

**Ccent. 14/2010  
Air Berlin/Niki**

**Decisão de Não Oposição  
da Autoridade da Concorrência**

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

20/05/2010

## DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Processo Ccent. 14/2010 – Air Berlin/Niki

### 1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 13 de Abril de 2010, 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, pela sociedade Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (doravante denominada por “Air Berlin”), do controlo exclusivo da sociedade NIKI Luftfahrt GmbH (doravante denominada por “Niki”), através da aquisição da participação do capital social desta empresa detida pela sociedade NL Holding GmbH.
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), do 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 e de Espanha e, após a implementação, será igualmente notificada à Autoridade de Concorrência da Grécia.

### 2. AS PARTES

#### 2.1. Empresa Adquirente

4. A Adquirente Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG é uma sociedade de direito alemão, com sede em Berlim.
5. A actividade principal da 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, a Air 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, incluindo Faro, Funchal e Ponta Delgada, efectuando ainda como voos de longo curso para destinos como as Caraíbas e a Ásia.

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

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. Com a aquisição do *City Carrier Business* da TUIfly no Outono de 2009<sup>1</sup>, a Air Berlin reforçou os seus serviços nas rotas dentro da Alemanha, bem como entre este país e outras cidades.
8. Para além do transporte aéreo de passageiros, o Grupo Air Berlin encontra-se ainda activo na área da manutenção e reparação de aeronaves, assim 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 e por outras companhias.
9. 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.
10. 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 não está presente nos aeroportos portugueses. Também no que se refere à actividade de operador turístico, embora o grupo ofereça, entre outras, excursões com destinos em Portugal, a maior parte do seu volume de negócios é realizado com clientes estabelecidos na Alemanha.
11. Os volumes de negócios do Grupo Air Berlin, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2007 a 2009, foram os seguintes:

---

<sup>1</sup> Vide Processo Ccent 18/2009 – Air Berlin/TUIfly.

**Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Air Berlin, para os anos de 2007\*, 2008\*\* e 2009\*\*\***

<i>Milhões Euros</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Portugal<sup>2</sup></b>	[<150]	[<150]	[<150]
EEE	[>150]	[>150]	[>150]
Mundial	3.189	3.400	3.577

**Fonte:** Notificante.

\* Inclui os volumes de negócios da LTU, e da Belair Airlines AG desde 1 de Janeiro de 2007.

\*\* Não inclui o volume de negócios do *City Carrier Business* da TUIfly.

\*\*\* Inclui o volume de negócios proforma do *City Carrier Business* da TUIfly.

## 2.2. Empresa Adquirida

12. A Niki encontra-se unicamente activa no negócio de prestação de serviços de transporte aéreo a passageiros.
13. A Niki oferece voos a partir de Viena, Graz, Salzburgo e Innsbrück para vários destinos de curto e médio curso em Portugal (Lisboa, Funchal e Ponta Delgada), Espanha (principalmente nas ilhas Baleares e Canárias), França, Grécia, Itália e Suíça, bem como Egipto, Turquia e Rússia.
14. Os volumes de negócios da Niki, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2007 a 2009, foram os seguintes<sup>3</sup>:

**Tabela 2 – Volume de negócios da Niki, para os anos de 2007, 2008 e 2009**

<i>Milhões Euros</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Portugal</b>	[<2]	[>2]	[>2]
EEE	[>2]	[>2]	[>2]
Mundial	[>2]	[>2]	[>2]

**Fonte:** Notificante.

## 3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

15. 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),

<sup>2</sup> O volume de negócios dos Grupo Air Berlin foi alocado geograficamente com base no método do ponto de venda, isto é, de acordo com a sede do cliente.

<sup>3</sup> O volume de negócios dos Grupo Air Berlin foi alocado geograficamente com base no método do ponto de venda, isto é, de acordo com a sede do cliente.

do n.º 3, do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher a condição enunciada na alínea a), do n.º 1, do artigo 9.º do mesmo diploma.

