



**Ccent. 24/2017  
Brussels Airlines / Thomas Cook Airlines Belgium**

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

[alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

27/07/2017

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

**Processo Ccent. 24/2017 – Brussels Airlines / Thomas Cook Airlines Belgium**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 26 de junho de 2017, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição pela Brussels Airlines N.V. (“SNB”) de determinados ativos da Thomas Cook Airlines Belgium (“TCAB”), que incluem faixas horárias (“*slots*”) no aeroporto de Bruxelas-Zaventem, no aeroporto do Funchal, e em outros aeroportos internacionais, bem como a locação de aeronaves.
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.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 37.º do mesmo diploma.

**2. AS PARTES**

**2.1. Empresa Adquirente**

3. A SNB é um operador aéreo belga, estabelecido no aeroporto Bruxelas-Zaventem, integralmente detido pela SN Airholding e indiretamente controlado pela Deutsche Lufthansa AG (“DLH”), sendo membro do grupo Lufthansa e membro da Star Alliance.
4. A SNB opera diariamente 300 voos para mais de 90 destinos na Europa e na África, 3 destinos na América do Norte e 1 na Índia. A SNB e os seus parceiros intercontinentais também oferecem voos de longo curso operados em *codeshare*, para os Emirados Árabes Unidos, China, Tailândia e outros destinos da América do Norte.
5. Para além do transporte aéreo de passageiros, a SNB oferece serviços de transporte de carga nos seus voos, sendo igualmente responsável pelos próprios serviços de manutenção regulares.
6. A SNB oferece também voos *charter* a operadores turísticos, clubes desportivos, equipas cinematográficas etc., tendo por destinos a Europa, o Mediterrâneo, partes da Rússia e do Cáucaso.
7. O volume de negócios nos três últimos anos, realizado pelo Grupo Lufthansa, em Portugal (calculado nos termos do artigo 39.º da lei da Concorrência), no Espaço Económico Europeu e Mundial (“EEE”) é o seguinte:

**Tabela 1 – Volume de negócios da SNB, para os anos de 2014 a 2016**

<i>Milhões Euros</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Portugal</b>	<b>[&lt;100]</b>	<b>[&lt;100]</b>	<b>[&lt;100]</b>
EEE	[>100]	[>100]	[>100]
Mundial	[>100]	[>100]	[>100]

Fonte: Notificante.

## 2.2. Ativos a Adquirir

8. Os Ativos da TCAB (companhia aérea belga pertencente ao Grupo Thomas Cook<sup>1</sup>) que a SNB pretende adquirir correspondem:
- (i) a um conjunto de faixas horárias de descolagem e aterragem (os *slots*) correspondentes a 33 rotas operadas pela TCAB a partir do aeroporto de Bruxelas – Zaventem. No que respeita ao território nacional, a transação contempla apenas faixas horárias no aeroporto do Funchal, Madeira<sup>2</sup>.
  - (ii) à locação de duas aeronaves A-320 (Locação de Aeronaves/*Lease Agreement*)<sup>3</sup>;
  - (iii) aos direitos da TCAB relativamente à relação laboral de membros da tripulação, com o dever de operar nas rotas objeto do acordo, incluindo os respetivos contratos de trabalho, sujeitos aos termos referidos no ponto 3 do acordo de base celebrado entre a SNB e a TCAB – Framework Agreement (“FWA”);
  - (iv) ao *goodwill* dos voos que utilizam tais *slots*, caso o contrário não esteja previsto no acordo de prestação de serviços comerciais (“CSA”), assinado entre a SNB e a Thomas Cook Belgium.
9. Refira-se que a TCAB opera, essencialmente, voos para a sua empresa-irmã, o operador turístico Thomas Cook Belgium (“TCB”), mas também oferece bilhetes autónomos (*flight-only tickets*) nos seus voos regulares.
10. A TCAB, também opera voos, através de acordos de locação com tripulação (*wet lease*)<sup>4</sup>, com outras operadoras aéreas, em períodos de pico no verão. Em Portugal, durante a época alta de verão, a TCAB celebra um *wet lease* (ACMI) com a SNB para

<sup>1</sup> A TCAB detém 5 aeronaves A320 que operam voos de curto e médio curso para 38 destinos na Europa e África.

