



Concorrência no sector dos transportes

Abel M Mateus

Sumario

Especificidades na definição de mercados relevantes:

- Mercado geográfico, por experiência
- Elasticidades de substituição entre modos de transporte
- Economia de redes: hub and spokes
- Barreiras à entrada

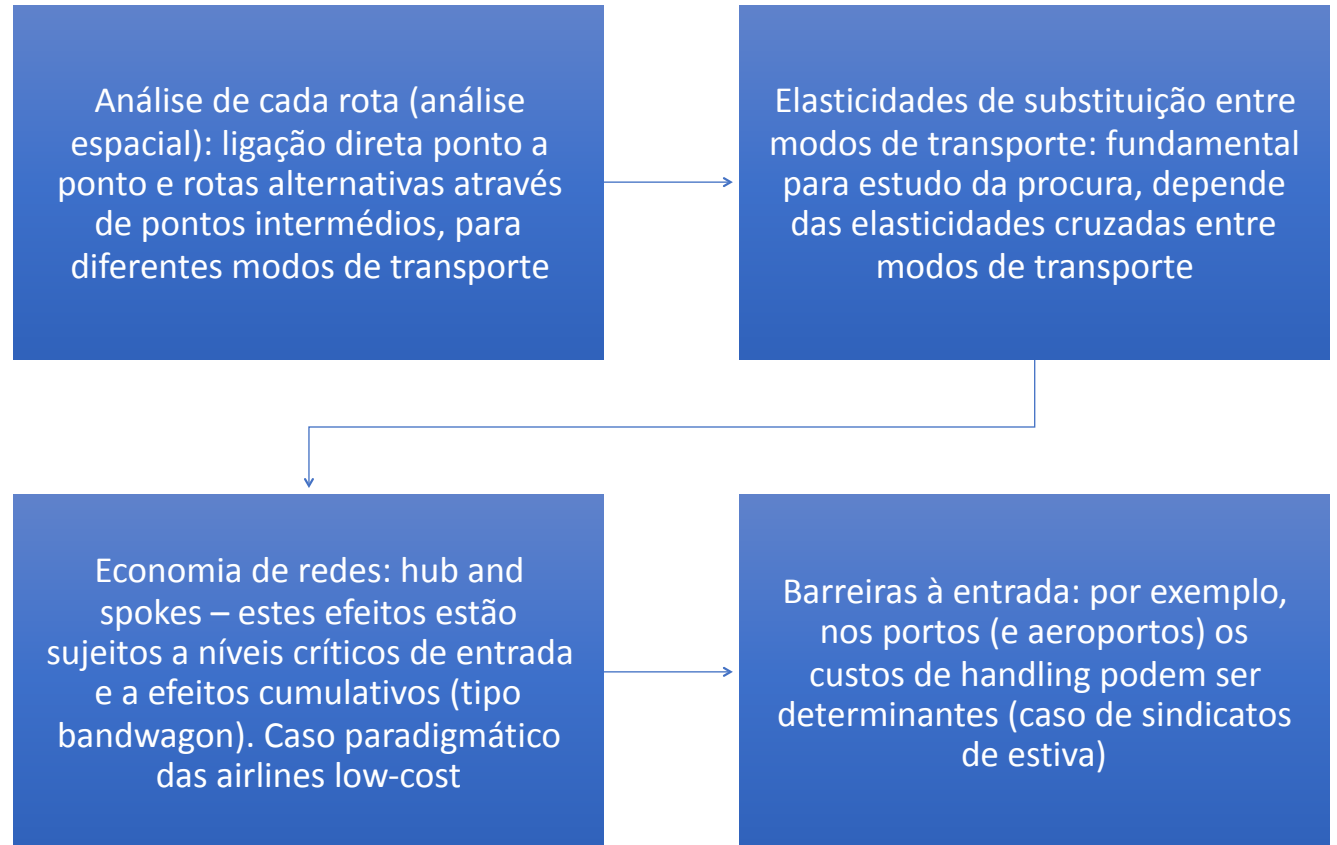
Fusões e aquisições

- Fusões nos transportes aéreos: alguma especificidade:
- Fusões nos transportes terrestres

