



**Ccent. 49/2017  
Travel Service / CSA**

**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]

25/01/2018

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

**Processo Ccent. 49/2017 – Travel Service / CSA**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 20 de dezembro 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 (“Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição de controlo exclusivo da Ceské aerolinie a.s (“CSA”), a transportadora nacional Checa, pela Travel Service, a.s (“Travel Service”).
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 a) 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 Travel Service é uma companhia aérea checa que opera voos regulares sob a marca SmartWings, voos *charter* e voos privados na categoria Jet de negócios. A Travel Service presta ainda serviços de locação em regime de *dry lease*<sup>1</sup> ou *wet lease*<sup>2</sup>, bem como serviços de transporte de carga, **[CONFIDENCIAL – estratégia comercial da empresa]**. A empresa está estabelecida no aeroporto de Praga e tem subsidiárias na Eslováquia, Polónia, Alemanha e Hungria. Os seus aviões voam para mais de 300 aeroportos em 4 continentes.
4. A Travel Service não é membro de nenhuma aliança entre companhias aéreas e **[CONFIDENCIAL – estratégia comercial da empresa]**.
5. A Travel Service opera voos diretos nas seguintes rotas com pontos de origem/destino em Portugal: Praga (PRG) — Faro (FAO) e Praga (PRG) — Funchal (FNC). A Travel Service tem parcerias em *codeshare* com a CSA em várias das rotas que partem dos aeroportos de Praga e de Ostrava e que incluem pontos de destino em Portugal (nomeadamente Porto e Lisboa).
6. O volume de negócios nos três últimos anos, realizado pela Travel Service, em Portugal (calculado nos termos do artigo 39.º da lei da Concorrência), no Espaço Económico Europeu (“EEE”) e a nível mundial é o seguinte:

---

<sup>1</sup> Aluguer de aeronaves sem tripulação.

<sup>2</sup> Aluguer de aeronaves com tripulação.

**Tabela 1 – Volume de negócios da Travel Service, para os anos de 2014, 2015 e 2016**

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

Fonte: Notificante.

## 2.2. Empresa Adquirida

7. A CSA é a transportadora aérea nacional Checa, com o seu *hub* localizado no aeroporto de Praga. Esta empresa efetua voos para mais de 100 destinos em 45 países em toda a Europa, Médio Oriente e Ásia e é membro da *SkyTeam Alliance*, dispondo, neste âmbito, de acordos de *codeshare* com algumas companhias aéreas<sup>3</sup> nos vários continentes.
8. A CSA opera voos diretos nas seguintes rotas com pontos de origem/destino em Portugal: Praga (PRG) — Porto (OPO) e Praga (PRG) — Lisboa (LIS) e dispõe de parcerias em *codeshare* com a Travel Service nas rotas operadas por esta última que ligam Praga a Portugal (em particular, Faro e Funchal).
9. Para além do transporte aéreo de passageiros, que constitui a sua atividade principal, a CSA oferece serviços de transporte de carga no espaço de porão das suas aeronaves de passageiros, atividade que é desenvolvida por uma unidade organizacional distinta, a CSA CARGO.
10. A CSA oferece também, de forma muito pontual, serviços de voos *charter* a clientes que o solicitem. Neste âmbito, **[CONFIDENCIAL – estratégia comercial da empresa]**<sup>4</sup>.
11. O volume de negócios nos três últimos anos, realizado pela CSA, em Portugal (calculado nos termos do artigo 39.º da lei da Concorrência), no EEE e a nível mundial é o seguinte:

**Tabela 2 – Volume de negócios da CSA, para os anos de 2014, 2015 e 2016**

<i>Milhões Euros</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Portugal</b>	[<5]	[<5]	[<5]
EEE	[>5]	[>5]	[>5]
Mundial	[>5]	[>5]	[>5]

Fonte: Notificante.

<sup>3</sup> Acordos de *codeshare* celebrados, nomeadamente, com a Air France, KLM, Delta, Korean Air, Vietnam Airlines, China Airlines, China Southern, Tarom, Air Europa, Aeroflot, Aeromexico, Middle East Airlines, Alitalia e China Eastern. Não foi formalizada nenhuma *joint-venture* entre a CSA e qualquer outro membro da *SkyTeam alliance*.

<sup>4</sup> A CSA não vende **[CONFIDENCIAL – estratégia comercial da empresa]**.

