

## DECISÃO DE ARQUIVAMENTO

Artigo 24º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio

## INFORMAÇÕES GERAIS

<b>Ref.ª interna:</b> PRC/2014/1
<b>Decisão a adotar:</b> Decisão de arquivamento do processo
<b>Origem:</b> Denúncia de OMNI Handling – Serviço de apoio a Aeronaves, Lda. (“OMNI Handling”)
<b>Data de abertura de inquérito:</b> 2 de janeiro de 2014
<b>Empresas investigadas:</b> Portway, Handling de Portugal, S. A. (“Portway”)
<b>Normas consideradas:</b> Artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio
<b>Natureza da Infração:</b> Eventual abuso de posição dominante
<b>Regulador Setorial:</b> ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil (antes, INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil)

## DO PROCESSO

## I. ORIGEM

1. Em 25 de junho de 2011, a Autoridade da Concorrência (AdC) recebeu uma denúncia da OMNI Handling – Serviço de apoio a Aeronaves, Lda. (“OMNI Handling”) contra a Portway, Handling de Portugal, S. A. (“Portway”) por alegada recusa de prestação de serviços no aeroporto de Faro (fls. 5 a 213).
2. Em 16 de abril de 2012, a AdC juntou esta denúncia a uma outra, anteriormente apresentada pela Thomas Cook Retail Ltd. (Thomas Cook), por alegada prática de preços excessivos<sup>1</sup>, e abriu inquérito contra a Portway, por indícios de abuso de posição dominante, em violação do disposto no artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (atual artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 maio). O processo então instaurado foi registado com a referência PRC/2012/6, tendo a factualidade relativa à denúncia da Thomas Cook sido posteriormente arquivada<sup>2</sup>.
3. Em contrapartida, em 2 de janeiro de 2014, a denúncia apresentada pela OMNI Handling e respetivos documentos foram desentranhados do processo de contraordenação PRC/2012/6 para que os factos subjacentes aos mesmos pudessem ser investigados em processo autónomo. Para o efeito, foi aberto o presente processo de contraordenação, contra a Portway, por alegadas práticas restritivas da concorrência, proibidas pelo artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (atual artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 maio). Este processo foi registado com a referência PRC/2014/1.
4. A razão do desentranhamento prendeu-se com a inexistência de circunstâncias que justificavam a investigação conjunta de ambas as denúncias, aplicando-se, desta forma e com as devidas adaptações, o artigo 24.º do Código de Processo Penal. De facto, as práticas alegadas em cada uma das denúncias (i) não teriam sido cometidas através da mesma ação ou omissão da Portway; (ii) nem foram realizadas na mesma ocasião ou lugar, sendo umas causa ou efeitos das outras, ou destinando-se umas a continuar ou ocultar as outras.

<sup>1</sup> Cf. Comunicação da Thomas Cook, de 28 de março de 2011, registada na AdC sob o n.º E-AdC/2011/213, de 4 de abril de 2011.

<sup>2</sup> Cf. Ofício da AdC com referência S-AdC/2014/1120, de 5 de março de 2014.

## II. COMUNICAÇÃO AO REGULADOR SETORIAL

5. Em 19 de julho de 2012, e ainda no âmbito do processo PRC/2012/6, a AdC deu conhecimento da abertura de inquérito ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (“INAC”), hoje Agência Nacional da Aviação Civil (“ANAC”), nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 29.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (fls. 214 a 215).<sup>3</sup>
6. O regulador setorial pronunciou-se, pela primeira vez, em 4 de dezembro de 2012. Na sua pronúncia, o INAC informou que estava a investigar alguns comportamentos da Portway ao abrigo da regulação setorial, nomeadamente a averiguar em que medida a política comercial da empresa respeitava as obrigações de não discriminação entre utilizadores e se existia uma relação direta entre os custos e os preços pela mesma praticados (fls. 214 a 255), não se tendo referido aos factos subjacentes à denúncia da OMNI Handling.
7. No dia 3 de setembro de 2013, o INAC deu a conhecer à AdC as conclusões da sua investigação, enviando cópia do respetivo relatório: *“Verificação do cumprimento pela Portway da Recomendação do INAC, IP de 18 de novembro de 2010 sobre Condições Concorrenciais no Mercado de Assistência em Escala no Aeroporto de Faro”* (fls. 256 a 288).
8. O INAC informou ainda a AdC que tinha enviado cópia deste relatório ao Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, salientando a *“necessidade de criação de um quadro legal transitório (enquanto não for selecionado um outro prestador de serviços para o aeroporto de Faro) contendo princípios gerais sobre a Regulação de Preços e da Qualidade de Serviço”*.