<sup>2</sup> As faixas horárias incluídas na transação pertencem, na sua maioria, ao aeroporto de Zaventem, na Bélgica e a aeroportos situados em Espanha, Croácia, Montenegro, Macedónia, Grécia, Bulgária, Chipre, Egito, Marrocos e Cabo Verde.

<sup>3</sup> A locação das aeronaves será celebrada entre a Condor Flugdienst GmbH (empresa integrada no Thomas Cook Group) e a SNB.

<sup>4</sup> Nestes acordos de locação, a companhia aérea que presta o serviço é responsável pela aeronave, tripulação, manutenção e seguro (“ACMI – Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) e a companhia aérea que adquire o serviço é responsável pelo fornecimento de combustível, pagamento de taxas, custos dos serviços de assistência em escala, entre outros.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.** 3

a rota Bruxelas-Faro-Bruxelas. A grande maioria da capacidade de lugares em tais voos é integrada nos pacotes do operador turístico TCB.

11. O volume de negócios nos três últimos anos, afeto aos Ativos a Adquirir, realizados em Portugal (calculado nos termos do artigo 39.º da lei da Concorrência), no EEE e Mundial, é o seguinte:

**Tabela 2 – Volume de negócios dos Ativos a Adquirir, para os anos de 2014 a 2016**

<i>Milhões Euros</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Portugal</b>	<b>N/D</b>	<b>[&lt;5]</b>	<b>[&lt;5]</b>
EEE	<b>N/D</b>	<b>[&gt;5]</b>	<b>[&gt;5]</b>
Mundial	<b>N/D</b>	<b>[&gt;5]</b>	<b>[&gt;5]</b>

**Fonte:** Notificante.

### **3. NATUREZA DA OPERAÇÃO**

12. A SNB irá adquirir o controlo exclusivo sobre um conjunto de ativos da TCAB, tendo celebrado para o efeito um acordo com a TCBA e a Thomas Cook Group PLC, o denominado *Framework Agreement (FWA)*.
13. Em simultâneo com a celebração do FWA, a SNB e a TCB celebraram também um acordo para a prestação de serviços comerciais (*CSA – Commercial Services Agreement*), nos termos do qual a SNB compromete-se a fornecer ao operador turístico TAC passagens aéreas e serviços relacionados para os destinos atualmente servidos pela TCBA. A AdC considera que este acordo não está compreendido no objeto da presente operação e também, como se demonstrará *infra*, não constitui uma cláusula restritiva acessória desta operação. Nestes termos, a presente decisão de não oposição apenas se refere à transferência de ativos.
14. A operação que se analisa dispõe de natureza horizontal dado verificar-se uma sobreposição de atividades da SNB e da TCBA na rota Bruxelas-Funchal-Bruxelas<sup>5</sup>.
15. A operação de concentração é, segundo a Notificante, igualmente notificável em Espanha, Bélgica e Chipre.

---

<sup>5</sup> Não obstante a TCAB operar a rota Bruxelas-Faro-Bruxelas através de acordos de *wet lease*, os Ativos a Adquirir não incluem faixas horárias no aeroporto de Faro. Por esta razão, a rota BRU-FAO-BRU encontra-se fora do objeto da presente operação.

