



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer nº MF/SEAE/COGSE

Brasília, de janeiro de 2001.

Referência: Ofício nº 5447/00/SDE/GAB, de 10.10.00

Assunto: *ATO DE CONCENTRAÇÃO nº 08012.005234/2000-24*

Requerentes: *DEBIS AIRFINANCE B.V. e AERFI GROUP PLC.*

Operação: *Aquisição por parte da DEBIS AIRFINANCE de 90% das ações ordinárias do capital social da AERFI GROUP, no setor de arrendamento mercantil financeiro e operacional.*

Recomendação: *Aprovação sem restrições.*

Versão: *Confidencial.*

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 DEBIS AIRFINANCE B.V. e AERFI GROUP PLC.

1. DAS REQUERENTES

1.1. ADQUIRENTE:

2. DEBIS AIRFINANCE B.V. (“DEBIS”), sociedade constituída sob as leis da Holanda, com sede na Evert Van de Beekstraat, 312, Aeroporto Amsterdam Schiphol, 1118CX, Holanda.

3. A DEBIS atua na prestação de serviços de financiamento, cuja especialidade é a celebração de contratos de arrendamento mercantis financeiro e operacional, bem como de financiamento com garantia real, de aeronaves civis e comerciais com capacidade para 50 ou mais passageiros, motores para aeronaves civis e comerciais e peças (de reposição) para aeronaves civis e comerciais. No Brasil a requerente atua exclusivamente no mercado de serviços de financiamento de aeronaves civis e comerciais com capacidade para 50 ou mais passageiros.

4. O faturamento anual da DEBIS, em 1999, no mundo, foi da ordem de R\$ xxxxxxxxxxxx. No Brasil, obteve R\$ xxxxxxxxxxxx¹.

1.2. ADQUIRIDA:

5. AERFI GROUP PLC., sociedade devidamente organizada e existente sob as leis da Irlanda, com sede na Aviation House, Shannon, County Clare.

6. A principal atividade da AERFI é a realização de arrendamentos mercantis de jatos comerciais, bem como a prestação de serviços de financiamento variados para companhias aéreas e investidores em geral. O principal foco de atuação da AERFI são as aeronaves de alta tecnologia e de grande apelo mercadológico, como os modelos Boeing B737 e o Airbus A320. No Brasil a AERFI atua como financiadora, sobretudo arrendamentos mercantis operacionais e financeiros de aeronaves civis e comerciais com capacidade para 50 ou mais passageiros.

7. O faturamento anual da AERFI, em 1999, no mundo, foi da ordem de R\$ xxxxxxxxxxxx. No Brasil, obteve R\$ xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx².

2. DA OPERAÇÃO

8. A presente operação iniciou-se com o envio da “Proposta de Oferta” em 29.9.2000, por parte da DEBIS, através da sua subsidiária Debis AirFinance Holdings (Ireland) Limited, aos acionistas da AERFI Group PLC para aquisição de pelo menos xx% das ações ordinárias representativas do capital social total da AERFI. Sujeita às condições previstas na “Proposta de Oferta”, e se concretizada a operação, DEBIS estima que o preço de compra de tais ações será de aproximadamente xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx assumindo a aquisição de xxxxxxxxxxxxxxxx ao preço de xxxxxxxxxxxx.

9. Ressalte-se que, em petição enviada pelos procuradores das requerentes, a esta Secretaria, em 11 de dezembro de 2000, foi-nos informado que a proposta de oferta feita pela DEBIS aos acionistas da AERFI foi bem sucedida, tendo sido aceita por um número suficiente de acionistas. Destarte, mais de xx% das ações ordinárias do capital social da AERFI foram oferecidas à DEBIS e adquiridas em 20.11.2000.

10. A operação está sendo submetida aos órgãos de defesa da concorrência, conforme art. 54 § 3º da Lei nº 8.884 de 11.6.94, frente ao faturamento total do grupo DEBIS, no exercício financeiro de 1999, que ultrapassa os R\$ 400 milhões anuais.

11. O ato foi informado à Secretaria de Direito Econômico, do Ministério da Justiça, em 9.10.2000, em tempo hábil, conforme prazo estipulado no § 4º do art. 54 da Lei 8.884/94.

¹ Os valores de faturamento foram convertidos a Reais pelas requerentes, tendo sido utilizado a média da taxa de câmbio do dólar em 1999 (US\$ 1= R\$ 1,8166).

