



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer Técnico nº 202 /MF/SEAE/COGPI/RJ

Rio de Janeiro, 20 de julho de 2000

Referência: Ofício nº 5.698/99/SDE/GAB, de 18 de novembro de 1999.

Assunto: Ato de Concentração nº 08012.011039/99-75.

Requerentes: United Technologies Corporation (“UTC”) e Dallas Aerospace, Inc.

Operação: Aquisição dos ativos da Dallas, pela UTC, no setor da indústria de aviação e componentes.

Recomendação: aprovação sem restrição.

Versão: pública.

“O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma a Lei n.º 8.884, de 11 de junho de 1994, em curso perante o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC.

Não encerra, por isto, conteúdo decisório ou vinculante, mas apenas auxiliar ao julgamento, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, dos atos e condutas de que trata a Lei.

A divulgação de seu teor atende ao propósito de conferir publicidade aos conceitos e critérios observados em procedimentos da espécie pela Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, em benefício da transparência e uniformidade de condutas.”

A Secretaria de Direito Econômico, do Ministério da Justiça, solicita à SEAE, nos termos do Art. 54, da Lei nº 8.884/94, parecer técnico referente ao ato de concentração entre as empresas United Technologies Corporation (“UTC”) e Dallas Aerospace, Inc. (“DALLAS”).

I- DAS REQUERENTES

1.1 - UNITED TECHNOLOGIES CORPORATION (“UTC”)

Com sede nos Estados Unidos, na cidade de Hartford, Estado de Connecticut, a UTC é uma corporação global que oferece produtos de alta tecnologia para aplicações aeroespaciais e construção civil. O grupo engloba cinco companhias: PRATT & WHITNEY, SIKORSKI, HAMILTON SUNDSTRAND, OTIS e CARRIER, com atuação nas seguintes áreas:

- **PRATT & WHITNEY** - desenha, produz e comercializa grandes e pequenos motores para turbinas, utilizados em aeronaves civis e militares, atuando também no mercado de reposição, vendendo partes e componentes e oferecendo serviços de vistoria, recondicionamento de peças e manutenção;

- **SIKORSKY** - é uma empresa produtora de helicópteros;

- **HAMILTON SUNDSTRAND** - fabrica instrumentos de controles de vôo, células microeletrônicas de combustível, controles ambientais para aeronaves e aeronaves espaciais, entre outros itens, inclusive sistemas transdutores eletromecânicos secundários;

- **OTIS** - produz e comercializa elevadores, escadas, esteiras rolantes e “Shuttle Systems”;

- **CARRIER** - tem o foco de atividades voltado para a produção de equipamentos de aquecimento, ventilação e ar condicionado, com aplicações residenciais, industriais e comerciais.

No Brasil, o grupo UTC está presente através das seguintes empresas:

- **CARRIER S.A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO;**
- **CARRIER TRANSICOLD BRAZIL EQUIPAMENTOS DE AR CONDICIONADO E DE REFRIGERAÇÃO PARA TRANSPORTE LTDA.;**
- **CLIMAZON INDUSTRIAL LTDA.;**
- **COMPANHIA ELETROMECÂNICA;**
- **ELEVADORES OTIS LTDA.;**
- **NEVES ELEVADORES COMÉRCIO E MANUTENÇÃO DE ELEVADORES LTDA.;**
- **PORTE COMÉRCIO E CONSERVAÇÃO DE ELEVADORES LTDA.;** E
- **SPRINGER CARRIER S.A.**

No âmbito do Mercosul, possui subsidiárias também na Argentina e no Uruguai.

No exercício de 1998, o faturamento do grupo foi de R\$ 29,94 bilhões (US\$ 25,7 bilhões)¹ no mundo, R\$ 656,4 milhões (US\$ 563,7 milhões) no Brasil, e R\$ 177 milhões (US\$ 152,1 milhões) no Mercosul (exclusive o Brasil).

Nenhum acionista possui mais que 5% do capital social da UTC.

Nos últimos 3 (três) anos, o grupo UTC submeteu ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência os seguintes atos de concentração econômica:

- Ato nº 110/96: Aquisição do capital social da empresa Tropical Artefatos de Metal Ltda., pela Springer Carrier S.A. – A operação foi objeto de exame, por parte desta SEAE, que emitiu o Parecer Técnico nº 035/SEAE/COGPI/RJ, de 22/04/1998, e obteve aprovação por parte do CADE em 12/08/1998.

- Ato nº 08012-001072/99-14: Associação entre as empresas CARRIER CORPORATION e TOSHIBA CORPORATION, nos negócios de aquecimento, ventilação, ar condicionado e compressores – Emitido o Parecer Técnico nº 39/SEAE/COGPI, de 30/04/1999, tendo obtido aprovação pelo CADE em 27/10/1999.

- Ato nº 08012.002462/99-84: Venda do negócio automotivo da UTC, representado pela United Technologies Automotive (UTA), à Lear Corporation – Emitido Parecer Técnico nº 119/SEAE/COGPI, de 07/10/1999.