## III. DILIGÊNCIAS DE INVESTIGAÇÃO

9. Tendo em vista o apuramento dos factos necessários à descoberta da verdade, foram efetuados os seguintes pedidos de elementos e informação:
  - a) à Portway em 15 de janeiro de 2014 (fls. 289 a 293) e 26 de fevereiro de 2014 (fls. 301 a 302), que foram respondidos em 14 de fevereiro de 2014 (fls. 295 a 299) e em 31 de março de 2014 (fls. 323 a 363), respetivamente;
  - b) à OMNI Handling em 26 de maio de 2014 (fls. 366 a 371), que foi respondido em 12 de junho de 2014 (fls. 373 a 384);
  - c) à PTS Executive Handling (“PTS”), em 23 de junho de 2014 (fls. 385 a 388), que foi respondido em 8 de julho de 2014 (fls. 414 a 417)
  - d) à Jetbase, Lda. (“Jetbase”) em 23 de junho de 2014 (fls. 389 a 392), que foi respondido em 10 de julho de 2014 (fls. 423 a 425);
  - e) à Safeport Executive (“Safeport”), em 23 de junho de 2014 (fls. 400 a 403), que foi respondido em 16 de julho de 2014 (fls. 426 a 434); e
  - f) à Servisair em 1 de julho de 2014 (fls. 393 a 396, 412 e 413), que foi respondido em 15 de julho de 2014 (fls. 447 e ss.);
  - g) à LGSP – Lufthansa Ground Services Portugal (“LGSP”) em 24 de junho de 2014 (fls. 404 a 411, 418 a 422), que foi respondido em 4 de agosto de 2014 (fls. 436 a 445).

<sup>3</sup> Tendo em consideração que o INAC já tinha tido conhecimento e oportunidade de se pronunciar sobre a factualidade subjacente à denúncia da OMNI Handling, no âmbito do PRC/2012/6, não foi repetida a obrigação de lhe dar conhecimento – agora, nos termos do artigo 35.º, n.º1 da Lei 19/2012, de 8 de maio – da abertura do presente processo de contraordenação. Não obstante, o INAC teve conhecimento do desentranhamento da denúncia da OMNI Handling, para ser investigada em processo autónomo, por via da receção de cópia da Decisão de Arquivamento do PRC/2012/6.

**IV. CONSULTAS DO PROCESSO E OBTENÇÃO DE CÓPIAS**

10. A Portway solicitou a consulta dos Autos em 6 de março de 2014 (fls. 305) e em 12 de março de 2014 (fls. 311-A e 311-B), tendo obtido cópia simples dos mesmos em 12 de março de 2014 (fls. 310).

**V. COMUNICAÇÃO DO SENTIDO PROVÁVEL DE ARQUIVAMENTO À DENUNCIANTE**

11. Em 24 de julho de 2015, a AdC notificou à Denunciante, nos termos e para os efeitos do n.º 4 do artigo 24 da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, o Sentido Provável de Arquivamento relativo ao processo PRC/2014/01.
12. Em 29 de julho de 2015, a Denunciante enviou um ofício à AdC no qual manifesta expressamente a sua aceitação relativamente ao teor do Sentido Provável de Arquivamento, indicando nada ter a opor relativamente ao mesmo.

**DOS FACTOS**

**I. ARGUIDA**

13. A Portway presta serviços de assistência em escala nos aeroportos portugueses de Faro, Lisboa, Porto e Funchal.
14. Durante o período 2011-2014, a Portway foi a única operadora de serviços de assistência em escala com licença para prestar serviços de assistência a bagagem, assistência a carga e correio e assistência a operações em pista no aeroporto de Faro.

