AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Audição da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas da Assembleia da República

Ligações aéreas Lisboa-Funchal

Ana Sofia Rodrigues

Economista-Chefe e Diretora do Gabinete de Estudos e Acompanhamento de Mercados

Autoridade da Concorrência

5 de abril de 2017

Tópicos

1. Enquadramento
2. A importância da concorrência
3. Poder de mercado, unilateral e coletivo
4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal
5. Exposições feitas à AdC
6. Conclusão

1. Enquadramento

- Em 16 de fevereiro de 2017, o Presidente do Conselho de Administração da ANA-Aeroportos de Portugal (ANA) referiu numa entrevista que poderia existir uma **"cartelização" entre a TAP e a easyJet na rota Lisboa-Funchal**
- Na sequência destas declarações, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas entregou um requerimento para ouvir, no Parlamento, a Autoridade Nacional de Aviação Civil, a Autoridade da Concorrência (AdC) e a ANA
- Face à solicitação da **Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas,** a AdC respondeu a 22 de março, com base em:
  - Nota de análise sobre a concorrência da rota Lisboa-Funchal, focada no período após 2008, em que a rota Lisboa-Funchal passou a ser operada em contexto de mercado liberalizado e em que a easyJet entrou na rota em causa
  - Recolha das exposições feitas à AdC relativas às ligações aéreas com a Madeira

2. A importância da concorrência

AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

- Num contexto de concorrência, cada operador económico é **livre de entrar, permanecer e sair do mercado** e **decide de forma autónoma** as variáveis estratégicas sob o seu controlo
- Um mercado concorrencial permite a entrada de empresas mais eficientes e afasta as empresas menos eficientes dos mercados
- A concorrência coloca maior exigência sobre as empresas e proporciona:
  - Preços mais baixos
  - Melhor qualidade e maior variedade de bens/serviços
  - Mais inovação

3. Poder de mercado, unilateral e coletivo

- O poder de mercado caracteriza-se pela capacidade dos operadores, num determinado mercado, para cobrar **preços superiores àqueles que estariam associados a uma situação concorrencial.**
- Pode resultar de uma variedade de fatores:
  - Escassez de oferta em períodos de maior procura é suscetível de conferir capacidade aos operadores para aumentar o preço cobrado aos consumidores.
  - Uma reduzida sensibilidade em relação a variações no preço é suscetível de reforçar o poder de mercado conjunto dos operadores.
- O poder de mercado também pode ser exercido coletivamente pelas empresas
  - A fixação conjunta de preços, por empresas concorrentes num mercado relevante, constitui uma prática restritiva à luz da Lei da Concorrência.
  - No entanto, o mero paralelismo de comportamento, por si só, não indicia uma prática restritiva da concorrência.

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- A AdC elaborou uma nota de análise para melhor compreender o grau da concorrência na rota Lisboa-Funchal.
- Esta análise foi desenvolvida com base nos dados disponibilizados pela ANA, assim como informação publicamente disponível.
- **Limitações da análise*:***
  - A complexidade da estratégia de preços das companhias aéreas, com várias tarifas diferentes para o mesmo voo, torna difícil estabelecer uma comparação de preços.
  - A comparação de preços é ainda dificultada pela utilização dos preços médios dos voos, uma vez que não se dispõe de dados de preços desagregados pelo tipo de serviço ou tarifário das companhias para a rota em análise.
  - Análise meramente exploratória: a simples análise de evolução de preço não permite aferir da existência de uma prática restritiva da concorrência. O mero paralelismo de comportamento, por si só, não indicia ilícito à Lei da Concorrência.

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- **Sem prejuízo, com base na breve análise da informação que nos foi disponibilizada, não se pode concluir pela existência de indícios sugestivos de uma coordenação de comportamentos** por parte da TAP e easyJet.
- **Os preços das companhias aéreas na rota será influenciado por choques comuns**, tais como a sazonalidade da procura e variações nos custos de *inputs* comuns.
  - Aumentos de preços em períodos de maior procura (e.g., Natal, Passagem de Ano) poderão refletir o equilíbrio entre a oferta, eventualmente escassa, e a procura, traduzindo-se em preços mais elevados.
- É assim possível que estes **picos de preços sejam o reflexo de as restrições de capacidade**, em termos de frequências/lugares nos voos Lisboa-Funchal, se tornarem ativas, conferindo poder de mercado às empresas.