16. A operação assume natureza horizontal, dada a actuação da adquirente e da adquirida ao nível do transporte aéreo de passageiros, em algumas rotas.

## 4. MERCADOS RELEVANTES

### 4.1. Ponto Prévio

17. Tal como referido *supra*, a Air Berlin desenvolve um negócio de carga aérea, aproveitando espaço de porão nos seus voos de passageiros. Por seu turno, a Niki não desenvolve qualquer actividade de transporte aéreo de carga. De acordo com a Notificante, esta actividade, em voos de e para Portugal, é insignificante.
18. Assim, considerando o peso meramente residual da actividade de transporte de carga aérea no âmbito da restante actividade da Air Berlin em rotas com origem ou destino em Portugal, considerando ainda a exiguidade das rotas em que existe sobreposição entre as empresas participantes e, por último, que a adquirida não desenvolve qualquer actividade de transporte aéreo de carga, a AdC entende que a presente operação não será susceptível de gerar preocupações jus-concorrenciais a este nível, pelo que estas actividades não serão objecto de análise adicional no âmbito do presente procedimento.

### 4.2. Rotas operadas pela Air Berlin e pela Niki

19. 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, Porto e Ponta Delgada.
20. Por seu turno, a Niki opera voos a partir de Viena, Graz, Salzburgo e Innsbrück para vários destinos de curto e médio curso em Portugal (Lisboa, Funchal e Ponta Delgada), Espanha (principalmente nas ilhas Baleares e Canárias), França, Grécia, Itália, Suécia e Suíça, bem como Egipto, Turquia e Rússia.

21. 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 participantes<sup>4</sup>.

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

<i>Air Berlin</i>	<i>Niki</i>
Funchal – Viena (indirecto)	Funchal – Viena (directo)
Ponta Delgada – Viena (indirecto)	Ponta Delgada – Viena (directo)*

**Fonte:** Notificante.

\* Esta rota apenas é operada na época de Verão.

22. Nas tabelas seguintes, identificam-se todas as rotas operadas pela Air Berlin e pela Niki, a partir da Alemanha ou a partir de aeroportos fora da Alemanha, para diversos aeroportos nacionais e nas quais não existe sobreposição.

**Tabela 4: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais operadas pela Air Berlin<sup>5</sup>**

<i>Faro</i>	<i>Lisboa</i>	<i>Funchal</i>	<i>Ponta Delgada</i>
Faro - Málaga	Lisboa -Dusseldorf	Funchal - Bremen	P.Delgada - Dresden
Faro - Alicante	Lisboa -Frankfurt	Funchal - Colónia	P.Delgada - Dortmund
Faro - Estocolmo	Lisboa -Hamburgo	Funchal - Dresden	P.Delgada - Dusseldorf
Faro - Barcelona	Lisboa -Munique	Funchal - Dortmund	P.Delgada - Erfurt
Faro - Bilbao	Lisboa -Estugarda	Funchal - Dusseldorf	P.Delgada - Greven
Faro - Bremen	Lisboa -Berlin/Tegel	Funchal - Erfurt	P.Delgada - Hannover
Faro - Basileia	<i>Porto</i>	Funchal - Greven	P.Delgada - Hamburgo
Faro - Colónia	Porto -Bremen	Funchal - Hannover	P.Delgada - Leipzig
Faro - Copenhaga	Porto -Basileia	Funchal - Hamburgo	P.Delgada - Munique
Faro - Dresden	Porto -Colónia	Funchal - Leipzig	P.Delgada - Nuremberga
Faro - Dusseldorf	Porto -Copenhaga	Funchal - Munique	P.Delgada - Padderborn
Faro - Erfurt	Porto -Dresden	Funchal - Nuremberga	P.Delgada - Berlin/Tegel
Faro - Roma	Porto -Dusseldorf	Funchal - Padderborn	P.Delgada - Viena
Faro - Karlsruhe	Porto -Erfurt	Funchal - Berlin/schon.	P.Delgada - Zurique
Faro - Greven	Porto -Karlsruhe	Funchal - Berlin/Tegel	
Faro - Frankfurt	Porto -Greven	Funchal - Vienna	
Faro - Westerland	Porto -Frankfurt	Funchal - Zurique	
Faro - Hannover	Porto -Hannover		
Faro - Hamburgo	Porto -Hamburgo		
Faro - Helsínquia	Porto -Leipzig		
Faro - Leipzig	Porto -Munique		