### 3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

12. Resulta da presente operação de concentração a passagem de um controlo conjunto para um controlo exclusivo da Travel Service sobre a CSA.
13. Atualmente a CSA é controlada conjuntamente pelo Estado da República Checa, através da empresa PRSKO a.s., com 19,75% do respetivo capital social, e pela Travel Service com 34% do capital social. Os restantes acionistas são a Korean Airlines (com 44% do capital social) e a Ceská pojisftovna a.s. (titular de ações correspondentes 2,26% do capital social da CSA)<sup>5</sup>.
14. Em resultado da operação de concentração a Travel Service irá aumentar a sua participação social na CSA de 34% para 97.74%, o que lhe permitirá exercer o controlo exclusivo sobre a sociedade. Refere, no entanto, a Notificante que no caso **[CONFIDENCIAL – teor contratual]**.
15. A operação que se analisa dispõe de natureza horizontal dado a Notificante e a Adquirida disporem de acordos de *codeshare* recíprocos nas rotas em que ambas operam de e para Portugal, a saber as rotas Praga-Faro-Praga; Praga-Funchal-Praga; Praga-Porto-Praga e Praga-Lisboa-Praga.
16. A operação de concentração é, segundo a Notificante, igualmente notificável na República Checa, em Espanha, em Chipre e na Rússia.

### 4. MERCADOS RELEVANTES

#### 4.1. Mercados do Produto e Geográfico Relevantes

17. A CSA opera voos diretos nos seguintes pares de cidades com origem/destino no território nacional: Praga – Porto e Praga – Lisboa. A rota Praga - Porto é oferecida exclusivamente como um serviço sazonal durante a temporada de Verão e a rota Praga – Lisboa é operada nas temporadas de Verão e DE Inverno (desde a temporada de Verão de 2017).
18. Por via do **acordo de codeshare** que mantém com a Travel Service, a CSA também se encontra presente nas rotas que a primeira efetua com impacto no território nacional, a saber: Praga – Funchal e Praga – Faro<sup>6</sup>.
19. De acordo com a prática decisória da AdC<sup>7</sup> e da Comissão Europeia<sup>8</sup>, o ponto de partida para a definição de mercados relevantes relativos ao transporte aéreo de passageiros

---

<sup>5</sup> O controlo conjunto decorre do **[CONFIDENCIAL – Teor contratual]**.

<sup>6</sup> De acordo com informação prestada pela Notificante estas rotas são operadas apenas na estação de verão.

<sup>7</sup> Processos Ccent. 24/2017 – Brussels Airlines/Thomas Cook Airlines Belgium, 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>8</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

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

são os pares Origem/Destino (O/D) ou rotas, na medida em que os passageiros que pretendem viajar numa determinada rota tenderão a não alterar o seu ponto de partida ou de destino em resposta a um pequeno, mas significativo e não transitório, aumento dos preços dos serviços de transporte aéreo na referida rota.

20. Após identificar as rotas, que *in casu* correspondem às rotas referidas *supra*, cumpre olhar para as características dos serviços nelas prestados e aferir se existe substituíbilidade, na perspetiva da procura, entre (i) voos com origem ou destino em aeroportos distintos que servem a mesma zona geográfica (substituíbilidade entre aeroportos), entre (ii) voos diretos e voos indiretos, assim como a (iii) substituíbilidade entre voos *charter* e voos regulares.
21. A análise da substituíbilidade entre aeroportos inclui, nomeadamente, a comparação entre distâncias e tempos de viagens, tendo por referência o *benchmark* indicativo de 100km/1 hora de tempo de viagem.<sup>9</sup>
22. No caso em apreço não existem aeroportos comerciais alternativos a 100 km de distância/1 hora de viagem de Lisboa, Porto, Faro e Funchal<sup>10</sup>.
23. Por outro lado, para aferir se os (ii) 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 de 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 substituíbilidade entre voos diretos e voos indiretos será tendencialmente menor em voos de curto ou médio curso<sup>11</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.<sup>12</sup>

---

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.

<sup>9</sup> Vide Processo da Comissão M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, parágrafos 66, 102, 104 e 108.

<sup>10</sup> Poderia equacionar-se a substituíbilidade do aeroporto de Porto Santo face ao aeroporto do Funchal, análise que não se fará atendendo a que não existem voos regulares de Praga para o aeroporto de Porto Santo.

<sup>11</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>12</sup> Não obstante a substituíbilidade entre voos diretos e voos indiretos ser tendencialmente menor em voos de curto ou médio curso do que em voos de longo curso, fatores como a ligação direta não permitir uma viagem de ida e volta no mesmo dia e a percentagem do número de voos indiretos na rota ser significativa, podem ser geradores de pressão concorrencial, podendo justificar a inclusão no mesmo mercado de voos diretos e indiretos. (cfr., por exemplo: processo M. 7333 Alitalia/Etihad, § 75 e seguintes, processo M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, § 375).