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- **Existem algumas especificidades na rota que são passíveis de reforçar a capacidade dos operadores de exercer poder de mercado** e aumentar o preço face àquele que vigoraria numa situação de concorrência:
  - **O aeroporto da Madeira apresenta dificuldades acrescidas em movimentos de aterragem e descolagem**, sendo necessário uma licença especial de operações para os pilotos. Estas dificuldades técnicas podem constituir barreiras à entrada e à expansão na rota em causa.
  - **A necessidade de obtenção de faixas horárias pode constituir uma barreira à entrada e à expansão na rota em causa**, se existir escassez de faixas horárias atrativas, uma vez que é necessário deter uma faixa horária para uma companhia aérea aterrar ou descolar nos aeroportos da Madeira e Lisboa.

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- **Atualmente, na rota Lisboa-Funchal estão ativas a TAP e a easyJet.** A TAP oferece no total 93 frequências semanais e a easyJet oferece 33.
- As quotas de mercado, em número de passageiros, mostram que a representatividade da TAP na rota é substancialmente superior à da easyJet. O valor do Índice de Herfindal Hirschman (IHH) é de 5913 – correspondendo a um nível elevado de concentração.

Número de passageiros e quotas na rota Lisboa-Funchal, 2014-2016

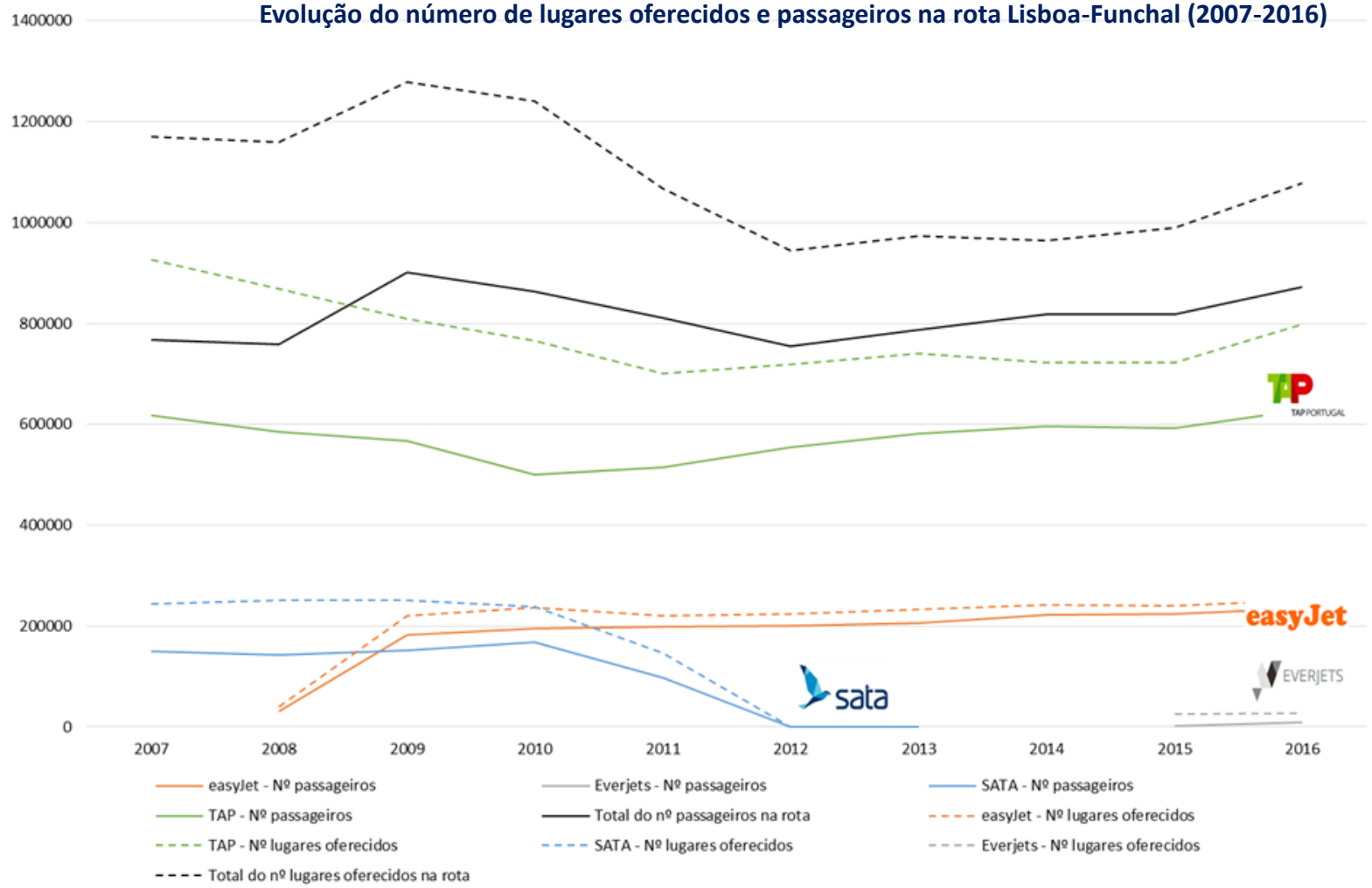
Companhia Aérea	2014		2015		2016	
	Número de Passageiros	Quota	Número de Passageiros	Quota	Número de Passageiros	Quota
TAP	596.739	**73,0%**	592.663	**72,4%**	627.695	**72,0%**
easyJet	221.284	**27,0%**	224.077	**27,4%**	235.198	**27,0%**
Everjets			1.834	**0,2%**	8.880	**1,1%**
Total	818.023	100%	818.574	100%	871.773	100%

