



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria de Acompanhamento Econômico**  
**Coordenação Geral de Produtos Industriais**

Parecer n.º 198 COINP/COGPI/SEAE/MF

Rio de Janeiro, 24 de julho de 2001

Referência: Ofício SDE/GAB n.º 4107/00, de 25 de julho de 2000.

**Assunto:** Ato de Concentração n.º 08012.003024/00-00

**Requerentes:** *DaimlerChrysler AG, Lagardère S.C.A. e Sociedad Estatal de Participaciones Industriales -SEPI.*

**Operação:** Fusão das atividades da *DaimlerChrysler AG, Lagardère S.C.A.* e da *SEPI*, nos setores aeronáutico, espacial e de defesa.

**Recomendação:** Aprovação sem restrições

**Versão:** Pública

A Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça solicita à SEAE, nos termos do Art. 54 da Lei n.º 8.884/94, parecer técnico referente ao ato de concentração entre DAIMLERCHRYSLER AG, LAGARDÈRE S.C.A. E SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES - SEPI.

**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.**

## **1- Das Requerentes**

### **1.1 – DaimlerChrysler AG**

A DaimlerChrysler AG (doravante DaimlerChrysler), empresa alemã, e suas subsidiárias consolidadas, operam em quatro segmentos de negócios: (i) setor automotivo que inclui desenvolvimento, fabricação e distribuição de carros de passageiros e veículos comerciais; (ii) atividades aeroespaciais, que incluem aeronaves e helicópteros civis e militares, satélites, defesa eletrônica, engenharia espacial e aerospace; (iii) no fornecimento de serviços financeiros e de tecnologia de informação; e (iv) no setor de gerência de sistemas ferroviários, eletrônica automotiva e motores à diesel.

A DaimlerChrysler detém 93,83% da DaimlerChrysler Aerospace (DASA). A DASA abrange as atividades da Divisão de Aviação e de Sistemas Espaciais do Grupo DaimlerChrysler. A DASA atua nos segmentos de aeronaves civis e militares, helicópteros civis e militares, sistemas espaciais eletrônicos de defesa, telecomunicações e satélites, motores aéreos. No Brasil, a DASA tem como subsidiárias a Eurocopter do Brasil Ltda., a Helibrás – Helicópteros do Brasil Ltda. e a Airbus Indústria do Brasil Ltda. Em 1999, o faturamento mundial da DASA foi de aproximadamente R\$ 11,43 bilhões (R\$ 57,33 milhões no Mercosul e R\$ 43 milhões no Brasil)<sup>1</sup>.

### **1.2 - Lagardère S.C.A.**

A Lagardère S.C.A. (Lagardère), empresa francesa, opera em três principais segmentos que são: setor de alta tecnologia que inclui operações espaciais, de defesa e setor de telecomunicações, na fabricação de automóveis e no setor de comunicação/mídia, que inclui publicação de livros, mídia impressa, serviços de distribuição, transmissão e produção de filmes.

A Lagardère controla conjuntamente com o governo francês, a Aeropatale-Matra (AM) As principais atividades da AM compreendem os seguintes segmentos de negócios: aeronaves comerciais e de negócios, aviação leve e manutenção de aviões; mísseis, helicópteros militares e aeronaves militares e sistemas de informação; telecomunicações, incluindo comunicações profissionais digitais de rádio, rede de comunicações de negócios e equipamento para redes públicas; e sistemas espaciais. Em 1999, o faturamento mundial da AM foi de aproximadamente R\$ 10,81 bilhões (R\$ 195,78 milhões no Mercosul e R\$ 160,13 milhões no Brasil)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> A conversão foi feita utilizando a média da taxa de câmbio de 1998 (€ 1,000 = R\$ 1,303).

<sup>2</sup> A conversão foi feita utilizando a média da taxa de câmbio de 1998 (FF 1,000 = R\$ 0,197).

### 1.3 - Sociedad Estatal de Participaciones Industriales - SEPI

A SEPI é uma entidade do Estado Espanhol responsável pelo controle e privatização de algumas companhias industriais controladas pelo estado Espanhol. Atualmente, a SEPI se ocupa da privatização da Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), da Ibéria, da Badcock Wilcock Española S.A. e E.N.S.A.B. A SEPI através de companhia estatais que controla atua nos segmentos de construção naval civil e militar, mineração, urânio, celulose, conversão de alumínio, engenharia e equipamentos e serviços financeiros e de seguros.

