



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria de Acompanhamento Econômico**

Parecer nº 06104/2003/DF      COGSI/SEAE/MF

Em 23 de setembro de 2003.

**Referência:** Ofício n.º 4008/2002/SDE/GAB, de 04 de setembro de 2002.

**Assunto:** ATO DE CONCENTRAÇÃO n.º  
**08012.006054/2002-51**

**Requerentes:** Wallenius Lines AB; Wilhelmsen ASA; Hundai Motor Company; Kia Motor Corporation ; Hyundai Marine, Co. LTDA

**Operação:** Constituição de uma nova sociedade coreana (“Eukor1”) a qual comprará os ativos relacionados ao transporte marítimo de veículos e de cargas *roll-on/roll-off* da Hyundai Merchant Marine.

**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 as empresas **Wallenius Lines AB; Wilhelmsen ASA; Hundai Motor Company; Kia Motor Corporation ; Hyundai Marine, Co. LTDA**.

## **I. Das Requerentes**

### **I.1. Wilh. Wilhelmsen ASA**

A Wilh. Wilhelmsen ASA (Wilhelmsen) é uma empresa controladora do Grupo Wilhelmsen, de origem norueguesa, a qual tem como principais linhas de negócios: a) serviços de transporte marítimo, transporte terrestres e serviços técnicos para veículos (por meio da WWL<sup>1</sup>); e b) serviços de gerenciamento global de navios e serviços de agenciamento de navios (por meio de suas subsidiárias, respectivamente, Barber International Limited of Hong Kong e Barwil Agencies AS).

---

<sup>1</sup> A Wallenius Wilhelmsen Lines AS (“WLL”) é uma *joint venture* formada entre a Wilhelmsen e a Wallenius.

A Wilhelmsen atua no Brasil e em outros países do Mercosul por meio de suas *joint ventures*:

- Por meio da CatLog, a Wilhelmsen presta serviços de logística em geral e automotiva para o mercado automotivo no Brasil;
- Por meio da Cat Argentina S/A, a Wilhelmsen presta serviços de logística geral e automotiva para o mercado automotivo na Argentina;
- Por meio da WWL, a Wilhelmsen presta serviços de transporte marítimo de cargas fora de contêineres; e
- Ademais, a Wilhelmsen atua no Brasil por meio da empresa Norsul Barwil Agências Marítimas Ltda., na prestação de serviços de agenciamento de navios.

A composição acionária da Wilhelmsen pode ser visualizada pela tabela 1 abaixo:

**Tabela 1: Participação acionária da Wilhelmsen**

<b>Acionistas</b>	<b>Participação</b>
AS W. Wilhelmsen AS Toluma	18,10%
AS Orion Invest AS Toluma	12,64%
Skips AS Tudor C/O AS Toluma	10,81%
AS Tres AS Toluma	5,54%
AS Kassiopeia AS Toluma	5,24%
Outros	47,67%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Fonte: Requerentes

O faturamento mundial do Grupo Wilhelmsen, em 2001, foi da ordem de US\$ 955,1 milhões (US\$ 6,4 milhões no Brasil).

## **I.2. Wallenius Lines AB**

A Wallenius Lines AB (Wallenius) é uma empresa atuante principalmente nos seguintes setores: a) serviços de transporte marítimo, transportes terrestres e serviços técnicos para veículos (por meio da WWL); e b) serviços de transporte marítimo intra-Europa para veículos, caminhões e outras cargas *roll-on/roll-off* em determinadas rotas da Europa (por meio da United European Car Carriers AS, *joint venture* formada entre a Wallenius e o Grupo Nippon Yusen Kabushiki Kaisha).

A Wallenius é uma subsidiária integral da Rederi AB Soya ("Soya"), pertencente, portanto, ao Grupo sueco Soya, o qual atua nas áreas de serviços de transporte marítimo a longa e a curta distância, por meio da Wallenius, desenvolvendo também atividades imobiliárias e de criação de animais.

O Grupo Soya atua no Brasil e em outros países do Mercosul somente por meio da Wallenius.

O Grupo Soya, por meio da Wallenius, detém participação no capital social da CatLog e no capital social da Cat Argentina.

O faturamento mundial do Grupo Soya, em 2001, foi da ordem de US\$ 1,1 bilhão (US\$ 9,7 milhões no Brasil).

### I.3. Hyundai Motor Company

A Hyundai Motor Company (HMC) é uma empresa pertencente ao Grupo sul coreano HMC e que atua principalmente na fabricação e comercialização de veículos automotores e peças relacionadas.

O Grupo HMC detém participação na empresa brasileira ASIA Motors do Brasil Ltda.

A sua composição acionária pode ser visualizada pela tabela 2 abaixo:

**Tabela 2: Participação acionária da HMC**

<b>Acionistas com participação acionária &gt; 5%</b>	<b>Participação</b>
Hyundai MOBIS	11,5%
DaimlerChrysler	10,5%

Fonte: Requerentes

O faturamento mundial do Grupo HMC, em 2001, foi da ordem de US\$ 38 bilhões (US\$ 120,4 milhões no Brasil).

