, [>2.000] e [>250] pontos, valores que, segundo as Linhas de Orientação da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indiciam que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
74. Também neste mercado, e tendo em conta que a dificuldade de obtenção de faixas horárias em aeroportos congestionados constitui uma das principais barreiras à entrada e à expansão numa determinada rota, importa aferir da disponibilidade de *slots*,
75. No caso de Hamburgo, tratando-se de um aeroporto de “horário facilitado”, conforme referido supra, não existem restrições de *slots* e, no caso do Porto, apesar de ser um aeroporto com coordenação de *slots*, o mesmo, segundo a notificante, tem *slots* disponíveis por forma a permitir a entrada ou expansão de concorrentes.
76. Acresce que, também neste caso, se trata de uma rota em que o Negócio CCB sofre concorrência de companhias como a Lufthansa e a TAP, sendo que esta última empresa tem vindo a reforçar a sua quota de mercado na rota em causa, apresentando uma dimensão próxima da que a Air Berlin terá no cenário pós-operação.
77. Relembre-se, por outro lado que, caso se considerasse que o mercado deveria incluir apenas os voos directos, estaríamos perante uma mera alteração da titularidade da quota, sem alteração na estrutura concorrencial do mercado em causa.

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

78. Neste contexto, 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 efectiva, na rota Hamburgo-Porto.

5.2.2. Rotas com destino a aeroportos Portugueses operadas apenas pela Air Berlin.

79. Na linha da prática decisória anterior da AdC, importa analisar as rotas em que só uma das empresas participantes na operação de concentração se encontra activa, no caso presente, apenas a adquirente Air Berlin.
80. Tal prende-se com o facto de, não obstante não existir sobreposição das actividades do Negócio CCB e da Air Berlin, nessas rotas, poder, eventualmente, concluir-se que o Negócio CCB é o principal concorrente potencial da Air Berlin nas rotas em causa, resultando, da operação, a eliminação de concorrência potencial.
81. Sobre este aspecto, refira-se que, nas rotas operadas pela Air Berlin com O/D no aeroporto de Lisboa, esta empresa sofre a concorrência de operadores como a TAP e a Lufthansa, nas ligações aos principais aeroportos localizados na Alemanha (como Munique e Frankfurt-Main) e da Germanwings e Easyjet, nas ligações a aeroportos como Hamburgo, Colónia, Berlin e Estugarda, conforme decorre da informação fornecida pelo Instituto Nacional de Aviação Civil no seu Parecer.
82. De igual modo, nas rotas que ligam o aeroporto do Porto e diversos pontos da Alemanha, a Air Berlin continuará a enfrentar a concorrência de operadores como a Lufthansa e a Ryanair; e nos mercados abrangendo os aeroportos de Faro e Funchal vocacionados para os segmentos charter e low cost, a concorrência da Germanwings e Easyjet em Faro, e da Condor no Funchal.
83. Face ao exposto, não existem indícios que permitam concluir que, nas rotas com O/D em aeroportos nacionais operadas pela Air Berlin, o Negócio CCB da TUIfly será o principal concorrente da Air Berlin e, nestes termos, que a operação seja susceptível de resultar na eliminação de uma importante fonte de concorrência potencial.
84. Neste contexto, 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, nas rotas com ligação a aeroportos nacionais em que, das empresas participantes na operação, apenas a Air Berlin está presente.

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

5.3. Conclusão

85. Face a todo o supra exposto, conclui-se que a presente operação de concentração não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante, da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva nos mercados relevantes de transporte aéreo de passageiros identificados.

6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

86. Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 39.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, a AdC solicitou, por ofício de 26 de Maio de 2009, Parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), na qualidade de regulador sectorial.
87. No seu Parecer, recebido na AdC em 7 de Julho de 2009, o INAC concluiu que, de acordo com a informação disponível, a operação de concentração em causa não iria alterar a estrutura dos mercados em estudo.
88. Relativamente às rotas objecto de aquisição na presente operação, o INAC refere que cada uma das três rotas operadas pelo Negócio CCB para o Porto representa apenas entre 5 e 7% do tráfego total com destino a aeroportos alemães, não tendo a operação qualquer impacto nas rotas que apresentam maior densidade de tráfego.
89. Acresce que, tendo em conta a concorrência promovida pelas transportadoras aéreas Easyjet, Ryanair e Germanwings e Condor, nos segmentos de mercado “charter” e “low-cost”, bem como o grau de substituíbilidade entre os produtos dos vários operadores turísticos, considera o INAC que a operação de concentração não viabilizará a adopção, por parte do Air Berlin, de comportamentos autónomos em relação aos seus concorrentes e aos seus consumidores.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

90. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de contra-interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

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

Lisboa, 23 de Julho de 2009

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião

Presidente

Jaime Andrez

Vogal

João Noronha

Vogal

Índice

1.	OPERAÇÃO NOTIFICADA	1
2.	AS PARTES	1
2.1.	Empresas Participantes	1
2.1.1.	Empresa Adquirente	1
2.1.2.	Negócio a Adquirir	3
3.	NATUREZA DA OPERAÇÃO	4
4.	MERCADOS RELEVANTES	5
4.1.	Ponto Prévio.....	5
4.2.	Rotas operadas pelo Grupo Air Berlin e pelo Negócio CCB da TUIfly.....	5
4.3.	Mercado do Produto Relevante.....	8
4.4.	Mercado Geográfico relevante.....	11
4.5.	Conclusão	11
5.	AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL	11
5.1.	Principais Barreiras à Entrada numa determinada Rota.....	11
5.2.	Transporte aéreo de passageiros – Avaliação rota a rota	12
5.2.1.	Rotas Operadas pelo Negócio CCB com origem/destino em aeroportos nacionais.....	12
5.2.2.	Rotas com destino a aeroportos Portugueses operadas apenas pela Air Berlin.	18
5.3.	Conclusão	19
6.	PARECER DA ENTIDADE REGULADORA.....	19
7.	AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS	19
8.	DELIBERAÇÃO DO CONSELHO.....	20

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Air Berlin, para os anos de 2006*, 2007** e 2008.....	2
Tabela 2 – Volume de negócios do Negócio CCB, para os anos de 2006, 2007 e 2008*.....	3
Tabela 3: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, operadas simultaneamente pelo Negócio CCB da TUIfly e pela Air Berlin.....	6
Tabela 4: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin a partir de aeroportos alemães	6
Tabela 5: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, e operadas pela Air Berlin a partir de aeroportos fora da Alemanha	7
Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Colónia-Porto, incluindo voos directos e voos indirectos.....	12
Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Estugarda-Porto.....	14
Tabela 8: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Hamburgo-Porto.....	16