



**Ccent. 32/2012
Urbanos/SPdH**

**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]

20/07/2012

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

Processo Ccent. 12/2012 – Urbanos/SPdH

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 21 de junho de 2012, 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 Urbanos – Grupo SGPS, S.A. (“Urbanos”), do controlo exclusivo da sociedade SPdH — Serviços Portugueses de Handling, S.A. (“SPdH”).
2. As actividades das partes envolvidas na operação de concentração são as seguintes:
 - **Urbanos** – sociedade gestora de participações sociais, pertencente a um grupo de empresas com atividade nas áreas da logística, armazenagem, transporte e distribuição de mercadorias, consultoria e compra e venda de imóveis.
 - **SPdH** – sociedade que tem como objeto social a atividade de prestação de serviços de assistência em escala (*handling*), nos aeroportos portugueses de Lisboa, Porto, Funchal e Porto Santo, utilizando a marca “Groundforce”.
3. 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) do n.º 1 do artigo 9.º, do mesmo diploma.

2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante

4. A SPdH está ativa ao nível da prestação de serviços de assistência em escala ao transporte aéreo, também designada por “*handling*”, nos aeroportos nacionais de Lisboa, Porto, Funchal e Porto Santo.
5. No que concerne a delimitação dos mercados relevantes, segue-se, para efeitos da análise da presente operação de concentração, a abordagem adotada na decisão da Autoridade da Concorrência relativa à Ccent. 12/2009 – TAP/SPdH, de 19 de Novembro de 2009, cujos principais fundamentos se resumem de seguida.
6. Em Portugal, o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, que transpõe a Diretiva do Conselho n.º 96/67/CE, de 15 de Outubro^{1,2} regula a prestação de serviços de assistência em escala nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial, definindo o serviço de assistência em escala como compreendendo as seguintes atividades de 1) assistência administrativa em terra e a supervisão, 2) assistência a passageiros, 3) assistência a bagagem, 4) assistência a carga e correio, 5) assistência de operações na pista, 6) assistência de limpeza e serviço do avião, 7)

¹ Publicado no JO L 272, de 25.10.1996.

² Vide enquadramento legal e regulamentar na Decisão de relativa à Ccent. 12/2009 – TAP/SPdH, *supra* referida.

- assistência de combustível e óleo, 8) assistência de manutenção em linha, 9) assistência de operações aéreas e gestão das tripulações, 10) assistência de transporte em terra e 11) assistência de restauração (*catering*).
7. A adquirida, a SPdH, está licenciada para a prestação de todos estes serviços à exceção das categorias 7, 8 e 11, que se excluem do mercado de produto relevante, atenta a SPdH não prestar aqueles serviços e o facto de os operadores elegíveis para licenciamento naquelas categorias serem distintos dos operadores licenciados para as restantes.
 8. Refira-se, ainda, que a prestação de assistência nas categorias 1, 2, 6, 9 e 10 é de acesso livre, sendo limitado, por despacho ministerial, o acesso à prestação dos serviços abrangidos pelas categorias 3 (assistência a bagagem), 4 (assistência a carga e correio) e 5 (assistência de operações na pista). Uma vez que as conclusões da análise não seria distintas caso se optasse por sub-segmentar os serviços de assistência em escala em serviços de rampa e restantes serviços de assistência em escala ao transporte aéreo, considera-se, para efeitos desta operação de concentração, que o mercado de produto relevante engloba aqueles dois tipos de serviços.
 9. Poder-se-ia, ainda, equacionar segmentações adicionais do mercado tendo em conta o tipo de utilizador dos serviços de *handling*, ou a finalidade para a qual são utilizados (*i.e.*, companhias *low-cost* vs companhias de bandeira, transporte aéreo de passageiros vs transporte de carga). No entanto, as conclusões da avaliação jusconcorrencial não seriam distintas caso se optasse por uma ou outra delimitação do mercado, pelo que se considera, para efeitos da presente operação.
 10. Face ao *supra* exposto, conclui a Autoridade da Concorrência que o mercado do produto relevante, para efeitos da presente operação de concentração, é constituído pela prestação de serviços de assistência em escala, à exceção dos que dizem respeito a assistência de combustível e óleo (categoria 7), assistência de manutenção em linha (categoria 8) e *catering* (categoria 11). Não obstante a exclusão daqueles serviços, por razões de conveniência de exposição, o mercado do produto relevante será designado, de ora em diante, por mercado dos serviços de assistência em escala (*handling*) a terceiros.
 11. No que diz respeito ao mercado geográfico relevante, refira-se, antes de mais, que a SPdH está ativa na prestação de serviços de *handling* nos aeroportos de Lisboa, do Porto, do Funchal e de Porto Santo. Assim, para efeitos da presente decisão, e em linha com a prática decisória da AdC³, considera-se que o mercado geográfico se limita à área de influência do respetivo aeroporto, uma vez que se considera que os aeroportos em causa não são significativamente substituíveis entre si.
 12. Em suma, considera-se que os mercados relevantes para efeitos da apreciação da presente operação de concentração, correspondem aos *mercados da prestação de serviços de assistência em escala (handling) nos aeroportos de Lisboa, Porto, Funchal e Porto Santo*.