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

26. No caso concreto, as rotas em causa na presente operação de concentração têm associada uma duração de voo inferior a 6 horas, sendo por isso consideradas de curta duração, onde a Notificante e a CSA apenas operam voos diretos.
27. No que diz respeito à (iii) *substituibilidade entre voos regulares e voos charter*<sup>13</sup>, importa referir que, segundo a prática decisória da Comissão Europeia e desta Autoridade<sup>14</sup>, os voos *charter* não deverão, geralmente, ser incluídos no mesmo mercado dos voos regulares na perspetiva dos passageiros sensíveis ao tempo<sup>15</sup>.
28. Para efeitos da presente operação de concentração 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 *charter*, conforme melhor adiante se demonstrará<sup>16</sup>.
29. A CSA também presta serviços de transporte de carga, muito embora esta atividade **[CONFIDENCIAL – informação relativa à atividade da empresa]**<sup>17</sup>. Considerando que a referida operação não tem um impacto significativo ao nível da concorrência neste mercado, dispensa-se a análise do mesmo.
30. Tendo presente as características dos voos operados (voos diretos, com periodicidade regular dentro das temporadas disponibilizadas, com partidas/chegada apenas num aeroporto em território checo, com distância/duração superior a 100Km/1 hora entre os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Funchal, com distância de voo entre pares origem/destino inferior a 6 horas, consideram-se os seguintes mercados relevantes para efeitos da presente operação de concentração: (i) mercado do transporte aéreo de passageiros na rota Praga-Porto-Praga; (ii) mercado do transporte aéreo de passageiros na rota Praga-Lisboa-Praga; (iii) mercado do transporte aéreo de passageiros na rota Praga-Faro-Praga; (iv) mercado do transporte aéreo de passageiros na rota Praga-Funchal-Praga).

## 5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

31. De acordo com os dados enviados pela Notificante e confirmados pela ANAC, as estruturas de oferta nos mercados relevantes em causa são as seguintes:

---

<sup>13</sup> Segundo a Notificante os voos *charters*, por oposição a voos regulares, são normalmente definidos como serviços de transporte aéreo que têm lugar fora de horários regulares, normalmente através de acordos com determinados clientes (em particular operadores turísticos).

As empresas de voos *charter* operam numa base sazonal, com um número relativamente reduzido de voos, em resposta a exigências de operadores turísticos (por exemplo, uma vez por semana, apenas durante o verão ou apenas durante a época de ski). De facto, “empresas *charter*” tradicionalmente não vendem bilhetes 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>14</sup> Cfr. Processo Ccent. 24/2017 – Brussels Airlines/Thomas Cook Airlines Belgium.

<sup>15</sup> Refira-se que a AdC não exclui a possibilidade de inclusão dos voos *charter* no mesmo mercado dos voos regulares no caso dos passageiros não sensíveis ao tempo, tendo, todavia, esta questão sido deixada em aberto.

<sup>16</sup> De acordo com informação da Notificante **[CONFIDENCIAL – estratégia comercial da empresa]**.

<sup>17</sup> A CSA estima que a sua quota de mercado ronde os **[0-10]**%.

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

**Tabela 3 – Estrutura da oferta nos mercados relevantes considerados**

Rotas	Operadores	IATA Verão 2015	IATA Inverno 2015	IATA Verão 2016	IATA Inverno 2016	IATA Verão 2017	IATA Inverno 2017/18
PRG/LIS/PRG <sup>18</sup>	Travel Service	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
	CSA	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	[20-30]%	N.D.
	TAP	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	[70-80]%	N.D.
PRG/OPO/PRG <sup>19</sup>	Travel Service	[0-5]%	N.A.	[5-10]%	N.A.	N.D.	N.A.
	CSA	[90-100]%	N.A.	[90-100]%	N.A.	N.D.	N.A.
	TAP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
PRG/FNC/PRG	Travel Service	[90-100]%	N.A.	[90-100]%	N.A.	N.D.	N.A.
	CSA	[0-5]%	N.A.	[0-5]%	N.A.	N.D.	N.A.
	TAP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
PRG/FAO/PRG	Travel Service	[90-100]%	N.A.	[90-100]%	N.A.	N.D.	N.A.
	CSA	[5-10]%	N.A.	[0-5]%	N.A.	N.D.	N.A.
	TAP	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

Fonte: Notificante e ANAC.