**II. DENUNCIANTE**

15. A OMNI Handling presta serviços de assistência em escala a terceiros que operam aeronaves com as características da aviação executiva. Atualmente, em Portugal Continental, a OMNI Handling presta serviços de assistência em escala à aviação executiva nos aeroportos de Cascais, Lisboa, Porto e Faro. Entre junho de 2011 e final de 2014, a OMNI Handling não operou no aeroporto de Faro.
16. A OMNI Handling pertence ao grupo OMNI, presente em diferentes áreas da aviação civil: desde a aviação comercial, onde presta serviços de locação (*full charter; Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance; e Wet Lease*), à aviação executiva (onde, além dos serviços de *handling*, presta também serviços de transporte), passando por serviços de ambulância aérea, treino de pilotos e manutenção de aeronaves.

**III. MERCADO AFETADO**

17. Tanto a Visada como a Denunciante prestam serviços de assistência em escala a terceiros nos aeródromos nacionais abertos ao tráfego civil.
18. A atividade de assistência em escala nos aeródromos nacionais abertos ao transporte aéreo civil de passageiros e carga é regulada pelo Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho (“Decreto-Lei 275/99”), que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro (“Diretiva n.º 96/67/CE”).

19. De acordo com estes diplomas, a atividade de assistência em escala engloba os seguintes serviços prestados num aeródromo: (i) assistência administrativa em terra e supervisão (categoria 1); (ii) assistência a passageiros (categoria 2); (iii) assistência a bagagem (categoria 3); (iv) assistência a carga e correio (categoria 4); (v) assistência de operações na pista (categoria 5); (vi) assistência de limpeza e serviço do avião (categoria 6); (vii) assistência de combustível e óleo (categoria 7); (viii) assistência de manutenção em linha (categoria 8); (ix) assistência de operações aéreas e gestão das tripulações (categoria 9); (x) assistência de transporte em terra (categoria 10); (xi) assistência de restauração/*catering* (categoria 11) (cf. Anexo I do Decreto-Lei n.º 275/99 e Anexo da Diretiva n.º 96/67/CE).
20. Estes serviços de assistência em escala servem todas as aeronaves da aviação comercial, incluindo a aviação executiva. De acordo com a Denunciante, os serviços de assistência à aviação executiva são distintos daqueles que são prestados à aviação comercial. Para além de servirem aeronaves de diferentes dimensões e capacidades, servem clientes distintos, com exigências a nível de rapidez e qualidade distintas, o que também implica custos diferentes daqueles que resultam da prestação de serviços de *handling* à aviação comercial (fls. 19 a 22).
21. A assistência em escala pode ser efetuada em regime de autoassistência<sup>4</sup> ou em regime de assistência a terceiros. Em ambos os casos, o exercício desta atividade depende da obtenção de licença junto do INAC (cf. artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 275/99). Já o acesso a um determinado aeródromo depende da obtenção de uma outra licença junto da entidade gestora desse aeródromo, que só a pode conceder a operadores devidamente licenciados pelo INAC (cf. artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 275/99).
22. Não obstante, o número de operadores por aeródromo dos serviços de assistência a bagagens (categoria 3), assistência a carga e correio (categoria 4), assistência a operações em pista (categoria 5), e assistência de combustível e óleo (categoria 7) pode ser limitado, nunca podendo ser inferior a dois (cf. n.º 2 e n.º 3 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 275/99).
23. O efetivo número de operadores e respetivo regime de acesso destas categorias de serviços é definido por despacho do ministro responsável pelo sector da aviação civil, ou no caso das Regiões Autónomas pelos órgãos competentes da respetiva Região (cf. n.º 4 do artigo 22.º do referido Decreto-Lei).
24. À data dos factos que sustentam a denúncia, o número de operadores dos serviços de assistência a bagagens (categoria 3), assistência a carga e correio (categoria 4), assistência a operações em pista (categoria 5) estava limitado a dois nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro. Não obstante, para o aeroporto de Lisboa existia a possibilidade de autorizar mais dois operadores, por categoria, para assistir exclusivamente aeronaves de peso máximo à descolagem de 10 T, ou capacidade até 20 passageiros, isto é, aeronaves dedicadas à aviação executiva (cf. Despacho n.º 18118/99, de 31 de agosto, do Secretário de Estado dos Transportes<sup>5</sup>).
25. Mais tarde, esta possibilidade de autorizar mais dois operadores para a aviação executiva foi estendida aos aeroportos de Faro e do Porto (cf. Despacho n.º 5504/2011, de 22 de março, do Secretário Adjunto das Obras Públicas e Comunicações<sup>6</sup>).
26. Atualmente, não existe um limite ao número de operadores das categorias 3, 4 e 5 para a aviação executiva nos diversos aeroportos. Já para a aviação comercial, o número limite de dois