² Os valores de faturamento foram convertidos a Reais pelas requerentes, tendo sido utilizado a média da taxa de câmbio do dólar em 1999 (US\$ 1= R\$ 1,8166).

3. DEFINIÇÃO DE MERCADO RELEVANTE

3.1. MERCADO RELEVANTE DO PRODUTO

12. O mercado relevante do produto é o de serviços de arrendamento mercantil financeiro e operacional de aeronaves civis e comerciais com capacidade para 50 ou mais passageiros. Este serviço é prestado por ambas as requerente no mercado brasileiro.

13. O arrendamento mercantil financeiro consiste em uma modalidade de arrendamento por prazo determinado utilizado para financiar equipamentos de alto custo. O arrendador adquire os bens para entregá-los ao arrendatário a fim de que este os utilize, por prazo determinado, mediante o pagamento de prestações pecuniárias periódicas e mediante o pagamento dos custos de manutenção e impostos. O arrendatário tem, ainda, o direito de opção residual ao término do contrato. Os arrendamentos mercantis financeiros possuem características semelhantes aos contratos de garantia, sendo praticados exclusivamente por instituições financeiras. Tais contratos possibilitam a disponibilização de bens de alto custo a empresas que, de outra maneira, não seriam capazes de adquiri-los.

14. O arrendamento mercantil operacional consiste em uma modalidade de arrendamento por período de tempo mais curto do que a vida útil do bem. Durante a vigência do arrendamento mercantil operacional, o arrendador é o responsável pelo pagamento de impostos e outras despesas sobre o bem arrendado. Em contraprestação, o arrendatário lhe paga prestações pecuniárias periódicas.

15. Para o cliente (companhia aérea), o arrendamento mercantil operacional encontra-se associado a uma maior flexibilidade em termos de gerenciamento de frota, vantagens tributárias e contábeis, financiamento fora da folha de balanço e proteção contra risco de valor residual. Diferentemente do que ocorre no arrendamento mercantil financeiro, pelo qual a aeronave torna-se de propriedade do arrendatário ao término do contrato, a aeronave arrendada pelo tipo operacional não aparece na folha de balanço da companhia aérea e esta não é obrigada a adquirir a aeronave quando do término do contrato de arrendamento mercantil. No Brasil, o arrendamento mercantil operacional é a modalidade de financiamento de aeronaves civis mais utilizada

16. O arrendamento mercantil operacional é a modalidade de financiamento de aeronaves civis mais utilizada na América Latina, principalmente no Brasil.

3.2. MERCADO RELEVANTE GEOGRÁFICO

17. Segundo as requerentes, o mercado geográfico é o mundial, pois no Brasil inexistem fornecedores nacionais significativos de serviços de financiamento de aeronaves civis e comerciais com capacidade para 50 ou mais passageiros. Alegam, também, outro fator que comprova ser o mercado geográfico relevante o mercado mundial é o fato de que qualquer alteração no preço ou mesmo que um cliente tenha necessidade de uma aeronave adicional, tal companhia certamente irá contatar diferentes agentes financeiros (fornecedores), procurando conhecer os termos e condições dos serviços

oferecidos, inclusive no que se refere a preços (prestações do arrendamento mercantil). A escolha da companhia, então, será baseada principalmente no preço cobrado pelos fornecedores.

18. Ademais, segundo informações colhidas pelos clientes³ das requerentes, foi-nos informado que as empresas aéreas contratam esse serviço no exterior, e que, considerando as peculiaridades do negócio de arrendamento de aeronaves, desconhecem no mercado brasileiro empresas nacionais. E, ainda, no caso de um aumento de preço dos serviços ofertados pelas requerentes procurariam empresas estrangeiras, não tendo, portanto, nenhuma dificuldade em negociar com arrendadores estrangeiros.

19. Assim, razoável é considerar-se o mercado relevante geográfico como o mundial, como sugerido pela requerentes.

5. RECOMENDAÇÃO

20. Dado que as empresas brasileiras de aviação não têm opção de contratar os serviços de arrendamento mercantil financeiro e operacional de aeronaves civis e comerciais dentro do mercado brasileiro e, portanto, suas alternativas estão necessariamente no exterior, não existe motivo para se supor que a operação possa impor problemas concorrenciais ao mercado. Ademais, há que se observar que esta operação foi realizada entre empresas internacionais, que não possuem subsidiárias no país. Assim, nada poderia ser feito pelos órgãos brasileiros de defesa da concorrência que pudesse evitar possíveis impactos sobre as empresas nacionais. Sendo assim, sugere-se a aprovação da presente operação.