<sup>4</sup> Rotas operadas nas estações IATA de inverno de 2008/2009 e de verão de 2009.

<sup>5</sup> Algumas rotas só funcionam numa das duas épocas IATA. As rotas ora referidas são as que estiveram em funcionamento nas épocas IATA de Inverno 08/09 e Verão 09

Faro - Munique	Porto -Nuremberga		
Faro - Milão	Porto -Padderborn		
Faro - Nuremberga	Porto -P. de Maiorca		
Faro - Oviedo	Porto -Saarbrucken		
Faro - Padderborn	Porto -Estugarda		
Faro - P. de Maiorca	Porto -Sevilla		
Faro - Rostock	Porto -Berlin/Tegel		
Faro - Saarbrucken	Porto -Zurique		
Faro - S. Compostela			
Faro - Estugarda			
Faro - Sevilla			
Faro - Berlin			
Faro - Viena			
Faro - Valência			
Faro - Zurique			

Fonte: Notificante.

**Tabela 5: Rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais, operadas pela Niki**

<i>Lisboa</i>	<i>Funchal</i>	<i>Ponta Delgada</i>
Lisboa - Graz	Funchal - Graz	P. Delgada - Viena
Lisboa - Linz	Funchal - Viena	
Lisboa - P. de Maiorca		
Lisboa - Salzburgo		
Lisboa - Viena		

Fonte: Notificante.

#### 4.3. Mercado do Produto Relevante

##### Posição da Notificante

23. No que se refere ao transporte aéreo de passageiros, a Notificante, baseando-se nas práticas decisórias da AdC<sup>6</sup> 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

<sup>6</sup> 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, CCent 51/2008 - IBERIA/VUELING/CLICKAIR e Ccent 18/2009 – AIR BERLIN/TUIFLY.

Comissão<sup>7</sup>, que, nalgumas destas rotas, vários aeroportos podem ser agregados em zonas de influência comuns<sup>8</sup>.

24. 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

25. 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.
26. 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, de forma a avaliar se, com a operação de concentração, se elimina uma importante fonte de pressão concorrencial potencial nessas rotas.
27. 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
28. 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.
29. 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.

---

<sup>7</sup> Processo COMP/M.4439 – Ryanair/ Aer Lingus.

<sup>8</sup> Tal é o caso dos aeroportos alemães de origem das rotas operadas pela Air Berlin para Portugal: Colónia, Hamburgo e Estugarda.

30. 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.
31. A este propósito, refira-se que, nas duas rotas com origem/destino em Portugal em que ambas as empresas se encontram presentes, a Niki 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 Niki para a Air Berlin.
32. As características das rotas onde existe sobreposição indicam que as mesmas servem, essencialmente, propósitos de lazer, quer pelos destinos que servem, quer ainda pelas frequências dos voos (1 por semana) e sua sazonalidade (por exemplo, a rota Ponta Delgada-Viena, da Niki, apenas é operada na época de Verão). Assim, os dados indicam que, de facto, para estas rotas, a maioria dos passageiros tenderá a ser pouco sensível ao factor tempo, o que não permite excluir do mercado relevante os voos indirectos.
33. Não obstante, no caso em apreço e no que se refere às rotas operadas por ambas as empresas, 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.
34. 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 da 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.
35. No caso em apreço e no que se refere às rotas operadas por ambos os operadores, embora a Notificante não tenha fornecido dados de mercado relativos a aeroportos numa dada área de influência, em particular, a AdC entendeu não ser necessário avaliar da 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

36. 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 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

37. 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.