## 4. MERCADOS RELEVANTES

### 4.1. Mercado do Produto Relevante

16. Os Ativos a Adquirir permitem à SNB oferecer serviços de transporte aéreo de passageiros para os pares de origem-destino relativos aos quais adquire *slots*.
17. No que respeita ao território nacional, os ativos em causa permitem operar a rota BRU-FNC-BRU.
18. De acordo com a prática decisória da AdC<sup>6</sup> e da Comissão Europeia<sup>7</sup>, o ponto de partida para a definição de mercados relevantes relativos ao transporte aéreo de passageiros são pares Origem/Destino (O/D) ou rotas, na medida em que os passageiros que pretendem viajar numa determinada rota não alterarão o seu ponto de partida, ou destino em resposta a um pequeno, mas significativo e não transitório aumento dos preços dos serviços de transporte aéreo na referida rota.
19. Após identificar a rota, neste caso BRU-FNC-BRU, cumpre olhar para as características dos serviços nela prestados e aferir se existe substituíbilidade, na perspetiva da procura, entre voos com origem ou destino em aeroportos distintos que servem a mesma zona geográfica (substituíbilidade entre aeroportos), entre voos diretos e voos indiretos, entre passageiros sensíveis e não sensíveis ao tempo, assim como a substituíbilidade entre voos *charter* e voos regulares.
20. No que diz respeito à **substituíbilidade entre aeroportos**, importa levar em consideração a proximidade entre os aeroportos em causa, para aferir dessa substituíbilidade, assim como da duração do voo, e a sensibilidade ao tempo dos passageiros dessa rota.
21. No caso em concreto, teríamos, então, de analisar a substituíbilidade entre os aeroportos de Zaventem e de Charleroi, ambos situados a menos de 100 Km de Bruxelas, e a menos de 1 hora de viagem e, eventualmente, a substituíbilidade entre os aeroportos do Funchal e de Porto Santo.

---

<sup>6</sup> Processos Ccent. 31/2016 - Parública\*Atlantic Gateway/TAP; Ccent. 41/2015 - Atlantic Gateway / TAP; Ccent. 18/2009 - AirBerlin/CCB da TUIfly; Ccent. 12/2009 - TAP/SPdH; Ccent. 51/2008 - IBERIA/VUELING/ CLICKAIR; Ccent. 9/2008 - AIR BERLIN/CONDOR; Ccent. 74/2009 - EASYJET/GB Airways; Ccent. 33/2007 - AIR BERLIN/ LOMA.

<sup>7</sup> Processo M.7333 – Alitalia/Etihad, parágrafos 63 e seguintes; Processo M.7270 – Cesky Aeroholding/Travel Service/Ceske Aerolinie, parágrafo 16; Processo M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, parágrafo 50; Processo M.6447 – IAG/bmi, parágrafo 31; Processo M.6607 – US Airways/American Airlines, parágrafo 8; Processo M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines, parágrafo 9; Processo M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines, parágrafo 11; Processo M.5335 – Lufthansa/SNB Airholding, parágrafo 12; Processo M.7541 – IAG/Aer Lingus, parágrafos 14 e seguintes; Processo M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, parágrafo 65; Processo M.5335 Lufthansa/SNB Airholding, parágrafos 12 e seguintes.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.** 5