<sup>4</sup> Nos termos da alínea *b*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 275/99, a autoassistência corresponde à prestação por um utilizador de um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala, sem celebração de qualquer tipo de contrato com terceiros para prestação desses serviços, a si próprio ou a outros utilizadores nos quais detenha uma posição maioritária ou que seja maioritariamente detidos pela mesma entidade.

<sup>5</sup> Publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 219, de 18 de setembro de 1999.

<sup>6</sup> Publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 63, de 30 de março de 2011.

operadores mantém-se, sendo, contudo, possível aumentá-lo para três, caso seja atingido um determinado volume anual de passageiros ou de carga de forma continuada<sup>7</sup> (cf. Despacho n.º 14886-A/2013, de 15 de novembro, do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações<sup>8</sup>).

27. Uma vez que os serviços das categorias 3, 4 e 5 se encontravam e encontram (no que respeita à aviação comercial) reservados para um determinado número de operadores, os mesmos são conhecidos por “serviços reservados”.
28. No aeroporto de Faro e até 10 de fevereiro de 2011 existiram dois prestadores de serviços reservados: a sociedade Serviços Portugueses de Handling, S.A. (“SPdH”) com a marca comercial Groundforce e a Portway. Nessa data, a SPdH cessou a sua atividade em Faro, ficando a Portway como único operador daqueles serviços até 2015.
29. Atualmente, no aeroporto de Faro estão licenciados para prestarem serviços reservados os seguintes operadores<sup>9</sup>:
  - (i) Portway para todos os serviços reservados;
  - (ii) OMNI Handling para os serviços da categoria 3 e 5;
  - (iii) Jetbase para os serviços da categoria 5;
  - (iv) Safeport para os serviços da categoria 3 e 5

#### **IV. INDÍCIOS DAS ALEGADAS PRÁTICAS RESTRITIVAS DA CONCORRÊNCIA**

30. Em 8 de setembro de 2008, a SPdH celebrou com a OMNI Handling um contrato de prestação de serviços de assistência em escala (fls. 20). Nos termos do contrato, a SPdH obrigou-se perante a OMNI Handling a prestar serviços de assistência em escala (categorias 3, 4, 5, 6 e 7) nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro para a aviação executiva (fls. 21).
31. Este contrato iniciou a sua vigência na data da respetiva assinatura e tinha uma duração de três anos, ou seja, até 8 de setembro de 2011, sendo renovável automaticamente por períodos sucessivos de um ano, salvo se fosse denunciado por qualquer das partes com uma antecedência mínima de três meses (fls. 21 e 22).
32. Em 11 de fevereiro de 2011, no âmbito do seu plano estratégico de reestruturação e recuperação económico-financeira, a SPdH deixou de exercer a atividade de prestadora de serviços de assistência em escala no aeroporto de Faro e, em consequência, a Portway passou a ser a única entidade que aí presta os serviços reservados, tanto para a aviação comercial como para a aviação executiva (fls. 27)<sup>10</sup>.
33. Antes da saída da SPdH, designadamente em novembro de 2010, iniciaram-se conversações entre a OMNI Handling e a Portway no sentido da cessão da posição contratual da SPdH para a Portway no contrato de prestação de serviços reservados relativo ao aeroporto de Faro (fls. 26). Contudo,

<sup>7</sup> No caso dos serviços de assistência a bagagem e assistência em pista, quando for atingido um volume de tráfego anual superior a 15 milhões de passageiros e as previsões do ANAC indiquem que tal volume seja alcançado em cada um dos três anos seguintes. No caso dos serviços de assistência a carga e correio, quando for atingido um volume de carga de 200.000 toneladas e as previsões do ANAC indiquem que tal volume seja alcançado em cada um dos três anos seguintes – cf. pontos 2 e 3 do Despacho n.º 14886-A/2013, de 15 de novembro.