38. Assim, para efeitos da presente operação de concentração, consideram-se como mercados relevantes, o transporte aéreo de passageiros em cada uma das rotas identificadas nas Tabela 3, Tabela 4 e Tabela 5.

## 5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

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

39. Uma das principais barreiras à entrada no sector do transporte aéreo de passageiros, e tal como se referiu em anteriores processos<sup>9</sup>, 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.

40. A este respeito refira-se que, nas rotas onde existe sobreposição entre a Air Berlin e a Niki (identificadas na Tabela 3), os aeroportos do Funchal e de Viena estão classificados como

---

<sup>9</sup> Nomeadamente nos processos CCent 33/2007-AIR BERLIN/LOMA, CCent 9/2008- AIR BERLIN/CONDOR e Ccent 18/2009 – AIR BERLIN/TUIFLY, envolvendo a ora adquirente.

aeroportos coordenados, enquanto que o de Ponta Delgada é um aeroporto de horário facilitado<sup>10</sup>.

41. Assim, não existem, à partida, restrições significativas de obtenção de *slots* no aeroporto açoreano. Por outro lado, segundo a Notificante, e de acordo com os mapas de ocupação de capacidade dos aeroportos de Viena e do Funchal, apesar de estes últimos se classificarem como aeroportos coordenados, não parecem existir dificuldades de maior na obtenção de *slots* nestas infraestruturas aeroportuárias. Os níveis elevados de ocupação verificados em Viena registam-se apenas em algumas das horas de ponta. Ora, essas restrições não são muito significativas, quer em termos absolutos, quer ainda se se considerar que, nas rotas em causa, estaremos perante um perfil de utilização de pouca sensibilidade ao tempo de percurso e, também, aos horários de partida e/ou chegada, em virtude do carácter essencialmente turístico dos destinos envolvidos.
42. 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 em que existe sobreposição

#### Rota Funchal-Viena

43. De acordo com dados fornecidos pela Notificante, a procura neste mercado correspondeu, no ano turístico de 2009<sup>11</sup>, e considerando quer os voos directos quer os voos indirectos, a cerca de 24.819 passageiros, sendo que, das empresas participantes na presente operação, apenas a Niki efectua ligações directas nesta rota.

---

<sup>10</sup> Os aeroportos classificam-se quanto à sua capacidade (*slots* disponíveis), em 3 níveis: **i) aeroportos não-coordenados** são aqueles onde a capacidade disponível é adequada à procura; **ii) aeroportos de horário facilitado** (*schedules facilitated*) são aqueles em que, devido à procura, se torna necessário um nível mais formal de cooperação e facilitação para evitar a violação dos parâmetros de alocação de *slots*; e **iii) aeroportos coordenados** são aqueles em que a procura excede a capacidade em certos períodos e onde se torna impossível resolver os conflitos a curto prazo. Nestes casos, são implementados procedimentos formais para alocar a capacidade e coordenar horários, havendo para tanto um coordenador de *slots* – *cfr. IATA Worldwide Scheduling Guideline*, disponível no sítio da Associação Europeia de Coordenadores de *Slots* (EUACA), em [http://www.euaca.org/documents/WSG\\_%2016th%20Edition.pdf\\_070908\\_060319.pdf](http://www.euaca.org/documents/WSG_%2016th%20Edition.pdf_070908_060319.pdf)

<sup>11</sup> De referir que o ano turístico de 2009 corresponde ao período compreendido entre Novembro de 2008 e Outubro de 2009.