22. Refira-se, no entanto, que nenhuma das companhias que oferecem voos diretos na rota Bruxelas-Funchal-Bruxelas (a Brussel Airlines, a TCAB e a TUI) utilizam, para o efeito, o aeroporto de Charleroi. Refira-se também que não existem voos regulares de Zaventem ou Charleroi para o aeroporto de Porto Santo<sup>8</sup>. Neste contexto, ainda que se viesse a concluir pela substituibilidade entre os aeroportos de Zaventem e Charleroi e, por hipótese, pela substituibilidade entre os aeroportos do Funchal e Porto Santo, tais considerações não teriam impacto na posição relativa das Partes na rota em questão, nem seriam elementos geradores de preocupações concorrenciais. A relevarem para a análise, constituiriam elementos potenciadores de concorrência na rota em apreço<sup>9</sup>.
23. Por outro lado, para aferir se os **voos diretos e indiretos estão integrados no mesmo mercado relevante** há que analisar um conjunto de fatores, entre eles o tempo total da viagem, a frequência dos serviços e os preços das várias alternativas, relativamente aos diversos pontos de origem e destino.
24. Considerando o mesmo par cidade O/D, verifica-se que nos voos indiretos o tempo médio de viagem é superior ao tempo médio dos voos diretos, por implicarem escalas (paragens intermédias entre o percurso de origem e o percurso de destino), sendo por isso considerados menos atrativos para a generalidade dos passageiros.
25. Verifica-se igualmente que a substituibilidade entre voos diretos e voos indiretos será tendencialmente menor em voos de curto ou médio curso<sup>10</sup> do que em voos de longo curso. Tal decorre do facto de o acréscimo de tempo de viagem associado a um voo indireto ser, em termos relativos, maior no caso de um voo de curto ou médio curso do que no caso de um voo de longo curso, quando comparado com um voo direto efetuado no mesmo percurso O/D.
26. A rota em causa na presente operação de concentração, BRU-FNC-BRU, tem associada uma duração de voo inferior a 6 horas, sendo por isso considerada de curta duração, onde a Notificante e a TCAB apenas operam voos diretos. Não obstante, tratando-se de um destino turístico, os clientes potencialmente menos sensíveis ao fator tempo dispõem de vários voos indiretos que poderão ser opções válidas, pelo menos, para este tipo de consumidores<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> A TUI oferece voos *charter* de Zaventem para Porto Santo através da sua subsidiária Jetairfly.

<sup>9</sup> A eventual substituibilidade entre os aeroportos de Zaventem e Charleroi apenas iria reforçar a tese, defendida pela Notificante, segundo a qual a Ryanair é um potencial concorrente na rota BRU-FNC-BRU, na medida em que a Ryanair opera mais de voos de Charleroi que de Zaventem.

<sup>10</sup> A Comissão Europeia já considerou, em decisões prévias, que os voos de curta distância têm uma duração inferior a 6 horas. *Vide*, nomeadamente, Processo M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, § 375.

<sup>11</sup> Na sua prática decisória, a Comissão Europeia tem considerado como circunstâncias excecionais, que não obstante a duração do voo, podem justificar a inclusão no mesmo mercado de voos diretos e indiretos fatores como a ligação direta não permitir uma viagem de ida e volta no mesmo dia, a percentagem do número de voos indiretos na rota ser significativa (cfr., por exemplo: processo M. 7333 Alitalia/Etihad, § 75 e seguintes, processo M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, § 375). Já numa mais recente decisão, a Comissão sublinhou que da investigação de mercado realizada a distinção entre voos diretos e indiretos valeria tanto para voos de longa duração, como para voos de curta duração e que voos indiretos podiam exercer uma pressão concorrencial sobre voos diretos (cfr. processo M.7541 – IAG/Aer Lingus § 31).

27. Nestes termos, a análise da AdC focar-se-á, em primeiro lugar, nos voos diretos e em seguida contemplará a hipótese dos voos indiretos fazerem parte do mesmo mercado. Como se verá *infra*, em ambos os cenários a operação não criará entraves significativos à concorrência.
28. No que se refere a uma eventual segmentação do mercado entre **passageiros sensíveis ao tempo**<sup>12</sup> e **passageiros não sensíveis ao tempo**<sup>13</sup>, atendendo a que a análise incide particularmente sobre uma rota para um destino essencialmente de lazer, esta questão não assume relevo particular no contexto do presente procedimento, entendendo-se, por isso, que esta questão poderá ficar em aberto.
29. No que diz respeito à **substituibilidade entre voos regulares e voos charter**<sup>14</sup>, importa referir que, segundo a prática decisória da Comissão, os voos *charter* não deverão, geralmente, ser incluídos no mesmo mercado dos voos regulares na perspetiva 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.
30. De acordo com a Notificante a TCAB opera voos regulares com foco em destinos de lazer, onde se inclui a rota BRU-FUN-BRU. As suas atividades de voo regular são, predominantemente, planeadas para integração nos pacotes do operador turístico TCB.
31. Os voos da TCAB são de carácter recorrente e os seus horários são publicados. Os bilhetes para produtos “apenas voo” (conhecidos no mercado) são vendidos a consumidores finais através do *site* da TCAB<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> Passageiros que tendem a viajar para efeitos de negócios, requerem flexibilidade significativa com os seus bilhetes (como possibilidades de cancelamento sem qualquer custo ou a modificação do tempo de partida, etc.) e tendem a pagar preços mais elevados por esta flexibilidade.