<sup>8</sup> Publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 222, de 15 de novembro de 2013.

<sup>9</sup>Cf. informação disponibilizada na página eletrónica da ANAC:

[http://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Organizacoes\\_Empresas/Empresas\\_Assistencia\\_Escala/EmpresasLicenciadas/Aeroporto\\_FAO.pdf](http://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Organizacoes_Empresas/Empresas_Assistencia_Escala/EmpresasLicenciadas/Aeroporto_FAO.pdf)

<sup>10</sup> Sem prejuízo de, conforme acima indicado (parágrafo 22), o número de operadores por aeródromo dos serviços de assistência a bagagens (categoria 3), assistência a carga e correio (categoria 4), assistência a operações em pista (categoria 5), e assistência de combustível e óleo (categoria 7) nunca poder, legalmente, ser inferior a dois.

não obstante a formalização de um contrato em 25 de março de 2011, as negociações entre a OMNI Handling e a Portway vieram a revelar-se inconsequentes, tendo as divergências contratuais entre as empresas vindo a culminar na alegada recusa da Portway em prestar serviços reservados à OMNI Handling no aeroporto de Faro, que motivou a denúncia à AdC (fls. 40).

34. Na sua denúncia de 25 de julho de 2011, a OMNI Handling queixou-se da conduta da Portway quer quanto à negociação, quer quanto à prestação dos serviços de assistência reservados à aviação executiva. Em concreto, a OMNI Handling queixou-se: (i) que a negociação fora lenta e ineficiente, tendo a Portway imposto sucessivamente novas condições; (ii) da deterioração da qualidade do serviço prestado; (iii) da cobrança direta pela Portway aos seus clientes, incluindo cobrança de serviços não prestados pela Portway; e, finalmente, (iv) da efetiva recusa a prestar serviços à OMNI Handling.
35. A OMNI Handling afirmou, também, que estes comportamentos da Portway impossibilitaram o desenvolvimento da sua atividade no aeroporto de Faro, tendo a empresa deixado de operar neste aeroporto em 5 de junho de 2011. A OMNI Handling acrescentou ainda que o encerramento em Faro afetou a sua atividade nos outros aeroportos, na medida em que tinha clientes internacionais que contratavam os serviços de assistência em escala para o conjunto dos quatro aeroportos portugueses (Lisboa, Porto, Faro e Funchal) (fls. 42).
36. Confrontada pela AdC com estes factos, a Portway respondeu que (fls. 326 e 327):
  - (i) as negociações respeitaram à celebração de dois contratos: um contrato geral datado de 11 de fevereiro, tacitamente aceite pela OMNI Handling e cujas condições prevaleceram até maio de 2011; outro contrato sobre pessoal dedicado, em que nunca chegou a existir acordo quanto ao número de trabalhadores necessários para satisfazer a cobertura horária solicitada pela OMNI Handling;
  - (ii) a Portway cobrava os seus preços de tabela e serviu todos os aviões que a OMNI fez chegar ao aeroporto de Faro;
  - (iii) a Portway decidiu cobrar diretamente os seus serviços aos comandantes de cada voo, antes da saída do avião, não só porque a OMNI Handling não pagava as faturas vencidas, como também como forma de evitar o aumento da dívida já contraída. A Portway afirmou cobrar apenas os seus próprios serviços.
  - (iv) a Portway afirmou, ainda, apenas exigir da OMNI Handling o pagamento de dívidas vencidas e vincendas (faturas a 30 dias). Segundo a Portway, a OMNI Handling nunca tinha efetuado qualquer pagamento. Por essa razão exigiu o pronto pagamento, sob pena de não lhe voltar a prestar qualquer serviço.
37. Em 12 de junho de 2014, quando questionada sobre o desenvolvimento da sua relação comercial com a Portway, a OMNI Handling respondeu que: *“todas as faturas que se encontravam então por pagar já se encontram liquidadas”* e acrescentou que *“[a] relação institucional entre as duas empresas encontra-se normalizada. As relações comerciais entre a OMNI Handling e a PORTWAY são ocasionais e esporádicas, numa atitude de cooperação empresarial, nomeadamente em situações pontuais em que o prestador com o qual a OMNI Handling tem atualmente contrato se encontra por algum motivo impedido de responder atempadamente às solicitações de serviços”* (cf. fls. 378).
38. Questionada sobre as razões que, no seu entender, teriam levado a Portway a recusar prestar-lhe serviços reservados, ao mesmo tempo que os prestava a outras operadoras de *handling* de aviação executiva, OMNI Handling referiu desconhecer tais razões (fls. 377).
39. Questionados outros prestadores de serviços de assistência em escala para a aviação executiva sobre eventuais recusas da Portway em prestar serviços reservados no aeroporto de Faro, todos responderam que não conheciam qualquer situação de recusa da Portway.