A SEPI detém 99,29% da Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), que atua nos segmentos de grandes aeronaves comerciais, manutenção e *upgrade* de helicópteros civis e militares, *design* de fabricação, manutenção e *upgrade* de aeronaves civis e militares, e sistemas espaciais. Em 1999, o faturamento mundial da CASA foi de aproximadamente R\$ 1,03 bilhão (R\$ 3,91 milhões no Mercosul e R\$ 1,3 milhão no Brasil)<sup>3</sup>.

## 2- Da Operação

A DaimlerChrysler Aerospace (DASA), Aerospatiale-Matra (AM) e Contrucciones Aeronáuticas S.A. (CASA) serão vertidas respectivamente pela DaimlerChrysler, Lagardère e SEPI em uma companhia holandesa de capital aberto designada European Aeronautics, Defense & Space Company – EADS. Desse modo, trata-se da fusão das atividades da DaimlerChrysler, da Lagardère, da SEPI nos setores aeronáutico, espacial e de defesa.

O controle acionário da EADS será dividido entre DaimlerChrysler (30%), Governo Francês (15%), Lagardère (14,9%), SEPI (5,4%), público em geral (30,8%) e instituições privadas francesas (3,95%). Os interesses franceses na EADS serão consolidados através de uma nova companhia denominada Topco SAC (doravante Topco). No mais, Topco, DaimlerChrysler e SEPI deverão transferir os direitos de todas as suas cotas na EADS para uma nova *holding* holandesa denominada Managing Partner B.V. (doravante Managing Partner). Deste modo, a Managing Partner deverá unir os direitos de voto correspondentes a 65% do total do capital da EADS, sendo capaz de exercer influência decisiva nas decisões tomadas pela empresa.

A operação foi concluída em 10 de julho de 2000, com o preenchimento das condições estabelecidas nos acordos de 14 de outubro de 1999 e 2 de dezembro de 1999. Cabe, por fim, salientar que a operação foi submetida às autoridades antitruste do Estados Unidos, União Européia (aprovada com restrições em 11/05/2000), Argentina, Canadá, Israel, México, Taiwan, Turquia, Suíça e África do Sul.

---

<sup>3</sup> Ver nota de rodapé n.º 1.

### 3 - Definição do Mercado Relevante

Conforme ficou claro na seção 1, as requerentes estão envolvidas em diversas áreas de atuação. A tabela 1 descreve, grosso modo, as atividades da AM, DASA e CASA nas quais existe sobreposição.

**Tabela 1**  
**Setores de Atuação da AM, DASA e CASA em Âmbito Mundial**

Setores	AM	DASA	CASA
Aeronaves Comerciais	x	x	x
Aeronaves Militares	x	x	x
Helicópteros	x	x	x
Sistemas Espaciais	x	x	x
Eletrônicos de Defesa	x	x	
Sistemas civis de Teste	x	x	
Equipamento de Telecomunicação	x	x	
Mísseis Teleguiados	x	x	
Veículos Não Tripulados	x	x	

Fonte: Requerentes.

#### (a) Aeronaves Comerciais

##### 3.1.a - Dimensão Produto

Grande parte das atividades em aeronaves comerciais das requerentes, em especial aeronaves de grande porte, já se encontrava integrada por meio da empresa Airbus, que é conjuntamente controlada pela AM (37,4%), DASA (37,9%), CASA (4,2%) e British Aerospace Systems (doravante BAS) (20%).

Após a operação a EADS possuirá participação de 80% no total das ações da Airbus. No entanto, não parece haver mudanças significativas na natureza do controle da referida empresa. Em primeiro lugar, a EADS não controlará sozinha a Airbus, pois a BAS manterá seus direitos de veto em decisões estratégicas. Em segundo lugar, AM, DASA e CASA não obterão novos direitos de veto nem tampouco novas cadeiras no conselho diretor. Por fim, não haverá mudança na divisão de trabalho entre as sócias da Airbus. Deste modo, a operação não deve alterar a posição competitiva da Airbus e não parece haver necessidade de definição mais precisa da dimensão produto com respeito a aeronaves comerciais de grande porte.

No mais, deverá haver alguma sobreposição no que tange a conversão de aviões de passageiros para aviões de carga e aeronaves regionais (menos de 100 lugares), bem como integração vertical entre as atividades das requerentes na produção de aeronaves e de componente aeroespaciais, conforme pode ser observado pela Tabela 2.