Regulação e concorrência

- Os mercados urbanos de transportes
- Taxis e Uber: inovação e mercados digitais

Definição mercados relevantes



Fusões e aquisições

Fusões entre empresas de transporte aéreo na Europa	EU Commission: 16 cases , 12 mergers were cleared; 3 were prohibited (Ryanair/AerLingus in 2007, Olympic Air/Aegean in 2011, Ryanair/Aer Lingus in 2013); 1 notification was withdrawn (Ryanair/Aer Lingus in 2009) (ref. 2015)
Rejeição da fusão entre Airlingus e Ryanair	Posição dominante no Aeroporto de Dublin (80%) Eficiências não eram verificáveis e específicas Remédios propostos não aceites
Aquisição da Portugalia pela TAP	Aprovada: importância da failing defense? Caso atual da Lufthansa/Air Berlin
Caso da Arriva-Barraqueiro e Brisa-A8	Reversão por Ministro da Economia em 2007 Deficiências na argumentação e introsão na AdC Ainda faz sentido esta prerrogativa?

Table 1 -Air France, Lufthansa, BA, and Iberia M&A

Company	Main Mergers & Acquisitions (Chronological)
Air France	AF Acquires Aer Inter and UTA (1989); acquires 34% stake in Societe Nouvelle Air Ivoire (2000); Purchases CityJet (amongst other smaller carriers, 2000); merger of AF-KLM (2004); purchase of VLM Airlines (2008, Belgium); purchases 25% of Alitalia (2009)
Lufthansa	Takeover of Eurowings and Germanwings (2000-2009). Purchased Air Dolomiti (99-03). Acquired BMI (2000-09, later sold to IAG). Acquired Swiss International Airlines (2005-2007), 19% of jetBlue (US, 2007), Edelweiss Air (2008), 45% stake in Brussels Airlines (formerly Sabena, 2009), and Austrian Airlines (2009).
BA	Acquisition of British Caledonian (1988), Dan-Air (1992), TAT European Airlines (1996), and Air Liberté (France, 1997). Sale of its 18.25% stake in Qantas (2004). Stake of 15% in Flybe (2007); merger with Iberia, forming IAG (2011). IAG absorbs Vueling, acquires BMI (from Lufthansa, 2012), buys Aer Lingus.
Iberia	In a joint venture with 4 other companies, Iberia forms low cost airline, ClickAir (2006). ClickAir and Vueling merge (2009), giving Iberia control of Vueling. Merger with BA (forming IAG, 2011).

Deal	Outcome	Commission Decision/Conditions (if any)
Air France/KLM (2004)	Approved	Commission found that the merger will eliminate or significantly reduce competition on 14 routes. As a remedy, AF-KLM committed itself to surrender 47 pairs of slots on the routes.
Lufthansa/Swiss (2005)	Approved	Commission found that acquisition would eliminate competition on several intra-European routes. Lufthansa agreed to surrender slots on these routes.
Lufthansa/Eurowings/ Germanwings (2005)	Approved	Commission found that the acquisition eliminated competition on three routes: Cologne/Bonn-Vienna, Stuttgart-Vienna, Stuttgart-Dresden. Lufthansa agreed to surrender slots at Stuttgart and Vienna.
KLM/Martinair (2008)	Approved	Commission found that deal would not significantly impede competition. No conditions placed.
Lufthansa/SN Brussels (2009)	Approved	Commission found competition concerns on routes from Brussels to Hamburg, Munich, Frankfurt, and Zurich. Lufthansa made commitment to offer slots that would allow new entrants to operate flights on these routes.