40. Em particular, a PTS refere que atividade da Portway sempre “*se pautou por um elevado profissionalismo*”, não tendo conhecimento de quaisquer eventuais situações em que a Portway se tenha recusado a fornecer os seus serviços reservados (fls 415).
41. A Jetbase referiu existir um “*relacionamento comercial normal*” entre a Portway e a Jet Base no âmbito dos serviços reservados de assistência em escala no aeroporto de Faro (fls. 423).
42. A Safeport referiu que a relação comercial entre a Safeport e a Portway no período 2010 a 2014 não sofreu quaisquer alterações no que se refere aos serviços contratados no aeroporto de Faro, não tendo ocorrido situações de recusa de assistência à Safeport em nenhum momento (cf. fls. 426 e 427). No entanto, a Safeport mencionou que os preços praticados pela Portway aumentaram.
43. A Servisair e a LSGP também afirmaram que não conheciam situações de recusa de fornecimento por parte da Portway no aeroporto de Faro. No entanto, ambas mencionaram ter conhecimento indireto – através dos seus clientes – que a Portway aumentara os preços dos serviços reservados, oferecendo para estes serviços preços sensivelmente iguais ou com uma diferença muito diminuta relativamente aos preços oferecidos para o serviço *full handling* – que engloba serviços reservados e livres (cf. fls. 437, 448 e 449).
44. Tais alegações referentes aos preços praticados pela Portway em relação aos serviços reservados encontram algum eco nas conclusões do estudo do INAC mencionado nos parágrafos 6 a 8, *supra*.
45. De acordo com a análise do INAC, durante os anos 2010, 2011 e 2012,

CONFIDENCIAL

46. Segundo, o INAC,

CONFIDENCIAL

## DO DIREITO

### V. QUESTÕES PRÉVIAS: APLICAÇÃO DA LEI NO TEMPO

47. Em 8 de julho de 2012 entrou em vigor a Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (lei nova), que revogou a Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (lei antiga), alterada pelo Decreto-Lei n.º 219/2006, de 2 de novembro, e pelas Leis n.ºs 52/2008, de 28 de agosto, e 46/2011, de 24 de junho, que estabelecia o regime jurídico da concorrência.
48. Atendendo à data da denúncia e ao momento em que a alegada prática se teria verificado, considera-se que a lei aplicável à data dos factos é a lei antiga, pelo que é esta a lei materialmente aplicável.
49. Não obstante a lei adjetiva aplicável é a lei nova, nos termos da alínea *a)* do n.º 1 do artigo 100.º, da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

### VI. MERCADO RELEVANTE

50. A Portway e a OMNI Handling prestam serviços de assistência em escala ao transporte aéreo, também designada por “*handling*”, nos aeroportos nacionais.