Fonte: Dados do Grupo ANA.

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Evolução do número de lugares oferecidos e passageiros na rota Lisboa-Funchal (2007-2016)



Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- Apesar do grau de concentração da rota Lisboa-Funchal ser elevado, destacam-se alguns aspetos que **fragilizam a hipótese de concertação de comportamentos**:
  - Significativa **diferenciação ao nível dos serviços** oferecidos pelas duas companhias.
    - A TAP é classificada como uma companhia tradicional, enquanto a easyJet é classificada de companhia *low-cost.*
    - a TAP oferece um maior número de frequências diárias e, como tal, maior flexibilidade na escolha de horários.
  - A TAP e a easyJet não têm acordos *code-share* na rota Lisboa-Funchal nem fazem parte da mesma rede de alianças internacional.
    - A TAP tem pelo menos três acordos code-share com a Emirates, a Etihad Airways e a companhia Azul que incluem a rota Lisboa-Funchal.

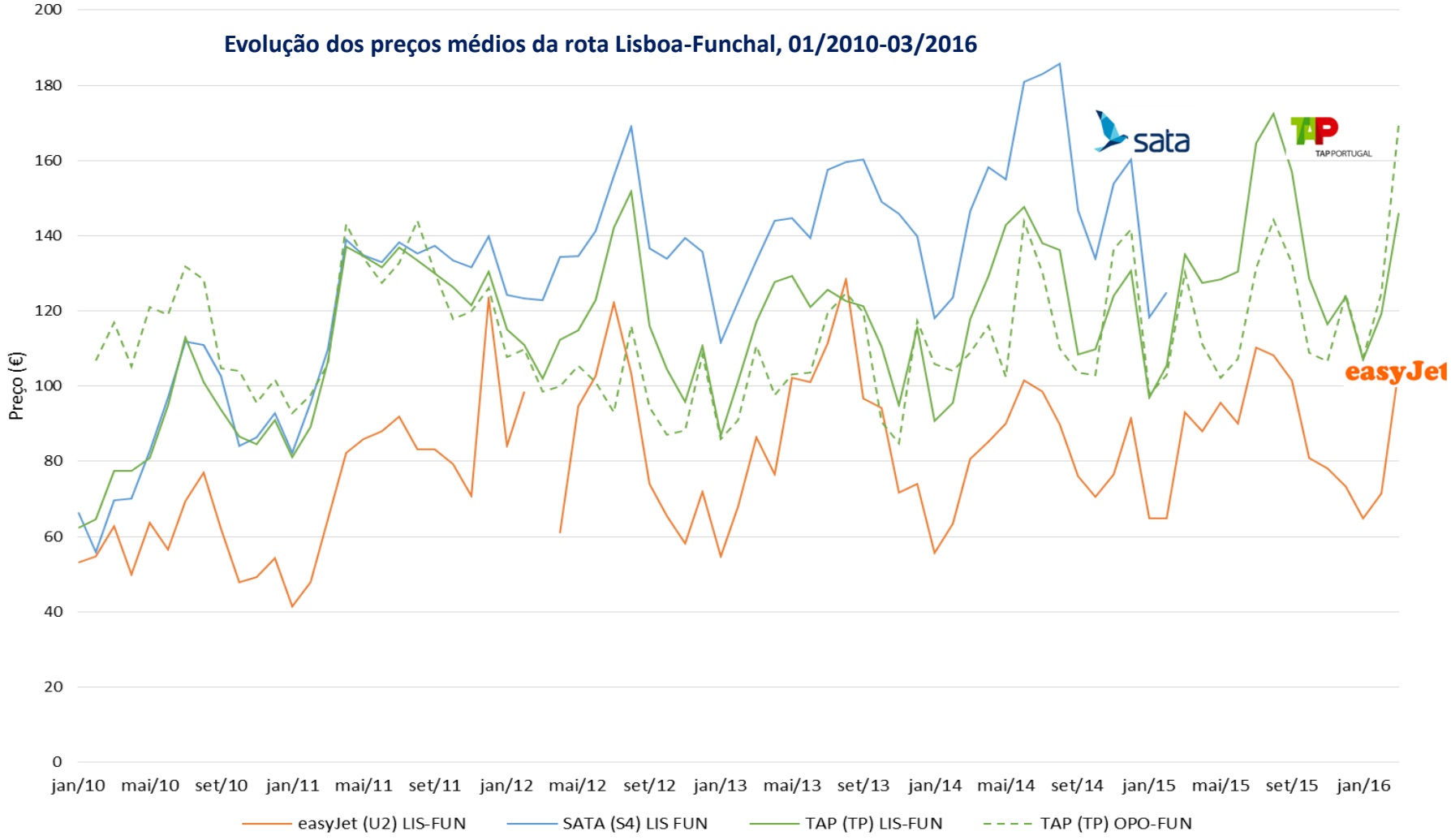
4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- Os preços médios da TAP tendem a ser superiores aos da easyJet.
- Os preços médios das duas companhias não apresentam uma variação substancialmente sequencial e semelhante para o período em análise.