- Ato nº 08012.006170/99-11: Aquisição da totalidade das ações ordinárias da International Comfort Products Corporation, pela UTC, no setor de Condicionadores de Ar – Operação em análise nesta SEAE/COGPI.

- Ato nº 08012.010941/99-92: Aquisição da CADE INDUSTRIES, INC., pela UTC, no setor de produção de equipamentos/peças utilizados na indústria da aviação – Emitido o Parecer Técnico nº 67/SEAE/COGPI, de 03/04/2000.

- Ato nº 08012.000216/00-11: Aquisição do negócio de bombas do grupo RYSEK, pela Milton Roy Company (UTC) – Operação em análise nesta SEAE/COGPI.

- Ato nº 08012.012072/99-86: Aquisição dos negócios de refrigeração comercial da Electrolux, pela UTC – Emitido o Parecer Técnico nº 25/SEAE/COGPI, de 25/02/2000.

¹ Valores aproximados. Taxa média anual/1998 = 1,1603 R\$/US\$. Para todos os dados referentes a faturamento de 1998 será usada a mesma taxa de conversão. Fonte: Bacen

- Ato nº 08012.012537/99-16: Constituição de uma nova empresa, entre a UTC e a LGIS, nos setores de refrigeração comercial e outros – Emitido o Parecer Técnico nº 26/SEAE/COGPI, de 25/02/2000.

1.2 - DALLAS AEROSPACE, INC. (“DALLAS”)

Sediada no Estado do Texas (EUA), a Dallas Aerospace, Inc. é uma subsidiária integral da BANNER AEROSPACE, INC. que, por sua vez, é totalmente controlada pela THE FAIRCHILD CORPORATION.

A Dallas atua como fornecedora global especializada em vendas de peças e componentes, novos e reconicionados, para reposição em turbinas, bem como “leasing” de motores para aviação.

Todos os ativos da empresa encontram-se nos Estados Unidos, não possuindo, por conseguinte, qualquer filial e/ou representação no Brasil nem no Mercosul.

No exercício fiscal compreendido entre 01 de julho de 1998 e 30 de junho de 1999, a Dallas obteve um faturamento mundial de R\$ 99,82 milhões (US\$ 71 milhões)². No Brasil, faturou, no mesmo período, cerca de R\$ 26,4 mil (US\$ 18,8 mil), provenientes de exportações para clientes brasileiros.

II - DA OPERAÇÃO

Trata-se da aquisição mundial dos ativos da Dallas, bem como da assunção de responsabilidades específicas, objeto do “Contrato de Compra de Ativos”, firmado aos 22 de outubro de 1999.

O valor da transação é de R\$ 113.008.200,00 (US\$ 57.000.000,00)³, sujeito a ajustes previstos no Contrato, e abrange propriedades, prédios, máquinas, equipamentos, ferramentas, utensílios, móveis, instalações, contratos, reivindicações, fundo de comércio e outros direitos da Dallas.

O Ato foi submetido ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, em 16 de novembro de 1999 pelo fato de o Grupo UTC ter registrado, no último balanço, faturamento anual superior a R\$ 400 milhões conforme o disposto no §3º, artigo 54 da Lei 8.884/84.

Segundo as consulentes, a operação foi também submetida às autoridades norte-americanas, tendo sido aprovada.

² Valores aproximados. Taxa média no período compreendido entre julho de 1998 e 30 de junho de 1999 = 1,4059 R\$/US\$. Fonte : Requerentes.

³ Conversão pelo valor do dólar em 22/10/1999: 1,9826 R\$/US\$. Fonte: Bacen

III – DEFINIÇÃO DO MERCADO RELEVANTE

3.1- Dimensão produto

A operação contempla os segmentos de comercialização de peças de reposição para aviação e prestação de serviços conexos, de manutenção e reparo, bem como as operações de “leasing” de seus motores.

A Dallas não tem atividade produtiva. Sua atividade consiste em distribuir peças e componentes reconicionados e novos responsabilizando-se também pelo reparo, vistoria e distribuição dos mesmos, assim como por atividades de “leasing” de motores.

Para melhor visualização, apresentamos, no quadro a seguir, as linhas de produtos/serviços ofertados pelas requerentes, a saber:

QUADRO I PRODUTOS OFERTADOS PELAS REQUERENTES

PRODUTOS/SERVIÇOS OFERTADOS PELAS REQUERENTES	UTC	DALLAS
Acopladores, transmissores de força, tracionadores	X	
Motores para aeronaves a jato comerciais e militares, foguetes e sistemas de propulsão espacial	X	
Bombas a vácuo centrífugas	X	
Bombas especiais e de mensuração	X	
Bombas para flutuação	X	
Compressores de ar condicionado e refrigeração	X	
Elevadores, escadas, esteiras rolantes e sistemas de lançadeiras e helicópteros comerciais e militares	X	
Produtos elétricos de força para aeronaves	X	
Refrigeração (<i>fans</i>) para aeronaves	X	
Sistemas de ar condicionado central e de janela	X	
Sistemas de controle de voo e velocidade e propulsores para aviões comerciais	X	
Sistemas emergenciais de força	X	
Unidades auxiliares de força para aeronaves	X	
Produção e reparo de peças elaboradas em material composto (ligas metálicas ou plásticos especiais associados a filamentos, chapas ou flocos de metais utilizados para conferir maior resistência ao material) aplicados nos motores de aeronaves, em algumas de suas partes estruturais (carenagem), em unidades de força como as estruturas cilíndricas que circundam o motor e o reverso	X	
Teste de células do motor de aeronaves a jato (como as <i>MPI-321 Vibration Measurement System, Hydraulic Load Systems, Tachometer Module, APU Tester, Generator Load System, 1 Ver Tachometers, VS – 320 Vibration Simulators</i>)	X	
Sistema de teste dos motores utilizados para girar uma hélice ou um rotor de helicóptero por meio de engrenagem (sistemas de teste de motores – <i>turboprop e turbo shaft</i>)	X	
Manufatura, reparo e vistoria de componentes estruturais utilizados em aviões e em aplicações espaciais. Utilização de materiais compostos de última geração, bem como de estruturas metálicas	X	
Fabricação das estruturas cilíndricas que envolvem os motores da aeronave	X	
Sistema de teste nas estruturas cilíndricas que envolvem os motores da aeronave (<i>teste nacelles</i>)	X	
Peças e componentes para turbinas movidas a gasolina, tais como invólucro para turbina, isolantes acústicos, unidades auxiliares de força	X	
Componentes de decoração do interior, tais como portas de acesso, dicas sobre a asa, estofados	X	
Vistoria e manutenção de motores	X	
Vendas de partes e componentes novos e reconicionados utilizados no motor de turbinas para aviões (distribuição)	X	X
Leasing de motores		X
Serviços de administração e manutenção de motores (recondicionamento de peças)		X

Fonte: Requerentes

A concentração horizontal detectada na operação ocorre na venda de peças novas e reconicionadas para motores de turbina de aeronaves. Conforme informações prestadas pelas requerentes em resposta ao ofício n.º 1613 de 6 de junho de 2000, todas as empresas que participam do mercado de peças para reposição para motores estão habilitadas a comercializar ambos os tipos de peças: novas e reconicionadas. Sendo assim, passaremos a analisar o mercado de distribuição de peças para aviação.

3.2 Dimensão Geográfica

A demanda destes produtos é composta por empresas de transporte aéreo que podem adquirir os produtos em qualquer parte do mundo. Isto é, ou adquirem via importação e executam a substituição das peças ou levam os aviões até centros de manutenção localizados no exterior e lá realizam as manutenções necessárias. Vale ressaltar que, devido à escala de cada mercado regional, a instalação das empresas produtoras em vários países não seria justificada. Desta forma, no que concerne à abrangência geográfica dos mercados, se considerará o mercado internacional.

IV - POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO DE PODER DE MERCADO

4.1 – DETERMINAÇÃO DA PARCELA DE MERCADO DAS REQUERENTES

O quadro II abaixo ilustra a estrutura do mercado de distribuição de peças para aviação.

QUADRO II
MERCADO MUNDIAL DE DISTRIBUIÇÃO DE PEÇAS PARA AVIAÇÃO - 1999

EMPRESAS	PARTICIPAÇÃO %
AAR	28,0
Aviation Sales Company	24,5
Aviall	10,8
AGES	10,5
Kellstrom Industries	10,1
Avteam	4,5
P&W (UTC)	3,1
Dallas Aerospace	1,4
Outros	7,0
Total	100

Ofício COBED/COGPI/SEAE/MF n.º 1521 de 27/6/200

Esclarecem ainda, as requerentes, que o item outros é composto por um grande número de participantes, estando impossibilitadas de discriminar mais detalhadamente este item.

Conforme demonstrado no Quadro II, a concentração resultante da operação foi de 4,5%, inferior a 20%. Desta forma, de acordo com os estabelecidos no Guia de Análise Econômica para Ato de Concentração, a operação no mercado de peças para aviação não gera controle de parcela suficientemente alta do mercado relevante capaz de conferir às requerentes poder de mercado unilateral.

V- RECOMENDAÇÃO

A análise precedente demonstrou que a concentração econômica decorrente da operação não foi suficientemente alta para viabilizar o exercício de poder de mercado por parte das requerentes, razão pela qual recomenda-se sua aprovação.

À apreciação superior.

MARCOS ANTONIO SALOMÃO ALVES
Técnico

CLAUDIA VIDAL MONNERAT DO VALLE
Coordenadora COBED

CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT
Coordenadora Geral de Produtos Industriais

De acordo.

PAULO CORRÊA
Secretário-Adjunto

De acordo.

CLAUDIO MONTEIRO CONSIDERA
Secretário de Acompanhamento Econômico