³ Vide decisões relativas aos processos Ccent. 12/2009 – TAP/SPdH, de 19/11/2009, 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.

2.2. Avaliação jus-concorrencial

13. A 19 de Novembro de 2009, a Autoridade da Concorrência emitiu uma decisão de proibição no processo Ccent. 12/2009 – TAP / SPdH, que envolvia a aquisição do controlo exclusivo da SPdH pela TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP).
14. Uma vez que a TAP já detinha, à data da decisão, a titularidade das ações referentes àquela operação de concentração, a Autoridade da Concorrência, ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (Lei da Concorrência), segunda parte, ordenou medidas com vista a assegurar a concorrência efetiva nos mercados relevantes e relacionados identificados na decisão.
15. Resumidamente, as medidas consistiam na alienação de, pelo menos, 50,1% do capital da SPdH, obrigando à nomeação de um mandatário de gestão, com vista a assegurar a concorrência efetiva nos mercados relevantes e relacionados, gerindo a SPdH de forma independente da TAP, quer em termos operacionais, quer ao nível do exercício dos direitos inerentes às ações objeto da operação de concentração.
16. A presente operação de concentração envolve a alienação, pela TAP, à Urbanos, das ações em causa.
17. A Urbanos não está presente nos mercados relevantes, pelo que a operação de concentração ora notificada não suscita qualquer preocupação jusconcorrencial de natureza horizontal. Acresce que a Urbanos não detém uma posição em mercados relacionados com os mercados relevantes que possa suscitar preocupações jusconcorrenciais, de natureza vertical ou conglomeral, em resultado da operação de concentração.
18. Note-se, ainda, que a presente operação de concentração permite a saída das ações em causa da esfera da TAP, em linha com as medidas constantes da decisão relativa à Ccent. 12/2009 – TAP / SPdH e com o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho⁴, que transpõe a Diretiva n.º 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade.
19. De facto, o enquadramento legal que regula esta atividade nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial implica que, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, pelo menos um dos prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros tem que ser independente da ANA, enquanto entidade gestora dos aeroportos e da TAP, enquanto transportadora que transporta mais de 25% dos passageiros ou de carga registados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro⁵.
20. Refira, por fim, que, em cumprimento do n.º 1 do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foi solicitado parecer ao INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, que, a 16 de Julho de 2012, afirmou que, em termos genéricos, nada ter a obstar à operação de concentração em análise.
21. No entanto, mais afirma que, tendo em conta que *“nos termos do artigo 5º do Decreto-Lei nº275/99, de 23 de Julho, compete ao INAC, I.P. o licenciamento da atividade relativa à prestação de serviços de assistência em escala a terceiros e auto-assistência, (...) [e que], por imperativos legais, foram abertos por [aquele] instituto os concursos públicos internacionais para a atribuição de licenças a um prestador de serviços a terceiros, no âmbito das categorias restritas”* (3,4 e 5), nos aeroportos de Lisboa e Porto, e *“estando ainda em curso os referidos concursos públicos, (...) não se*

⁴ Diploma rectificado pela Declaração de Rectificação n.º. 15-C/99, de 30 de Setembro.

⁵ Vide enquadramento legal da atividade na decisão relativa à Ccent. 12/2009 – TAP/SPdH, de 19/11/2009.

revela prudente, nem avisado, neste momento, vir emitir parecer detalhado sobre o processo de aquisição ora em apreciação”.

22. Em suma, conclui-se a operação de concentração notificada não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados da prestação de serviços de assistência em escala no Aeroporto de Lisboa, do Porto, do Funchal e de Porto Santo nem em quaisquer outros mercados que com estes se relacionem.

3. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

23. Nos termos do n.º 2 do artigo 38.º da Lei da Concorrência, 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.

4. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

24. Face ao exposto, 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 Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, delibera adoptar uma decisão de não oposição, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efetiva nos *mercados da prestação de serviços de assistência em escala no Aeroporto de Lisboa, do Porto, do Funchal e de Porto Santo.*

Lisboa, 20 de julho de 2012

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião
Presidente

Jaime Andrez
Vogal

João Espírito Santo Noronha
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL.....	2
2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante.....	2
2.2. Avaliação jus-concorrencial.....	4
3. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	5
4. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	5