**Tabela 6: Número de Passageiros e Quotas de mercado na Rota Funchal-Viena, incluindo voos directos e voos indirectos**

Companhia Aérea	Ano Turístico 2007		Ano Turístico 2008		Ano Turístico 2009	
	Passageiros	Quota%	Passageiros	Quota%	Passageiros	Quota%
Air Berlin	[<1000]	[<5]	[1000-5000]	[5-10]	[<1000]	[<5]
Niki	[>10000]	[30-40]	[5000-10000]	[20-30]	[5000-10000]	[30-40]
<b>Air Berlin + Niki</b>					<b>[&gt;10000]</b>	<b>[40-50]</b>
Austrian Airlines	[>10000]	[40-50]	[5000-10000]	[50-60]	[5000-10000]	[30-40]
TAP	[1000-5000]	[5-10]	[1000-5000]	[10-20]	[1000-5000]	[10-20]
Outros	[<1000]	[<5]	[<1000]	[<5]	[<1000]	[<5%]
Total	31.856	100,0	18.335	100,0	24.819	100,0

Fonte: Notificante.

44. Da análise da Tabela 6 conclui-se que, em resultado da aquisição da Niki, a Notificante passará a ser o principal operador neste mercado, com uma quota de cerca de [40-50]. Nesta rota, estão ainda presentes a Austrian Airlines com uma quota, em 2009, de [30-40]%, e a TAP, que detinha, no mesmo ano, uma quota de [10-20]%.
45. O mercado relevante em apreço não deixa de ser significativamente concentrado, sendo que o mesmo se tornará mais concentrado em resultado da presente operação de concentração. De facto, o IHH<sup>12</sup> e o *Delta*<sup>13</sup> resultantes da operação são iguais a cerca de 3611 e 314 pontos, respectivamente, valores que, segundo as Orientações da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indiciam que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
46. 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 avaliação do grau de contestabilidade e das barreiras à entrada e à expansão no mercado em causa.
47. 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.

<sup>12</sup> 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.

Ora, relativamente aos aeroportos do Funchal e de Viena, não parecem existir constrangimentos na obtenção de *slots*, tal como explicitado anteriormente.

48. Acresce que se trata de uma rota em que outras companhias estão presentes, detendo a Austrian Airlines uma quota bastante próxima da quota conjunta das empresas participantes na operação (embora com decréscimo nos últimos 3 anos turísticos), enquanto que a TAP tem registado um acréscimo significativo de quota, tendo esta mais do que duplicado entre 2007 e 2009, indiciando uma postura concorrencialmente agressiva.
49. 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.
50. Face ao 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, na rota Funchal-Viena.

Rota Ponta Delgada-Viena

51. De acordo com dados fornecidos pela Notificante, a procura neste mercado correspondeu, no ano turístico de 2009, a apenas 604 passageiros.

**Tabela 7: Número de Passageiros e Quotas de mercado na rota Ponta Delgada-Viena**

Companhia Aérea	2007		2008		2009	
	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota	Passageiros	Quota
Air Berlin	-	-	-	-	[<1000]	[40-50]
Niki	-	-	-	-	[<1000]	[30-40]
<b>Air Berlin + Niki</b>					<b>[&lt;1000]</b>	<b>[70-80]</b>
Outros	[<1000]		[<1000]		[<1000]	[20-30]
Total	64	100,0%	64	100,0%	604	100,0%

Fonte: Notificante.

52. Da análise da Tabela 7 verifica-se que se trata de uma rota muito pequena no que diz respeito ao número de passageiros transportados, sendo que apenas existe ligação directa na época de

<sup>13</sup> Por *Delta* entende-se a diferença entre o valor do IHH pós-concentração e o valor do IHH pré-concentração.

Verão. Também neste caso, estamos perante uma quota conjunta das empresas participantes superior a 50%, nível este que, pode, nos termos das Orientações da Comissão para a apreciação de concentrações horizontais<sup>14</sup> e segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça (“TJCE”), em si mesmo, constituir um elemento de prova da existência de uma posição dominante.