Lufthansa/Austrian Airlines (2009)	Approved	Commission identified various concerns and Lufthansa makes commitment to offer slots on the routes from Vienna to Frankfurt, Munich, Stuttgart, Cologne and Brussels.
Iberia/Vueling/ClickAir (2009)	Approved	Commission found that deal would restrict competition or even lead to a monopoly on 19 routes. Remedy agreed to was to offer slots at several airports, in particular Barcelona and Madrid.
Lufthansa/BMI (2009)	Approved	No conditions placed.
BA/Iberia (2010)	Approved	No conditions placed.
IAG/BMI (2012)	Approved	Commission found that transaction would lead to high market shares/monopoly on flights out of Heathrow. IAG agreed to release 12 daily slot pairs in LHR.
IAG/Aer Lingus (2015)	Approved	Approval conditional upon release of 5 daily slots at Gatwick

Sources: European Commission, Case No COMP/M.3700 Air France/KLM; Case No COMP/M.3770 LUFTHANSA/SWISS; Case COMP/M.3940 Lufthansa/airwings; Case No COMP/M.5141 - KLM/MARTINAIR; Case No COMP/M.5335 - LUFTHANSA/SN AIRHOLDING; Case No COMP/M.5440 - LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES; Case COMP/M.5364 - Iberia/Vueling/Clickair; Case No COMP/M.5403 - Lufthansa/BMI; Case No Comp/M.5747 - Iberia/British Airways; Case No COMP/M6447 - IAG/BMI; Case No M7541 - IAG/Aer Lingus

'the Commission took care to carry out an in-depth analysis of the conditions of competition by taking account of factors other than just market shares, such as the effects of the concentration on competition between Ryanair and Air Lingus, the reactions which could be expected from customers and competitors and the actual situation on each route affected by the concentration (1)'.

'although the importance of market shares may vary from one market to another, (...) very large market shares are in themselves, save in exceptional circumstances, evidence of the existence of a dominant position. (...). That may be the situation where there is a market share of 50 % or more (...) (20)'.

Ryanair e Air Lingus: mergers rejected in 2004, 2009? and 2013

- Market share of 80% in Dublin
- Overlaps in 30 routes to/from Dublin

- Potential entry

'the mere threat of an entry (...) is not sufficient. (...). What counts is the prospect of an entrant which offsets the anti-competitive effects specifically established in the contested decision (...). (14)'

- Efficiency analysis: not verifiable and merger specific

(merger specificity). Those three conditions (verifiability, consumer benefit and merger specificity) are cumulative (sections 7.10.1 and 7.10.4 of the contested decision).

in terms of which the concentration would not give rise to any risk for competition on account of the efficiencies connected with the application to Aer Lingus of Ryanair's low-fares business model. Those efficiencies would derive from cost savings relating to staff costs, aircraft ownership costs, maintenance costs, airport charges, ground operational costs and distribution costs. According to Ryanair, those efficiencies cannot be obtained by any alternative transaction and would not be achieved by the two companies individually in the absence of the concentration. Those efficiency gains would be passed on to consumers in terms of reduced fares, higher frequencies and more routes for passengers, and also in terms of better quality products and services, without affecting Aer Lingus's quality of service (section 7.10.2 of the contested decision). Aer Lingus's analysis is also set out in the contested decision (section 7.10.3).

- Insufficiency of Remedies

the Commission could not be satisfied in the present case that mere slots would ensure access to a route. This is not a transaction involving active operators which have a home airport in different countries. Ryanair and Aer Lingus operate from the same airport, Dublin Airport, where they

- Acceptance of surveys and econometric analysis

The fixed-effects regression analysis made it possible, inter alia, to validate the hypothesis that 'depending on the specification, ... Ryanair's presence is associated with Aer Lingus charging around 7-8% lower prices when considering city-pairs reflecting the Commission's retained market definition and around 5% lower prices when considering airport-pairs'. In the Commission's view, that effect is economically and statistically significant in all of the tested regressions (recital 485 of the contested decision). The applicant, by contrast, claims that this indicates only limited competition.