<sup>13</sup> Passageiros que viajam predominantemente para fins de lazer reservam voos com uma grande antecedência, não requerem flexibilidade com as suas reservas e são tendencialmente mais sensíveis aos preços.

<sup>14</sup> Segundo a Notificante, voos *charter*, por oposição a voos regulares, são definidos como serviços de transporte aéreo que têm lugar fora de horários normais, mormente através de acordos com determinados clientes (em particular operadores turísticos). Voos *charter* com frequência envolvem destinos onde voos regulares normalmente não operam e, frequentemente, operam em base sazonal, com um número relativamente reduzido de voos, em resposta a requisitos de agências de viagens (por exemplo, uma vez por semana no Sábado, apenas durante o Verão ou apenas durante a época de *ski*). De facto, “empresas *charter*” tradicionalmente não vendem bilhete diretamente a passageiros. Vendem passagens aéreas em aeronaves a operadores turísticos, que incluem os voos como parte do pacote de férias. Como tal, o voo (transporte aéreo) pertence a um pacote de férias, cujo preço inclui voos, alojamento e outros serviços.

<sup>15</sup> Não obstante, refere a Notificante que, subsidiariamente, poderia considerar-se que as atividades da TCAB têm características de empresa *charter*, considerando que o principal objeto da TCAB é auxiliar a TCB nas suas atividades, e que tal apoio assume um impacto decisivo na escolha dos destinos e dos horários de partida, oferecidos pela TCAB. A este respeito, pode dizer-se, na perspetiva da Notificante, que a TCAB oferece serviços *charter* à TCB (mas não a outros operadores), assim como ofertas limitadas de “apenas voo” (“*dry seats*”) a consumidores particulares (ou a pequenos operadores turísticos) quando exista capacidade restante em tais voos *charter*, de forma a maximizar a utilização (*vide* anexo 31 do Formulário de Notificação, ponto 1.2).

32. Em todo o caso, considerando que a maioria dos passageiros que viajam nesta rota viajam em férias ou em lazer, sendo menos sensíveis ao fator tempo, não será de excluir a possibilidade dos voos regulares serem substitutos dos voos *charter*, não obstante o já referido no ponto 28 *supra*.
33. Porém a AdC abstém-se de apresentar uma conclusão definitiva relativamente a esta matéria uma vez que a conclusão da análise jusconcorrencial não seria distinta caso se optasse por incluir, ou não, no mesmo mercado os voos regulares e os voos *charters*, conforme melhor adiante se demonstrará.

#### 4.2. Conclusão

34. Em face do exposto considerar-se-á, para efeitos da análise da presente operação de concentração, o mercado relevante do transporte aéreo de passageiros na rota BRU-FNC-BRU.

### 5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

35. Até recentemente, mais precisamente ao Verão IATA de 2017, apenas a TCAB e a TUI Fly Belgium (“TUI”) ofereciam voos diretos de Bruxelas para o Funchal.
36. Para as épocas IATA relativas ao inverno 2014/2015, verão de 2015, inverno 2015/2016 e verão de 2016, a Notificante a apresentou as seguintes quotas de mercado, calculadas com base no número de bilhetes vendidos:

**Tabela 3 – Quotas de mercado entre o Inverno 2014/2015 e o Verão 2016**

	Inverno 2014/15	Verão 2015	Inverno 2015/16	Verão 2016
TCAB	[40-50] %	[50-60]%	[60-70]%	[50-60]%
TUI	[50-60]%	[40-50]%	[30-40]%	[40-50]%

Fonte: Notificante.

