



## Concorrência

**O Estado português dispõe de 2 meses para aplicar correctamente a directiva sobre concorrência no mercado dos serviços de assistência nos aeroportos, através de uma selecção imparcial e transparente dos prestadores, sob pena de ser condenado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.**

### Contactos

António de Macedo Vitorino

[avitorino@macedovitorino.com](mailto:avitorino@macedovitorino.com)

Cláudia Martins

[cmartins@macedovitorino.com](mailto:cmartins@macedovitorino.com)

Esta informação é de carácter genérico, pelo que não deverá ser considerada como aconselhamento profissional. Se precisar de aconselhamento jurídico sobre estas matérias deverá contactar um advogado. Caso seja nosso cliente, pode contactar-nos por *email* dirigido a um dos contactos acima referidos.

### Portugal arrisca condenação por falta de concorrência no *handling* dos aeroportos

A Comissão Europeia ("CE") abriu um procedimento de infracção contra o Estado português com o objectivo de averiguar a ausência de concorrência efectiva no fornecimento dos serviços de assistência em escala (*handling*) nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

A CE pediu esclarecimentos ao Estado português relativamente à correcta aplicação da Directiva Comunitária n.º 96/67/CE, que remonta a 1996 e impôs a abertura à concorrência do mercado de serviços de *handling*.

Nos aeroportos de Lisboa e do Porto, são dois os prestadores de serviços de *handling*: a Portway, filial da ANA, a entidade gestora dos aeroportos, e a Groundforce, filial da TAP, S.A., a principal companhia área portuguesa.

No entender da CE, a questão reside no facto de o número de prestadores de assistência em escala nos referidos aeroportos se encontrar limitado a dois operadores, cuja selecção não seguiu uma tramitação transparente e não discriminatória.

Embora a limitação a dois operadores seja possível de acordo com a directiva, podendo os Estados-membros fixar um número máximo de prestadores para as quatro categorias de assistência em escala (operações na pista, bagagem, carga e correio e combustível e óleo), a selecção pelo Estado português dos prestadores de assistência em escala em três das categorias não foi feita de acordo com a directiva.

Por um lado, a limitação do número de prestadores de assistência deveria ter obedecido a determinados critérios e, designadamente, carecia de um convite à apresentação de propostas a nível europeu. Contudo, o Estado português, ao invés de lançar um convite à apresentação de propostas, optou por um investidor no capital de um operador existente.

Por outro lado, o Estado português não procedeu à consulta das companhias aéreas que utilizam os referidos aeroportos, omitindo, assim, uma das formalidades impostas pela directiva.

A actual situação coloca, assim, em causa a concorrência efectiva no serviço de assistência em escala e a independência dos prestadores de serviços de *handling*.

A ausência de concorrência pode também prejudicar as companhias áreas, conduzindo ao pagamento de custos suplementares e a uma baixa qualidade do serviço, bem como ser prejudicial para os próprios passageiros e transportadores de carga.

O Estado português dispõe agora de dois meses, a contar da notificação do parecer fundamentado, para responder ao pedido da CE e aplicar correctamente a directiva.

Na ausência de uma resposta considerada satisfatória, a CE poderá intentar uma acção contra o Estado português junto do Tribunal de Justiça da União Europeia, que pode decidir pela aplicação de uma multa elevada, condenando o Estado português.

© 2011 Macedo Vitorino & Associados