**Tabela 2**  
**Produtos e/ou Serviços Ofertados pelas Requerentes**  
**em Âmbito Mundial (Aeronaves Comerciais)**

Produtos/Serviços	AM	DASA	CASA
Componentes Aeroespaciais	x	x	x
Conversão de Aviões	x	x	
Grandes Aviões	x	x	x
Jatos de Negócios	x	x	
Aviões Regionais	x	x	

Fonte: Requerentes.

As requerentes atuam no mercado de conversão de aviões através da DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (doravante DA) e Elbe Flugzeugwerke GmbH (doravante EFW), ambas subsidiárias da DASA, e da Sogerma (subsidiária da AM). Elas atuam principalmente na conversão de grandes aeronaves comerciais, em especial daquelas fabricadas pela Airbus. No entanto, há entre a DA, a EFW e Sogerma uma divisão de trabalho similar a que ocorre dentro da Airbus. Além disso, nenhuma das empresas mencionadas possui atividades no Brasil e, mesmo em âmbito mundial, a sobreposição não deve ser significativa, uma vez que a soma das participações dessas empresas nesse mercado não ultrapassa 10%. Sendo assim, mais uma vez não se vislumbra a necessidade de definição exata da dimensão produto do mercado relevante.

Com respeito ao mercado de aeronaves regionais, a atuação das requerentes se dá por meio da participação de 50% da AM na empresa ATR (os outros 50% pertencem a Alenia Aerospazio), da participação minoritária de 20% da DASA na empresa Fairchild Dornier Luftfahrt BeteiligungsGmbH (doravante FDL) e da participação da AM (juntamente com a Dassault Aviation, Thomson-CSF e SNECMA) na Embraer (20% das ações com direito a voto e 9% do capital).

Grosso modo, pode-se segmentar o mercado de aeronaves regionais de acordo com dois critérios: (i) a capacidade de passageiros (20-40, 41-60, 61-70 e 71-100); e (ii) tipo de propulsão (turbo ou jato). A ATR fabrica os modelos ATR 42 (48-50 lugares) e ATR 72 (68-74 lugares), ambos com propulsão turbo. A Embraer fabrica (ou fabricava) os modelos EMB 110 (12-17 passageiros) e EMB 120 (28-30 passageiros), ambos aviões turbo-hélice, e os modelos a jato ERJ 135 (30-40 passageiros), ERJ 140 (44 passageiros), ERJ 145 (50 passageiros) e ainda está introduzindo os modelos ERJ 170 (70 passageiros), ERJ 190-100 (98 passageiros) e ERJ 190-200 (108 passageiros). Por sua vez, a FDL oferta os modelos Dornier 228 (14-16 lugares), Dornier 328 (30 lugares), Metro II (17-19 lugares) e Metro III (17-19 lugares), todos eles aviões turbo-hélice, e os jatos 328JET (32-34 lugares), 528JET (55-63 lugares), 728JET (70-85 lugares) e 928JET (85-110 lugares). A Tabela 3 a seguir resume as informações deste parágrafo, deixando claro que somente há sobreposição entre os produtos da ATR, FDL e Embraer no mercado de aeronaves regionais de 20-40 lugares (jato e turbo), 41-60 lugares (turbo) e 71-100 (jato).

**Tabela 3**  
**Produtos Ofertados pelas Requerentes**  
**em Âmbito Mundial (Aeronaves Comerciais Regionais)**

Aeronaves	ATR	FDL	Embraer
20-40 lugares (jato)		x	x
20-40 lugares (turbo)		x	x
41-60 lugares (jato)			x
41-60 lugares (turbo)	x	x	
61-70 lugares (jato)			x
61-70 lugares (turbo)	x		
71-100 lugares (jato)		x	x
71-100 lugares (turbo)	x		

Fonte: Home-page da Embraer ([www.embraer.com](http://www.embraer.com)), home-page da FDL ([www.fairchilddornier.com](http://www.fairchilddornier.com)), home-page do Air Broker Center ([www.airbroker.se](http://www.airbroker.se)) e home-page da EADS ([www.eads-nv.com](http://www.eads-nv.com))

Entretanto, a despeito da sobreposição não há risco de condutas anticompetitivas, pois as referidas participações na ATR, FDL e Embraer não conferem nenhum poder de controle às requerentes<sup>4</sup>.