Preços médios anuais (€)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TAP (TP)	86	122	117	114	123	132
SATA (S4)	86	126	138	142		
easyJet (U2)	58	78	85	89	82	87
Preço relativo TP/U2	1.5	1.5	1.4	1.3	1.5	1.5
Variação % do desvio da companhia com o preço médio máximo em relação à média (não ponderada)	12%	16%	22%	24%		

Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

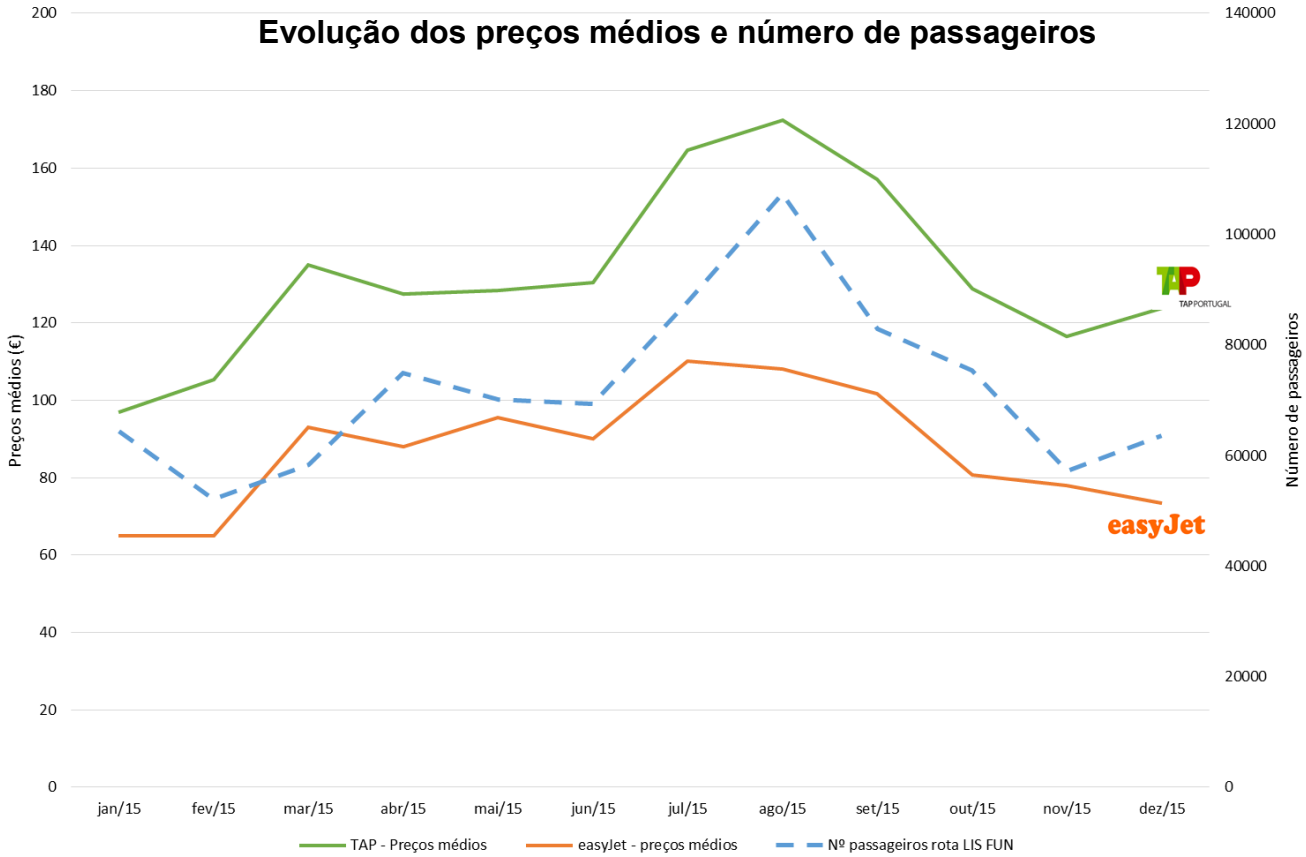
4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal



Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- Evolução dos preços médios sugere o efeito da sazonalidade da procura nas estratégias de preço dos operadores.



Fonte: Dados do Grupo ANA (Base de dados: BI).

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- **As companhias aéreas poderiam ainda concertar no número de lugares oferecidos** para diminuir ou manter constante o número de lugares oferecidos e evitar uma guerra de preços.
- A AdC analisou a evolução do número de lugares oferecidos e do número de faixas horárias.
  - O número de lugares oferecidos e o número de faixas horárias na rota em análise apresentam alguma variação que à partida não parece ser consistente com uma prática de concertação.
  - Como tal, **não podemos concluir que exista uma coordenação destes fatores entre as companhias TAP e easyJet na rota Lisboa-Funchal.**

4. A concorrência da rota Lisboa-Funchal

- **A AdC analisou ainda as entradas e saídas nas rotas Lisboa-Funchal e Porto-Funchal:**
  - Em novembro de 2015, a Everjets entrou no mercado de voos regulares de passageiros com um voo diário na rota Lisboa-Funchal e suspendeu totalmente os voos regulares em Maio de 2016.
    - A presença da companhia Everjets não parece ter tido um impacto significativo nos preços médios da TAP e da easyJet.
  - A easyJet começou a operar na rota Porto-Funchal em maio de 2016, onde apenas a TAP e a Transavia operavam voos regulares
    - A entrada da easyJet alterou a distribuição das quotas calculadas com base no número de passageiros na rota Porto-Funchal.
    - A entrada da easyJet coincide com uma diminuição do número de faixas horárias e da quota da TAP na rota Porto-Funchal.

5. Exposições feitas à AdC

AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

- **A AdC recebeu um total de três exposições relativas às ligações aéreas entre Portugal continental e a Madeira:**
  - Em 16 de fevereiro de 2017 relativa às alegações públicas sobre a possível concertação em análise.
  - Em 10 de maio de 2006 e 12 de março de 2008, duas exposições de consumidores suscitando a questão dos preços praticados, que consideravam elevados.
  - Entre a exposição datada de 2008 e a recebida em 2017, a AdC não recebeu qualquer exposição sobre este tema.
- **Em face da informação disponível, e tendo em consideração as exposições recebidas, não foi possível concluir pela existência de uma prática concertada ou acordo anticoncorrencial.**

6. Conclusão

- Com base na breve análise da informação que foi possível recolher, e das exposições recebidas, não se pode concluir pela existência de uma coordenação de comportamentos por parte da TAP e easyJet.
- Tal não exclui, contudo, a possibilidade de intervenção da AdC sempre e na medida em que detete a existência de quaisquer práticas restritivas da concorrência.