53. Com base nos dados referentes ao ano turístico de 2009, conclui-se que se trata de um mercado significativamente concentrado, sendo que o mesmo se tornará ainda mais concentrado em resultado da presente operação de concentração, passando a Notificante a deter uma quota de mercado de [70-80]%. De facto, o IHH e o *Delta* resultantes da operação são iguais a cerca de 6250 e 2774 pontos, respectivamente, valores que, segundo as Orientações da Comissão Europeia sobre concentrações horizontais, indiciam que, da presente operação de concentração, poderão resultar preocupações concorrenciais de natureza horizontal.
54. 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.
55. Refira-se que no que diz respeito às barreiras à entrada, tem-se que, por um lado, o aeroporto de Ponta Delgada é um aeroporto de “horário facilitado” e, por outro, o aeroporto de Viena também não apresenta, de acordo com a Notificante, quaisquer problemas na obtenção de *slots*, apesar de ser um aeroporto coordenado, tal como já referido anteriormente.
56. Face ao exposto, e atendendo, em particular, ao referido no ponto 55 *supra*, 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 Ponta Delgada-Viena.

#### **5.2.2. Rotas com destino a aeroportos Portugueses operadas apenas pela Air Berlin ou apenas pela Niki**

57. Na linha da prática decisória anterior da AdC, importa analisar as rotas em que apenas uma das empresas participantes na operação de concentração, a Air Berlin ou a Niki, se encontra activa.

---

<sup>14</sup> *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.

58. Tal prende-se com o facto de, muito embora não exista sobreposição das actividades da Niki e da Air Berlin nessas rotas, poder, eventualmente, concluir-se que uma delas é o principal concorrente potencial da outra nas rotas em causa, resultando, da operação, a eliminação de concorrência potencial.
59. Sobre este aspecto, refira-se que, nas rotas operadas pela Air Berlin ou pela Niki, com O/D no aeroporto de Lisboa, estas empresas sofrem a concorrência de operadores como a TAP e a Lufthansa, nas ligações aos principais aeroportos localizados na Alemanha e na Áustria (como Munique, Frankfurt ou Viena<sup>15</sup>), e de operadores como a Germanwings e da Easyjet, nas ligações a aeroportos como Hamburgo e Estugarda. Também nas restantes ligações para cidades europeias existem ofertas por parte de companhias concorrentes, incluindo, em vários casos, por parte de companhias aéreas de bandeira.
60. De igual modo, nas rotas que ligam o aeroporto do Porto e diversos pontos da Alemanha e outros países, a Air Berlin<sup>16</sup> 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.
61. No que diz respeito às rotas que ligam Ponta Delgada aos diversos destinos, refira-se que a maior parte delas são rotas com muito pouca relevância no que diz respeito ao número de passageiros (na ordem das poucas centenas por ano turístico), sendo quase todas indirectas, com excepção de Ponta Delgada-Dusseldorf (apenas na época de Verão) e de Ponta Delgada-Nuremberga (apenas na época de Inverno). Esta duas rotas são, por outro lado, as únicas que transportaram um número de passageiros com algum significado no ano turístico de 2009, com cerca de [<5000] passageiros transportados na primeira rota e cerca de [<5000] na segunda.
62. Assim, não existem indícios que permitam concluir que, nas rotas com O/D em aeroportos nacionais operadas por apenas uma das duas empresas, que esta terá, como principal concorrente, a outra e, nestes termos, que a operação seja susceptível de resultar na eliminação de uma importante fonte de concorrência potencial.
63. 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 à

---

<sup>15</sup> Neste caso apenas por via indirecta

<sup>16</sup> A Niki não tem rotas com origem e/ou destino no aeroporto do Porto.

concorrência efectiva, nas rotas com ligação a aeroportos nacionais em que apenas uma das empresas participantes está presente.

### 5.3. Conclusão

64. Face a todo o 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

65. 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 ao Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), na qualidade de regulador sectorial.
66. Até ao momento da deliberação do Conselho da Autoridade da Concorrência, sobre a operação de concentração em análise, o INAC não se pronunciou.

## 7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

67. 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

68. 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,

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

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, 20 de Maio de 2010

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

---

Jaime Andrez  
Vogal

---

João Noronha  
Vogal