No segmento de jatos de negócios a AM atua através da Dassault Aviation e a DASA através da FDL<sup>5</sup>. A despeito da sobreposição, mais uma vez não há preocupações concorrenciais, uma vez que a participação minoritária da DASA na FDL é meramente um investimento financeiro<sup>6</sup>.

### 3.2.a - Dimensão Geográfica

Para todos os mercados analisados - componentes aeroespaciais, conversão de aviões, grandes aviões, jatos de negócios e aviões regionais – há fortes indícios de que os mercados sejam de âmbito mundial. Os clientes são em geral grandes empresas aéreas e fabricantes de aeronaves (conforme o caso), capazes de empreender negócios (tanto de venda como de compra) em escala global. Além disso, a produção nacional na maioria desses mercados ainda é incipiente, sendo incapaz de atender a demanda dos consumidores brasileiros.

<sup>4</sup> Mesmo na ATR o controle continuará a ser compartilhado com a Alenia Aerospazio.

<sup>5</sup> Os jatos de negócios se diferenciam das aeronaves regionais principalmente pela menor capacidade, tipo de propulsão e pelos clientes para os quais as vendas estão voltadas (empresas aéreas no caso das aeronaves regionais e particulares e outras empresas no caso de jatos de negócios).

<sup>6</sup> As requerentes informaram a intenção de reduzi-lo para 5%.

### **(b) Aeronaves Militares**

No que tange a fabricação de aeronaves militares, a participação das requerentes se dá principalmente na produção de aviões de combate. A DASA e CASA participam do projeto Eurofighter juntamente com a BAS e a Alenia<sup>7</sup>. A AM (através de seus interesses na Dassault Aviation) produz as aeronaves da linha Rafale e Mirage 2000. No mais, a DASA também participa do programa Tornado (com BAS e Alenia), mas a produção cessou em 1998.

No que diz respeito ao projeto Eurofighter e as linhas Rafale e Mirage 2000, tem-se que os contratos para produção de componentes já foram celebrados, de modo que não deve haver alteração no que diz respeito à seleção de fornecedores e empresas sub-contratadas, bem como de qualquer outra condição contratual.

Além disso, não há indicação de que as requerentes serão capazes de aumentar preços ou impor condições desfavoráveis aos seus clientes. Ainda restarão outros concorrentes ofertando aeronaves de combate capazes de competir com DASA e CASA nesse mercado<sup>8</sup>. No mais, os consumidores parecem ter poder de barganha suficiente para evitar condutas anticompetitivas por parte das requerentes.

As requerentes também atuam na produção de aeronaves para missões especiais, segmento explorado pela CASA e AM (através da ATR e da Dassault Aviation). No entanto, a participação das requerentes nesse mercado é pequena e existem outros competidores capazes de oferecer alternativas aos produtos da AM e da CASA.

No mais, as requerentes atuam nos serviços de suporte, manutenção, apoio logístico e *upgrade* de aeronaves militares. No entanto, estes serviços se restringem a seus próprios produtos e/ou a suas respectivas forças armadas (mercado fechado). Além disso, 86% dos serviços de manutenção em aeronaves de combate são realizadas internamente em instalações das forças armadas nacionais. Para aeronaves de transporte essa participação é de 75%. Deste modo, não se vislumbra a possibilidade de práticas anticompetitivas decorrentes desta integração vertical.

Deste modo, entende-se que não há necessidade de definição mais precisa dos mercados relevantes no que tange às aeronaves militares.

### **3.2.b - Dimensão Geográfica**

Mais uma vez a dimensão geográfica é de âmbito mundial, pelos mesmos motivos expostos na seção 3.2.a<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> A participação da EADS é de 43%, da BAS 37,5% e da Alenia 19,5%.

<sup>8</sup> Estimativas da Comissão Européia indicam que as requerentes não terão participação superior a 20% no total das vendas de aviões de combate no período 1999-2004 (mais detalhes ver parágrafo 187 da Decisão da Comissão Européia de 11/05/2000 (caso n.º COMP/M.1745 – EADS).

<sup>9</sup> No caso de helicópteros militares o mercado tenderia a ser nacional em países onde a indústria local é desenvolvida. Esse não é o caso brasileiro.