32. Conforme já acima referido a operação de concentração em apreço consiste na passagem de um controlo conjunto da Travel Service sobre a CSA, para um controlo exclusivo sobre esta última empresa.
33. Acresce que a sobreposição de atividades entre a Travel Service e a CSA, identificada na tabela anterior, resulta, apenas, do facto destas duas companhias terem acordos de *codeshare* entre si, permitindo a cada uma delas vender lugares para os voos e rotas onde a outra opera com voos próprios. Ou seja, não há sobreposição de voos com origem ou destino em aeroportos nacionais, entre as duas companhias, sendo que a sobreposição resulta, tão somente, dos já referidos acordos de *codeshare*.
34. Pelas razões identificadas nos dois pontos anteriores, considera-se que a operação de concentração terá um impacto limitado nas estruturas de oferta e condições de concorrência, nas referidas rotas com origem ou destino em aeroportos nacionais.
35. Conforme referido pela Notificante e confirmado pela ANAC no seu parecer, aTAP:
  - (i) detém uma presença particularmente forte no aeroporto de Lisboa, onde dispõe de uma ligação direta a Praga;

<sup>18</sup> Segundo a Notificante, a CSA começou a oferecer voos com partida de Lisboa a partir do verão de 2017, sendo esta rota operada nas temporadas de verão e inverno.

<sup>19</sup> Segundo a Notificante, a CSA opera esta rota exclusivamente na temporada verão.

- (ii) dispõe de vantagens competitivas nos aeroportos de Faro, Funchal, Lisboa e Porto, particularmente no que respeita às Partes na operação, que operam um número limitado de rotas com pontos de origem/destino nesses aeroportos;
  - (iii) oferece ligações para as rotas Funchal-Lisboa-Praga, Porto-Lisboa-Praga e Faro-Lisboa-Praga com tempos de escala de 65, 50 e 75 minutos, respetivamente.<sup>20</sup>
36. Também à semelhança do mencionado pela Notificante, a ANAC referiu que “[a] ameaça de uma potencial entrada da Ryanair nas ligações entre Faro e Praga, entre o Porto e Praga e entre Lisboa e Praga é significativa, e consubstancia um sério desincentivo contra qualquer imposição de preços *supra* competitivos em qualquer das rotas aéreas com partida destes aeroportos. Na verdade, a Ryanair já está a operar nos aeroportos de Faro, Porto, Lisboa e Praga, sendo razoavelmente expectável que entre nestes mercados se a Travel Service tentar aumentar as tarifas no cenário pós-transação. Exercício semelhante poderá ser feito relativamente à Easyjet, que já opera a partir do Funchal e de Praga”.
37. Face ao exposto, a AdC conclui que a operação de concentração em apreço não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência nos mercados relevantes *supra* considerados.

## 6. PARECER DO REGULADOR

38. 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.
39. Em particular, a ANAC referiu que “[a]ssumindo o pressuposto de que a Travel Service, em resultado desta operação de concentração irá reforçar a sua posição concorrencial nos mercados em apreço, o impacto desta operação nestes mercados não irá registar alterações significativas nas condições concorrenciais, em virtude de o número de operadores, a capacidade de lugares oferecidos e o nível de concentração do mercado se manterem inalterados”<sup>21</sup>.

## 7. AUDIÊNCIA PRÉVIA

40. 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.

---

<sup>20</sup> Tal como já referido na nota 12, fatores como a ligação direta não permitir uma viagem de ida e volta no mesmo dia e a percentagem do número de voos indiretos na rota ser significativa, podem ser geradores de pressão concorrencial, podendo justificar a inclusão no mesmo mercado de voos diretos e indiretos. No caso em apreço o pouco tempo de espera dos passageiros nas ligações previstas nas rotas Funchal-Lisboa-Praga, Porto-Lisboa-Praga e Faro-Lisboa-Praga (entre 50 e 75 minutos) pode, assim, constituir um fator de pressão concorrencial a considerar.

<sup>21</sup> Cf. Parecer da ANAC, de 10 de janeiro de 2018.



## **8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

41. 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 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 nos mercados relevantes considerados.

Lisboa, 25 de janeiro de 2018

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**

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES .....	2
2.1. Empresa Adquirente.....	2
2.2. Empresa Adquirida.....	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO .....	4
4. MERCADOS RELEVANTES.....	4
4.1. Mercados do Produto e Geográfico Relevantes .....	4
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	6
6. PARECER DO REGULADOR.....	8
7. AUDIÊNCIA PRÉVIA .....	8
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO .....	9

## **Índice de Tabelas**

Tabela 1 – Volume de negócios da Travel Service, para os anos de 2014, 2015 e 2016.....	3
Tabela 2 – Volume de negócios da CSA, para os anos de 2014, 2015 e 2016.....	3
Tabela 3 – Estrutura da oferta nos mercados relevantes considerados .....	7