Aquisição da Portugália pela TAP (2007)

- Apesar de a TAP passar a monopólio na ligação aérea entre Lisboa e Porto, a aquisição foi autorizada, sujeita a condições
- Disponibilização, a qualquer terceiro interessado em operar na rota Lisboa - Porto, de um conjunto de slots nos aeroportos de Lisboa e do Porto (ninguém interessado)
- Congelamento do número de voos da TAP na rota Lisboa - Porto, a partir do momento em que um novo operador independente da TAP passe a oferecer serviços (nenhum operador)
- Celebração de acordos de Interline com terceiros interessados em operar nas rotas Lisboa - Porto, Lisboa - Funchal e Porto - Funchal, a pedido destes (ninguém interessado)
- Indexação das tarifas praticadas pela TAP, na rota Lisboa - Porto, às tarifas que pratica na rota Lisboa - Madrid, considerada uma rota concorrencial equivalente (cumprido por 1 ano)
- Garantia mínima de frequências e de capacidade, em voos operados pela TAP na rota Lisboa – Porto (cumprido)

Proibição conc. Arriva-Barraqueiro

- A Autoridade da Concorrência (AdC) decidiu proibir a operação de concentração que envolve
- a aquisição do controlo conjunto da empresa *Arriva Transportes da Margem Sul* (ATMS) pelo
- grupo Barraqueiro e pelo grupo Arriva, por entender que a operação em causa é susceptível de
- criar uma posição dominante da qual poderiam resultar entraves significativos à concorrência
- no mercado do **transporte público rodoviário e ferroviário, compreendendo todos os**
- **percursos realizados no eixo Lisboa/Setúbal, via travessia Ponte 25 de Abril.**
- Esta operação levaria à eliminação da concorrência, ao reduzir de 2 para 1 o número de
- concorrentes efectivos que, juntos, deteriam **96% de quota de mercado**. A realizar-se a
- operação proposta, mais de 70 000 passageiros, que efectuam diariamente a travessia da Ponte
- 25 de Abril em transportes públicos rodoviários e ferroviários, seriam afectados. Estes
- consumidores deixariam de ter alternativa viável e concorrencial, dado que a “nova empresa”
- não sofreria pressão concorrencial para manter e/ou melhorar a qualidade do serviço público
- prestado, bem como para praticar preços mais favoráveis.

Aquisição da A8 pela Brisa (A1)

- Mercado relevante: exploração da concessão da autoestrada (Lisboa-Leiria e Lisboa-Porto) i.e. construção, manutenção, conservação e exploração do serviço
- Substituibilidade entre os troços: (i) forte redução do tráfego da A1 quando a A8 entrou em funcionamento; (ii) estudo econométrico mostrou elasticidade cruzada no tráfego de 1,5 (Steer Davis Gleave)
- Concorrência pelo preço: os preços regulados são preços máximos
- Pela qualidade: manutenção e conservação, serviços auxiliares prestados aos utilizadores

Reversão pelo Ministro da Economia

- em causa a independência legalmente consagrada da Autoridade
- **avaliação mais ampla??** implicaria que a decisão ministerial avaliasse não só os elementos que a lei claramente submete à apreciação do Ministro (*os interesses fundamentais para a economia nacional*) mas, para além disso, reavaliasse igualmente aqueles outros que foram já sujeitos à apreciação da Autoridade (*as desvantagens para a concorrência*). Ora, o entendimento da Autoridade é que este último conjunto de elementos só poderá eventualmente ser reavaliado em sede judicial e ainda assim estritamente em termos de controlo de legalidade
- Significa isto que a avaliação concorrencial efectuada pela Autoridade deverá ser tomada, **tal qual**, pelo Ministro da Economia, para efeitos da ponderação **política** que este realizará face aos interesses fundamentais para a economia nacional

- Reavaliação : a secção II e III faz justamente a uma avaliação concorrencial da operação previamente analisada pela Autoridade da Concorrência
- Quadro VI como título “A experiência europeia demonstra que a exploração de vias concessionadas alternativas por diferentes operadores não favorece a concorrência em preço”
- A fundamentação de uma decisão deste tipo com recurso a argumentos como o facto de a empresa em causa necessitar de ganhar dimensão para poder tornar-se competitiva, pagar impostos ou estar cotada em Bolsa abre a porta à utilização de argumentos perante o Ministro da Economia que podem por em causa a lei da concorrência

Será altura de rever esta disposição da Lei?