## (c) Helicópteros

### 3.1.c - Dimensão Produto

Tanto AM quanto a DASA produzem helicópteros civis e militares através da Eurocopter Group (doravante Eurocopter), uma *joint venture* entre as duas empresas<sup>10</sup>. No Brasil a Eurocopter atua através da subsidiária Eurocopter do Brasil Ltda. (doravante Eurocopter Brasil) e possui 72,52% das ações da Helibrás – Helicópteros do Brasil (doravante Helibrás).

As participações da AM e da DASA no total do capital da Eurocopter são respectivamente 70% e 30%. No entanto, qualquer decisão estratégica requer unanimidade das duas empresas: as funções executivas são exercidas por dois diretores, uma da AM e outro da DASA, que devem atuar em consenso. Deste modo, dada as atribuições e direitos da AM e a DASA na EADS, nota-se que a operação não modifica substancialmente os papéis das duas empresas no controle e gestão da Eurocopter. Sendo assim, não mais serão analisados os aspectos competitivos com relação a sobreposição horizontal nos mercados de helicópteros civis e militares.

Por sua vez, a CASA oferta certos componentes para helicópteros, bem como presta serviços de manutenção e atualização de aeronaves civis e militares (incluindo manutenção de helicópteros, revisão geral de peças, suporte e reparos) por meio de sua subsidiária Aeronáutica Industrial S.A. (doravante AISA). Deste modo, percebe-se relações verticais entre as atividades da CASA e da Eurocopter, conforme ilustrado na Tabela 4.

**Tabela 4**  
**Produtos e/ou Serviços Ofertados pelas Requerentes**  
**em Âmbito Mundial (Helicópteros)**

Produtos/Serviços	AM	DASA	CASA
Helicópteros Militares	x	x	
Helicópteros Civis	x	x	
Suporte e Serviços de Manutenção			x
Componentes			x

Fonte: Requerentes.

### 3.2.c - Dimensão Geográfica

Idem seção 3.2.b.

<sup>10</sup> A Eurocopter foi estabelecida como uma fusão entre as atividades em helicópteros da Aérospatiale e da Messerschmitt-Bölkow-Blohm (doravante MBB), uma subsidiária da Daimler-Benz.



## (d) Eletrônicos de Defesa

### 3.1.d - Dimensão Produto

As requerentes também atuam no segmento de eletrônicos de defesa por intermédio da Systèmes Services and Telecoms (doravante SST) e Matra Systèmes & Information (doravante MS&I), ambas subsidiárias da AM e através da Divisão de Defesa e Sistemas Civis da DASA (incluindo sua subsidiária Dornier GmbH). De acordo com as requerentes, os produtos denominados eletrônicos de defesa podem ser classificados em sistemas operacionais e suporte aos sistemas operacionais (que permitem a preparação e manutenção dos sistemas operacionais de modo que funcionem em condições ideais). Por sua vez, os sistemas operacionais podem ser divididos em sistemas de comando, informação e comunicação e sistemas globais.

Segundo informações das requerentes, os sistemas de comando, informação e comunicação podem ainda ser subdivididos em:

- (i) sistemas de comando, controle, comunicação e informação (C31): sistemas computadorizados compartilhados entre infra-estruturas fixas (Ministérios ou Centros de Defesa, por exemplo) e sistemas táticos de Forças Armadas. Permitem a operacionalidade em todos os níveis a fim de estabelecer, em um dado momento, a situação de forças diferentes e seus meios, bem como planejar, comandar e supervisionar essas ações;
- (ii) sistemas militares de comando e controle (C2): abrange sistemas e equipamentos de armas eletrônicas e computadorizadas, defesa autômata e sistemas de identificação de inimigos aliados (“IFF” – *Identification Friend or Foe*). Estes sistemas e equipamentos são conectados a sensores os sistemas de armamento e são programados para funcionar em tempo real durante as operações militares;
- (iii) sistemas de telecomunicação segura; e
- (iv) sistemas de foto-interpretção e processamento de imagens (“IPS”): permitem o processamento de imagens de observação para sua visualização e para reconhecimento de determinadas formas.

Por sua vez, os sistemas globais integram diversos dispositivos, tais como satélites de observação e comunicação, radares, aviões pilotados, sistemas óticos ou de escuta eletrônica e sistemas de armamento, que realizam missões de monitoramento, observação e/ou defesa.