37. Faz-se notar que a SNB apenas começou a operar voos diretos regulares de Bruxelas para o Funchal presentemente, no Verão de 2017.
38. Não dispondo a Notificante de dados relativos a bilhetes vendidos para a época IATA inverno 2016/2017 e verão de 2017, a Notificante apresentou dados relativos à capacidade instalada e prevista para as épocas IATA abaixo indicadas:

**Tabela 4 – Capacidade Prevista entre Inverno 2016/2017 e o Verão 2017**

	Inverno 2016/17	Verão 2017
TCAB	[50-60]%	[20-30]%
SNB	—	[20-30]%
TUI	[40-50]%	[40-50]%

**Fonte:** Notificante.

39. De acordo com a Notificante, a TUI aumentou a frequência dos seus voos regulares de uma para duas vezes por semana, o que se reflete no aumento da respetiva capacidade, contrariamente ao que acontece com a TCAB, operador cujos ativos vão ser adquiridos pela SNB.
40. Em resultado da presente operação, a SNB vai adquirir um operador que operava esta rota há várias épocas IATA. Tal como se pode observar no quadro *supra*, a conquista de quota de mercado da SNB (no momento da sua entrada) foi quase exclusivamente ao operador que agora se propõe a adquirir.
41. Não se desconhece que a operação resulta numa passagem de três para dois operadores na rota BRU-FNC-BRU. Todavia, conforme melhor se verá *infra* não se identificam barreiras à entrada, ou à expansão, que permitam à SNB um exercício pleno do poder de mercado que poderia adquirir com a presente operação. Para esta conclusão também concorrem os fatores que se enunciam em seguida.
42. A entrada da SNB na rota, de acordo com a informação disponível, não se caracterizou por um aumento da capacidade instalada no mercado, o que levaria a uma interação concorrencial forte dos operadores para ocuparem a capacidade instalada. Ao invés verifica-se a repartição da capacidade prevista para o verão IATA 2017 entre a TCAB e a SNB. Com a realização da operação notificada, replica-se a estrutura de mercado existente no inverno IATA 2016/17, ou seja, manter-se-ão apenas dois operadores ativos na rota BRU-FNC-BRU.
43. Caso se entenda – pelas razões apontadas *supra* – que os voos indiretos (via Lisboa ou Porto) exercem pressão concorrencial sobre os voos diretos, o impacto desta operação seria ainda mais reduzido uma vez que além da TUI, a SNB teria de concorrer com outros operadores, em particular com a TAP que tem uma forte presença no aeroporto do Funchal.
44. Refira-se que neste caso, - e apesar da SNB se encontrar melhor posicionada que a TCAB, operando rotas de Bruxelas para Porto, de Bruxelas para Lisboa e de Bruxelas para Faro – a SNB teria concorrência da TAP (em todos os segmentos), da Easyjet (no segmento Lisboa-Funchal-Lisboa e Porto-Funchal-Porto), da Transavia e da SATA (no segmento Porto-Funchal-Porto) e da Ryanair (no segmento Bruxelas-Lisboa-Bruxelas).

45. Por último, cumpre assinalar que não existe um constrangimento de *slots* no Funchal. Ou seja, mesmo tratando-se de um aeroporto coordenado<sup>16</sup> as barreiras estruturais à entrada não são elevadas. Neste sentido, perante uma eventual subida de preços por parte da SNB, manter-se-ia a pressão concorrencial de uma eventual entrada, em particular, segundo a Notificante, da Ryanair tendo em conta a sua operação no aeroporto de Zaventem (e - se substituto - no aeroporto de Charleroi).
46. Nestes termos, concluímos que a presente operação não cria entraves significativos à concorrência na rota BRU-FNC-BRU.