À consideração superior.

LÚCIA MENDES SMIDT
Auxiliar

CLEVELAND PRATES TEIXEIRA
Coordenação-Geral de Comércio e Serviços

De acordo.

³ Ofício nº 3821/COGSE/SEAE/MF dirigido a TAM Linhas Aéreas S.A.; Ofício nº 3820/COGSE/SEAE/MF dirigido a VARIG S.A.

PAULO CORRÊA
Secretário-Adjunto

De acordo.

CLAUDIO MONTEIRO CONSIDERA
Secretário de Acompanhamento Econômico

4. POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO DE PODER DE MERCADO

20. Na falta de estimativas e números oficiais relativos ao mercado em questão, as requerentes apresentaram uma estimativa de participação de mercado dos principais concorrentes da DEBIS e da AERFI na prestação de serviços de arrendamento mercantil para companhias aéreas brasileiras.

20. Segundo consulta feita a clientes⁴ nacionais das empresas requerentes, foi-nos informado que não há alternativas de substituição dos produtos no mercado brasileiro, obrigando-os a buscar alternativas no mercado internacional, desde que satisfaçam a normas específicas, conhecida no Brasil como SAE – Sociedade Automotiva dos Engenheiros, e que sejam aprovadas pelo departamento de engenharia de suas companhias.

21. Há que se destacar, no entanto, que apesar da nova empresa formada ser líder de mercado, existem outras firmas que podem suprir as necessidades das empresas nacionais de aviação. Aliás, nenhuma das empresas consultadas (segundo elas mesmas) hesitaria em buscar tais alternativas no exterior, diante da tentativa de imposição de preços mais elevados⁵. Sendo assim, é pouco provável que a nova empresa formada possa impor, de forma unilateral, condições anticoncorrentiais ao mercado em que atua.

, ou seja, a requerente não presta os serviços de financiamento de motores e peças de reposição para aeronaves civis e comerciais a companhias aéreas no território brasileiro.

, sendo que tais serviços são prestados e, Pois tais serviços são comercializados pelas requerentes no Brasil.

16. Na presente análise, o mercado relevante geográfico considerado é o mundial, haja vista que o contato entre as requerentes e os clientes o serviço é ofertado pelas requerentes para o Brasil, mantendo relação comercial com os clientes diretamente da matriz (localizada nos Estados Unidos da América), sendo que, inclusive, as requerentes não possuem representantes ou subsidiárias no Brasil.

⁴ VARIG e EMBRAER

⁵ Ver, por exemplo, Ofícios 155 e 156 MF/SEAE/COGSE de 14 de janeiro de 2000.

17. Segundo informações das Requerentes, os concorrentes também atuam no mercado brasileiro de forma semelhante às requerentes, ou seja, vendem seus produtos via exportação diretamente às empresas de aviação.

19. O mercado relevante, na sua dimensão geográfica, é considerado como de âmbito nacional, tendo em vista que o consumidor poderá contratar uma agência de publicidade e propaganda localizada em qualquer parte do país. O contato com as agências de publicidade e propaganda poderá se dar via telefone, fax, internet ou qualquer outro meio de comunicação ao qual o consumidor tem acesso. O mesmo é válido para a atividade de marketing direto, pois o contato com os clientes e vice versa se dá por meio dos mesmos recursos.

20. Por ocasião de análises feitas anteriormente sobre o setor, os profissionais que prestam estes serviços podem facilmente deslocar-se até o local onde o cliente se encontra. Além disso, todos os veículos de mídia estão distribuídos pelo país, não havendo, portanto, nenhuma dificuldade para a prestação dos serviços em longas distâncias.

20. Dada a existência de competidores efetivos no mercado relevante definido, confirmada inclusive pelas próprias empresas nacionais de aviação, não existe motivo para se supor que a operação possa impor problemas concorrenciais ao mercado. Ademais, há que se observar que esta operação foi realizada entre empresas internacionais, que não possuem subsidiárias no país. Assim, nada poderia ser feito pelos órgãos brasileiros de defesa da concorrência que pudesse evitar possíveis impactos sobre as empresas nacionais. Sendo assim, sugere-se a aprovação da presente operação.