Dos produtos acima mencionados, somente o IPS possui aplicação civil<sup>11</sup>. Essas aplicações incluem os sistemas de informação geográfica (“GIS”), sistemas de reconhecimento de imagens e estações de processamento de imagens de satélite. Os GIS são sistemas de software que são utilizados nas seguintes áreas: meio ambiente (informação terrestre, biologia (estudo de vegetais e avaliações de impacto ambiental), geociência (exploração de gás e óleo), administração de infra-estrutura (serviços de emergência e transporte), redes (*design*, manutenção e administração do

---

<sup>11</sup> Na verdade, existem aplicações civis para o C31, mas elas ainda são marginais. Em geral, não há aplicações civis para C31 devido ao alto nível de sofisticação e elevado custo de tais sistemas.

fluxo de eletricidade, telecomunicação, água, gás e outros), geomarketing (análise de território por atividade comercial), geopolítica e cartografia.

Além do GIS, as aplicações civis de IPS incluem o desenvolvimento de sistemas de reconhecimento por imagens (controle de condições do solo, controle de produção, contagem automática e reconhecimento de caracteres).

No que concerne aos IPS, somente a AM possui atuação significativa. Nos sistemas de suporte, também não a atuação por parte da DASA. Nos demais mercados, há sobreposição, conforme demonstrado na Tabela 5

**Tabela 5**  
**Produtos e/ou Serviços Ofertados pelas Requerentes**  
**em Âmbito Mundial (Eletrônicos de Defesa)**

Produtos/Serviços	AM	DASA	CASA
Sistemas Operacionais			
Sistemas Globais	x	x	
Sistemas de Comando, Informação e Comunicação			
C31	x	x	
C2	x	x	
IPS	x		
Sistemas de Telecomunicação Segura	x	x	
Sistemas de Suporte	x		

Fonte: Requerentes.

No entanto, em âmbito nacional, as requerentes somente ofertam produtos para observação terrestre e satélites científicos e produtos para o Programa PROMATEC.

O Programa PROMATEC é constituído por dois sub-programas: o PROAMAZONIA, que visa aumentar a presença da polícia brasileira na área amazônica, e o PROMOTEC, que busca a modernização da Polícia Federal no Sul do Brasil. Basicamente, os produtos ofertados pela EADS incluem projetos de gerenciamento, sistemas de engenharia, sistemas de informação policial e equipamentos de vigilância<sup>12</sup>.

Por fim, os produtos para observação terrestre e satélites científicos são ofertados no âmbito de um contrato junto ao Instituto Nacional de Pesquisa (INP).

No entanto, o faturamento da requerentes no Brasil com a atuação no segmento de eletrônicos de defesa ainda é pequeno. A AM obteve faturamento de R\$3,84 milhões e a DASA de R\$ 990 mil (ambas em 1998). As requerentes estimam que o mercado mundial de eletrônicos de defesa movimentará aproximadamente R\$ 22 bilhões por ano, o que demonstra que o impacto da operação no Brasil deve ser somente marginal<sup>13</sup>.

Sendo assim, não se vislumbra a necessidade de se definir de forma precisa a dimensão produto do mercado relevante no que diz respeito a eletrônicos de defesa.

<sup>12</sup> O projeto também inclui a venda de helicópteros da Eurocopter e satélites da ND Satcom.

<sup>13</sup> A conversão foi feita utilizando a média da taxa de câmbio de 1998 (€ 1,000 = R\$ 1,303).

### **3.2.d - Dimensão Geográfica**

Há indícios de que o mercado geográfico relevante para eletrônicos de defesa é de âmbito mundial<sup>14</sup>. No entanto, não se vislumbra a necessidade de definição mais precisa da dimensão geográfica, uma vez que a atuação das requerentes no Brasil é pequena e, mesmo a nível mundial, não deve haver concentração significativa.

### **(e) Sistemas Civis de Teste**

#### **3.1.e – Dimensão Produto**

Os sistemas civis de teste são “*test benches*” automáticos que controlam a operação de equipamentos eletrônicos, óticos e hidráulicos de aeronaves, helicópteros, mísseis e armamentos terrestres (tanques). No setor de aeronaves comerciais, os “*test benches*” também incluem controles elétricos de vôo, piloto automático, manutenção de bordo e sistemas de advertência, condicionamento de motores, fornecimento de eletricidade e sistemas de comunicação por rádio.