## 6. RESTRIÇÕES ACESSÓRIAS

47. Como referido *supra* a SNB celebrou um acordo em que se propõe vender passagens aéreas para o operador turístico Thomas Cook Belgium que as integrará nos seus pacotes de viagens.
48. Ainda que este acordo faça parte de uma parceria entre o grupo SNB, por um lado, e o grupo Thomas Cook, por outro, este acordo não é necessário à realização da transação, pois a venda de passagens aérea do comprador a uma subsidiária do vendedor não visa proteger o valor dos Ativos a Adquirir, nem garantir uma transição harmoniosa da atividade.

## 7. PARECER DO REGULADOR

49. Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou parecer sobre a operação de concentração em apreço à Autoridade Nacional de Aviação Civil (“ANAC”) que se pronunciou pela não oposição à presente operação.
50. Em particular, a ANAC referiu que embora se assistisse a um reforço da posição da SNB na rota BRU-FNC-BRU, este reforço *“não representa uma barreira à entrada a outras transportadoras aéreas, uma vez que nos dias e nos horários de operação existem pelo menos mais 2 faixas horárias disponíveis no Verão IATA 2017 e uma ou duas faixas horárias disponíveis no Inverno IATA 2017”*<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Aeroporto coordenado é aquele em que existe a possibilidade de esgotamento da capacidade das pistas de pousos e descolagens, do pátio de aeronaves ou do terminal de passageiros em determinados horários do dia ou em determinados períodos do ano, sendo nomeado um coordenador para a atribuição das faixas horárias. O Aeroporto do Funchal foi considerado um aeroporto coordenado nos termos do Decreto-Lei n.º109/2008, de 26 de junho.

<sup>17</sup> Cf. Parecer da ANAC, de 13 de julho de 2017, § 10.

## **8. AUDIÊNCIA PRÉVIA**

51. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de terceiros interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

## **9. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

52. Face ao exposto, o Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado relevante do transporte aéreo de passageiros na rota Bruxelas – Funchal – Bruxelas.

Lisboa, 27 de julho de 2017

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

**X**

---

Margarida Matos Rosa  
Presidente

**X**

---

Nuno Rocha de Carvalho  
Vogal

**X**

---

Maria João Melícias  
Vogal

**Índice**

<b>1. OPERAÇÃO NOTIFICADA</b> .....	<b>2</b>
<b>2. AS PARTES</b> .....	<b>2</b>
2.1. Empresa Adquirente .....	2
2.2. Ativos a Adquirir .....	3
<b>3. NATUREZA DA OPERAÇÃO</b> .....	<b>4</b>
<b>4. MERCADOS RELEVANTES</b> .....	<b>5</b>
4.1. Mercado do Produto Relevante .....	5
4.2. Conclusão .....	8
<b>5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL</b> .....	<b>8</b>
<b>6. RESTRIÇÕES ACESSÓRIAS</b> .....	<b>10</b>
<b>7. PARECER DO REGULADOR</b> .....	<b>10</b>
<b>8. AUDIÊNCIA PRÉVIA</b> .....	<b>11</b>
<b>9. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO</b> .....	<b>11</b>

**Índice de Tabelas**

<b>Tabela 1 – Volume de negócios da SNB, para os anos de 2014 a 2016</b> .....	<b>3</b>
<b>Tabela 2 – Volume de negócios dos Ativos a Adquirir, para os anos de 2014 a 2016</b> ....	<b>4</b>
<b>Tabela 3 – Quotas de mercado entre o Inverno 2014/2015 e o Verão 2016</b> .....	<b>8</b>
<b>Tabela 4 – Capacidade Prevista entre Inverno 2016/2017 e o Verão 2017</b> .....	<b>9</b>