51. Na sua prática decisória, a AdC considerou que a assistência em escala ao transporte aéreo constitui um mercado de produto autónomo, tendo excluído a prestação de serviços que se relacionem com a assistência de combustível e óleo (categoria 7), assistência de manutenção em linha (categoria 8) e *catering* (categoria 11), uma vez que os operadores elegíveis para licenciamento naquelas categorias são distintos dos operadores licenciados para as restantes<sup>11</sup>
52. A Comissão Europeia tem deixado em aberto a delimitação do mercado de produto na assistência em escala ao transporte aéreo, equacionando a possibilidade de uma segmentação daqueles serviços em serviços de rampa (isto é, serviços em pista) e os restantes serviços de assistência em escala, dada a diferente regulação aplicável e o facto de o grau de liberalização ser distinto para aquele tipo de serviços<sup>12</sup>.
53. Além desta segmentação, poder-se-ia equacionar, em linha com as observações da OMNI Handling, uma outra tendo em conta o tipo de utilizador dos serviços de *handling*: aviação executiva ou aviação comercial (fls. 32).
54. De qualquer modo, é importante referir que, no caso em apreço, a delimitação exata dos contornos do mercado relevante poderá ser deixada em aberto na medida em que, independentemente de se considerar um mercado mais restrito ou mais lato, a apreciação do ponto de vista da concorrência, nos termos desenvolvidos *infra*, não se alteraria qualquer que fosse a definição de mercado alternativa.
55. Relativamente ao âmbito geográfico do mercado em causa, a prática decisória da Comissão Europeia<sup>13</sup> e da AdC<sup>14</sup> tem considerado que o mercado geográfico relativo aos serviços de assistência em escala se poderá limitar à área adjacente ao respetivo aeroporto, uma vez que se considera que, do ponto de vista das companhias aéreas que procuram este tipo de serviços, um dado aeroporto não é, regra geral, substituível por outro

## VII. ABUSO DE POSIÇÃO DOMINANTE

56. O regime jurídico da concorrência não proíbe a detenção de uma posição dominante por parte de uma empresa. Proíbe, sim, o abuso dessa posição dominante. Deste modo, as regras da concorrência procuram assegurar que as empresas em posição dominante não prejudicam uma concorrência efetiva através do encerramento do mercado aos rivais de uma forma anticoncorrencial, ou através de uma exploração abusiva do seu poder de mercado.
57. No caso concreto e como melhor se explicita em seguida, que ainda que a Portway tivesse uma posição dominante, quer num mercado que englobasse todos os serviços de *handling* no aeroporto de Faro, quer num mercado que apenas incluísse os serviços de *handling* reservados naquele aeroporto, não existem nos Autos elementos suficientes que corroborem a prática de uma recusa de fornecimento abusiva.

---

<sup>11</sup> A categoria de serviços 7 é prestada exclusivamente por distribuidores de combustível, a categoria 8 é prestada em exclusivo pelas oficinas de manutenção de aeronaves e os serviços abrangidos pela categoria 11 são prestados, em exclusivo, pelas empresas licenciadas pelo Ministério da Economia na área da restauração, cf. Decisão da Autoridade da Concorrência de 19 de novembro de 2009, processo CCent 12/2009 – TAP/SPdH (§49 a 51).

<sup>12</sup> Cf. decisão da Comissão de 5/4/2004 no processo COMP/M.3382 - Iberia / Cobra Instalaciones / Serpista JV.

<sup>13</sup> Cf. Decisões da Comissão Europeia referentes aos processos COMP/M.3382 – Iberia/Cobra Instalaciones/Serpista JV, IV/M.1124 – Maersk Air/LFV Holding, IV/M.1035 – Hochtief/Aera Rianta/Dusseldorf Airport e COMP/M.2315 – The Airline Group/NATS.

<sup>14</sup> Cf. decisões relativas aos processos Ccent. 57/2006 - TAP/ PGA, Ccent. 33/2007 - Air Berlin/Loma, Ccent. 74/2007 - Easy Jet/GB Airways e CCent 12/2009 – TAP/SPdH.