Estes aparelhos são usados para confirmar quais itens estão realmente defeituosos e para diagnosticar o motivo da falha. Na área civil, a AM vende sistemas que em geral são usados por companhias aéreas e fabricante de equipamentos para aeronaves. Os “*test benches*” são de certa maneira produzidos sob medida: o equipamento é de uso universal, mas o *software* associado a ele é desenvolvido para se adaptar às necessidades específicas de cada cliente. No entanto, como nos outros mercados, não se vislumbra a necessidade de definição mais precisa da dimensão produto.

#### **3.2.e – Dimensão Geográfica**

Análogo ao item 3.2.d.

### **(f) Mísseis Teleguiados**

#### **3.1.f – Dimensão Produto**

Há sobreposição mundial entre a AM e a DASA no segmento de mísseis teleguiados. Ambas as empresas são ativas na produção dos mísseis bem com em uma série de equipamentos e componentes desses produtos. Os mercados relevantes em sua dimensão produtos podem ser definidos a partir de duas categorizações: (i) segundo funcionalidade (mísseis ar-ar, terra-ar, ar-terra etc.), e (ii) segundo alcance.

No entanto, não parece haver necessidade de definição mais detalhada dos mercados, uma vez que a sobreposição verificada não suscita preocupações concorrenciais [ver seção 4(f)]

#### **3.2.f - Dimensão Geográfica**

---

<sup>14</sup> O mercado tenderia a ser nacional em países onde a indústria local é desenvolvida. Esse não é o caso brasileiro, pois não há competidores nacionais neste mercado.

Idem seção 3.2.d.

### **(g) Demais Mercados**

Conforme ilustrado pela Tabela 1, ainda existem sobreposições em âmbito mundial entre as atividades da AM, DASA e CASA nos seguintes setores: sistemas espaciais, equipamento de telecomunicação, veículos não-tripulados.

No entanto, as requerentes não atuam nesses segmentos no Brasil. Mesmo a nível mundial a sobreposição não deve ensejar preocupações concorrenciais, pois a participação das requerentes nesses setores não viabiliza o uso de poder de mercado para práticas anticompetitivas<sup>15</sup>.

## **4 - Possibilidade de Exercício de Poder de Mercado**

### **(a) Aeronaves Comerciais**

No que tange as sobreposições no setor de aeronaves comerciais, notou-se que não ensejam preocupações concorrenciais uma vez que: (i) a formação da EADS não alterou a natureza do controle da Airbus (no mercado de grandes aviões); (ii) a formação da EADS não altera significativamente a divisão de trabalho entre as requerentes no mercado de conversão de aviões; e (iii) as participações das requerentes na FDL e na Embraer são minoritárias e não conferem qualquer controle sobre essas empresas (no âmbito dos mercados de jatos de negócios e aeronaves regionais).

Com respeito a integração vertical entre as atividades das requerentes na produção de aeronaves e de componentes aeroespaciais cabe salientar que esta não deve gerar danos significativos à concorrência. Existem outros grandes fornecedores no mercado produtor de insumos (componentes aeroespaciais), bem como outros demandantes de grande porte no mercado de produtos (aeronaves comerciais). Deste modo, não se vislumbra possibilidade de fechamento de mercado decorrente da operação aqui analisada.

Sendo assim, a operação não viabiliza o exercício unilateral e/ou coordenado de poder de mercado no segmento de aeronaves comerciais, uma vez que as sobreposições e/ou integrações verticais verificadas não alteram significativamente o poder de mercado das requerentes.

### **(b) Aeronaves Militares**

---

<sup>15</sup> Na verdade havia certa preocupação no que diz respeito a alguns mercados do setor sistemas espaciais. No entanto, as requerentes firmaram acordo com a Comissão Européia a fim de eliminar a possibilidade de práticas anticompetitivas. Como as requerentes não atuam no Brasil neste setor, maiores detalhes não serão fornecidos. Para maiores detalhes ver parágrafos 65-118 e Apêndice II da Decisão da Comissão Européia de 11/05/2000 (caso n.º COMP/M.1745 – EADS).

No que diz respeito as sobreposições nos mercados de aeronaves militares, tem-se que não ensejam possibilidade de condutas que venham a prejudicar o ambiente competitivo, posto que: (i) o poder de barganha dos consumidores é bastante alto e deve coibir práticas anticompetitivas; (ii) restarão outros competidores capacitados no mercado de aeronaves de combate (participação das requerentes menor que 20%); (iii) a sobreposição é pequena no mercado de aeronaves para missões especiais (participação das requerentes inferior a 10%); e (iv) os potenciais demandantes no mercado de serviços de suporte, manutenção, apoio logístico e *upgrade* de aeronaves militares são em grande parte auto-suficientes e ainda restarão outras empresas capacitadas ofertando esses serviços.