- O que significa o interesse público? Difícil de interpretar, como se viu
- Introsão nas áreas juris-concorrenciais
- Não seria de melhor especificar, p.ex., segurança nacional, estabilidade financeira
- Porém: Problema mais complicado do controle de aquisições por empresas fora da UE, que sejam ou controladas por Estados ou que possam ser instrumentalizadas por Estados, em setores estratégicos (que setores?)
 - EUA, Alemanha, Austrália têm Comissões Parlamentares para fazer este tipo de controle, que é de segurança nacional e não de concorrência

Regulação e concorrência

- Um dos casos paradigmáticos de sucesso na des-regulação: transportes aéreos. Nos anos 60 e 70 havia regulação de preços acima dos custos marginais. Perdas para o consumidor, falta de inovação (receio com segurança)
 - Concorrência vigorosa entre grandes empresas, mas no longo prazo limitados por elevados custos marginais
 - Entrada das low-cost, que mostraram que os custos de entrada são baixos, e que os custos marginais de longo prazo também se podem reduzir significativamente
 - Atenção: complementaridade entre transporte de passageiros, descontos de grandes blocos de compras de aeronaves e subsequente venda, negociação de baixos salários para pessoal
- Os mercados urbanos de transportes
- Taxis e Uber: inovação e mercados digitais

Uber e o aluguer de carros com condutor (sharing economy?)

- Advocat General opinion (composite service)
- **the service offered by Uber cannot be classified as an ‘information society service’**
- **the service offered by the Uber platform must be classified as a ‘service in the field of transport’**
- **is not governed by the principle of the freedom to provide services** in the context of ‘information society services’ and that it is thus subject to the conditions under which non-resident carriers may operate transport services within the Member States (in this case, possession of the licences and authorisations required by the city of Barcelona’s regulations)

Estudo da AdC

- **A Autoridade da Concorrência (AdC) defende uma revisão do enquadramento regulamentar, que:**
- **Avalie e pondere a necessidade e proporcionalidade das restrições quantitativas à entrada**
 - **Eliminação dos numeros clausus (taxis)**
 - **Eliminação restrições geográficas**
- **Reduza os requisitos de certificação e licenciamento ao necessário para resolver falhas de mercado**
 - **Sobretudo: segurança e proteção do consumidor**
- **Flexibilize as atuais disposições regulatórias aplicáveis às tarifas dos serviços de táxi, conferindo maior liberdade na determinação de preço aos operadores**
 - **Apenas preços máximos nos hailing taxis e praças de taxis (problema do monopólio temporário)**

Continuação

- **Confira incentivos para concorrência no binómio preço/qualidade, eliminando requisitos ao nível da qualidade de serviço**
- **AdC considera que a revisão regulamentar não deve privilegiar um modelo de negócio ou segmento face a outro**, para assim estabelecer um “*level playing field*” entre os diversos operadores, em benefício da concorrência e do bem-estar dos consumidores
- Problemas e observações:
 - Como resolver o problema dos custos com as licenças de taxis que refletem as restrições regulatórias existentes (entre 3,5 milhões de euros e 5,9 milhões de euros)? Reforma gradual?
 - Maior liberdade na negociação de preços entre empresas consumidoras e prestadoras de serviços
 - Publicitação de estrutura de tarifas obrigatória
 - Caso do RU mostra que preços máximos nunca devem ser muito afastados de preços de equilíbrio
 - Será o regime de admissão e o sistema de pontuação da Uber suficiente para vetar maus condutores? (segurança)
 - A plataforma digital da Uber já está a ser replicada pelos taxis nalguns países (convergência tecnológica)