58. Em tese, a alegada recusa de fornecimento pela Portway poderia configurar um abuso de posição dominante, nos termos do antigo artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (atual artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 maio).
59. A jurisprudência reconhece que, apesar de as empresas terem a liberdade de escolher os seus parceiros comerciais, a recusa de fornecimento proveniente de uma empresa em posição dominante pode, em determinadas circunstâncias, e na medida em que não seja objetivamente justificada, constituir um abuso de posição dominante.<sup>15</sup>
60. De acordo com a jurisprudência, a recusa de fornecimento por uma empresa dominante poderá ser considerada abusiva se estiverem cumulativamente reunidas as seguintes circunstâncias: (i) a recusa incide num produto ou serviço objetivamente necessário para uma concorrência efetiva, (ii) a recusa pode ter como resultado a eliminação da concorrência efetiva, e (iii) a recusa é suscetível de conduzir a um prejuízo para o consumidor.<sup>16</sup>
61. Ora, no caso em apreço deve começar por relevar-se que a alegada recusa de fornecimento por parte da Portway não parece decorrer de uma motivação anticoncorrencial, antes parecendo resultar de divergências de natureza puramente contratual entre a Portway e a OMNI Handling no período 2011-2014. Divergências que entretanto foram solucionadas (fls. 378).
62. Sublinha-se a esse respeito que todos os outros prestadores de serviços livres de assistência em escala que operam no aeroporto de Faro, nomeadamente a PTS, a Jetbase, a Safeport, a Servisair e a LGSP, referiram não ter detetado situações de recusa de fornecimento na sequência da saída da SPdH do aeroporto de Faro. Aliás, estes mesmos operadores prestaram os seus serviços livres no aeroporto de Faro durante o período 2011-2014 em resultado do fornecimento de serviços reservados por parte da Portway.
63. A alegada recusa de fornecimento pela Portway à OMNI Handling terá sido, assim, um caso isolado, motivado por divergências contratuais. Como tal, explicada em termos obrigacionais a situação referente à OMNI Handling, dificilmente se poderá concluir que se tenha assistido a uma eliminação da concorrência efetiva por parte da Portway.
64. Neste termos, ainda que o fornecimento pela Portway de serviços de assistência em escala reservados no aeroporto de Faro pudesse ser objetivamente necessário para uma concorrência efetiva por parte de outros prestadores de assistência em escala, a alegada recusa à OMNI Handling não teve como resultado a eliminação dessa concorrência efetiva.
65. Inexistem, pois, nos Autos elementos que sustentem que a recusa da Portway objeto de denúncia pela OMNI Handling possa ser configurada como um abuso de posição dominante nos termos e para os efeitos do antigo artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (atual artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 maio).

---

<sup>15</sup> Cf. Acórdão do Tribunal Geral de 17 de Setembro de 2007, processo T-201/04, *Microsoft c. Comissão*, Col. 2007, p. I-3601, §319.

<sup>16</sup> Cf. Comunicação da Comissão — Orientação sobre as prioridades da Comissão na aplicação do artigo 82.º do Tratado CE a comportamentos de exclusão abusivos por parte de empresas em posição dominante, ponto 81; acórdão do Tribunal de Justiça de 26 de Novembro de 1998, processo C-7/97, *Oscar Bronner*, Col. 1998, p. I-7791; acórdão do Tribunal de Justiça de 29 de Abril de 2004, processo C-418/01, *IMS Health c. NDC Health*, Col. 2004, p. I-5039; acórdão *Microsoft c. Comissão*, referenciado supra.

## CONCLUSÃO

66. Tomando em consideração o *supra* exposto, considera-se que os factos referentes aos comportamentos objeto do inquérito e investigados no PRC/2014/1<sup>17</sup>, sustentados nos elementos probatórios identificados, não parecem consubstanciar uma prática proibida, em especial, pelo antigo artigo 6.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de junho (atual artigo 11.º da Lei n.º 19/2012, de 8 maio), não existindo fundamento, nem se encontrando reunidas as condições para, ao abrigo da alínea a) do n.º 3 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, se proceder à abertura de instrução.
67. Mais se informa, que caso surjam novos factos ou elementos que ponham em causa os pressupostos do arquivamento, a AdC procederá a nova análise, podendo mesmo reabrir o inquérito.

## DECISÃO

68. Tudo visto e ponderado, o Conselho da AdC decide:

### Primeiro

69. Arquivar o processo de contraordenação PRC/2014/01, nos termos e para os efeitos do disposto na alínea b) do n.º 3 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

### Segundo

70. Informar que da decisão de arquivamento cabe recurso para o Tribunal da Concorrência, Regulação e Supervisão, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 5 do artigo 24.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

Lisboa, 3 de setembro de 2015,

O Conselho da Autoridade da Concorrência



António Ferreira Gomes  
Presidente



Nuno Rocha de Carvalho  
Vogal



Maria João Melícias  
Vogal

<sup>17</sup> No que respeita às indicações constantes dos Autos referentes aos preços praticados pela Portway pelos serviços reservados no período 2011-2014 (acima referidos nos parágrafos 42 a 46), as mesmas foram objeto de análise autónoma por parte da AdC.