### **(c) Helicópteros**

As sobreposições nos mercados de helicópteros não geram preocupações concorrenciais uma vez que os papéis no controle e gestão da AM e DASA dentro da Eurocopter não foram significativamente modificados com a criação da EADS.

Com relação às integrações verticais tem-se que não viabilizam práticas anticompetitivas. No que tange a relação vertical entre fabricação de componentes e de helicópteros (civis e militares) percebe-se que ela é de pequena magnitude e, adicionalmente, existem outros grandes fabricantes de insumos (componentes) e outros demandantes de grande porte no mercado *downstream* (helicópteros)<sup>16</sup>. Afirmção análoga pode ser feita com relação a integração verificada entre a prestação de suporte e serviços de manutenção e fabricação de helicópteros<sup>17</sup>.

### **(d) Eletrônicos de Defesa**

As sobreposições observadas em eletrônicos de defesa em âmbito mundial não ensejam preocupações competitivas. Em primeiro lugar, somente a AM possui atuação significativa em IPS. Além disso, a despeito de não se ter informações exatas sobre participações de mercado, pode-se dizer que as requerentes ainda estarão sujeitas a concorrência de outras grandes empresas tais como BAe Systems, Thomson-CSF, Lockheed-Martin e Raytheon. Adicionalmente, o impacto da operação no Brasil é meramente marginal.

Deste modo, a operação não traz consigo possibilidade do exercício unilateral e/ou coordenado de poder de mercado no segmento de eletrônicos de defesa.

### **(e) Sistemas Civis de Teste**

Como no caso dos eletrônicos de defesa, o impacto da operação no Brasil é apenas marginal. Além disso, após a operação ainda restam outros fabricantes de sistemas

<sup>16</sup> Na fabricação de helicópteros civis podem ser citadas as empresas Bell (participação de 31%), Sikorsky (10%), Agusta/Westland (5%) e Boeing (3%). No que tange a helicópteros militares tem-se que a participação das requerentes beira os 10% (a Sikorsky possui a metade do mercado). Todas as participações se referem ao mercado mundial no ano de 1998.

<sup>17</sup> Além disso, há fortes evidências de que os serviços de suporte (excluindo a manutenção) não se constituem em um produto separado da venda de helicópteros

civis de teste capazes de oferecer alternativas de produtos em condições de qualidade e preços comparáveis aos praticados pelas requerentes.

#### **(f) Mísseis Teleguiados**

A sobreposição no mercado de mísseis teleguiados não deve ser significativa. A DASA não atua no Brasil e a AM somente atua em território brasileiro na venda de mísseis ar-ar (médio e longo alcance) e defesa aérea (pequeno e longo alcance). Mesmo a nível mundial, embora a sobreposição seja maior, existem outros fornecedores capacitados de mísseis teleguiados e seus equipamentos, capazes de oferecer alternativas aos produtos da AM e DASA (Raytheon, Lockheed-Martin, Thomson-CSF e Alenia Marconi Systems por exemplo)<sup>18</sup>. Cabe também salientar que os negócios nestes mercados são em geral feitos por licitação ou concorrência internacional, e que os clientes possuem grande poder de barganha para contrabalançar o poder mercado dos fornecedores.

Deste modo, a operação não traz consigo possibilidade do exercício unilateral e/ou coordenado de poder de mercado no segmento de mísseis teleguiados e seus componentes.

---

<sup>18</sup> No caso do Brasil, o mercado geográfico para esses produtos deve ser mundial, uma vez que não a produção nacional de mísseis teleguiados e seus componentes ainda é incipiente.

## 5- Recomendação

A operação é passível de aprovação sob o ponto de vista estritamente econômico, pois conclui-se que as concentrações horizontais e integrações verticais verificadas entre a DASA, AM e CASA não viabilizam o exercício unilateral e/ou coordenado de poder de mercado.

À consideração superior.

MAURÍCIO CANÊDO PINHEIRO  
Técnico

ISABEL RAMOS DE SOUSA  
Coordenadora COINP

CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT  
Coordenadora Geral

De Acordo.

CLÁUDIO MONTEIRO CONSIDERA  
Secretário de Acompanhamento Econômico