### I.4. Kia Motor Corporation

A Kia Motor Corporation (KIA) é uma empresa controlada pela HMC, pertencendo, portanto, ao Grupo HMC, e que atua principalmente na produção e venda de veículos automotores de peças relacionadas.

A sua composição acionária pode ser visualizada pela tabela 3 abaixo:

**Tabela 3: Participação acionária da KIA**

<b>Acionistas com participação acionária &gt; 5%</b>	<b>Participação</b>
HMC	36,3%
Hanvit Bank	13,9%
Hyundai Capital	9,8%
Korea Development Bank	5,2%

Fonte: Requerentes

O faturamento mundial da KIA, em 2001, foi da ordem de US\$ 10,3 bilhões (US\$ 97,5 milhões no Brasil).

### I.5. Hyundai Merchant Marine, Co., Ltd.

A Hyundai Merchant Marine, Co., Ltd. (HMM) é uma empresa de transporte marítimo com atuação mundial, pertencente ao grupo sul coreano HMM. Ela opera com transportadores de contêineres, navios transportadores de gás natural liquefeito (LNG), navios petroleiros, transportadores de automóveis e de cargas *roll-on/roll-off* e graneleiros.

A sua composição acionária pode ser visualizada pela tabela 4 abaixo:

**Tabela 4: Participação acionária da HMM**

Acionistas com participação acionária > 5%	Participação
Chung, Mong Hun	21,7%
Ações em tesouraria	18,4%
Hyundai Elevator	15,16%
Hyundai Engineering & Construction	8,69%

Fonte: Requerentes

O faturamento mundial do Grupo HMM, em 2001, foi da ordem de US\$ 899 milhões (US\$ 18,6 milhões no Brasil).

## II. Da Operação

A presente operação consiste na constituição de uma nova sociedade coreana (“Eukor”), pela Wilhelmsen, Wallenius, HMC e KIA, a qual comprará os ativos relacionados ao transporte marítimo<sup>2</sup> de veículos e de cargas *roll-on/roll-off* (“Ro-Ro”) da HMM.

A Wilhelmsen e a Wallenius deterão, cada uma, 40% da Eukor, e a HMC e a KIA deterão, cada uma, 10%.

Após a operação, a HMM continuará a operar como uma empresa independente. Porém não mais no setor de transporte de cargas Ro-Ro.

## III. Definição dos Mercados Relevantes

### a) Do mercado do produto.

O mercado relevante para esta operação é o mercado brasileiro de transporte marítimo de veículos e de cargas *roll-on/roll-off*, que são cargas rolantes em geral, colocadas a bordo dos navios através de uma rampa na popa do navio. Tais cargas são auto-propulsoras, ou seja, além de rolantes, elas têm a particularidade de adentrar o navio sozinha, sem ajuda de guindastes ou outros objetos.

Há uma grande variedade de tipos de cargas que se classificam como *roll-on/roll-off*, tais como carros, veículos comerciais leves, caminhões, ônibus e outros (equipamentos agrícolas, de construção e outros equipamentos auto-propulsores).

Em reunião com esta Secretaria, o representante da WWL<sup>3</sup> afirmou que dada a especificidade das cargas Ro-Ro, elas são transportadas por navios especiais, construídos

---

<sup>2</sup> A título de maior esclarecimento a respeito do transporte marítimo, salientamos que os bens de consumo são transportados em grandes recipientes de metal chamados “contêineres”. Os produtos básicos transportados soltos, tais como grãos ou carvão, são despejados diretamente nos navios e são chamados de “carga a granel” (*bulk cargo*). Se as mercadorias forem embaladas em barris, caixas ou sacas, elas são chamadas de “carga geral” (*breakbulk cargo*). Eventualmente são dados outros nomes mais criativos: “reefers” (frigoríficos) que são contêineres refrigerados para o transporte de perecíveis; transporte “*roll-on/roll-off*” ou “*Ro-Ro*” é aquele que permite, por meio de pranchas de navio, o embarque ou desembarque direto de veículos.

com características próprias para o seu transporte. Porém, isso não impede que estes navios, construídos especificamente para transportar cargas rolantes, não sejam utilizados para o transporte de outros tipos de cargas. Adverte ele, entretanto, que utilizar navios para cargas rolantes com o intuito de transportar outros tipos de cargas não é uma alternativa economicamente interessante, dado que existem outras alternativas melhores e mais baratas.

Portanto, considera-se neste parecer que os ativos relacionados ao transporte de cargas Ro-Ro não serão substitutos econômicos para o transporte de outros tipos de carga (geral, granel, contêiner), limitando, dessa forma, o mercado relevante do produto somente ao transporte marítimo de cargas Ro-Ro.

Segundo estimativa das Requerentes<sup>4</sup>, aproximadamente 577.000 unidades de carga foram transportadas no Brasil em 2001.

Haverá, ainda, uma integração vertical entre as atividades da HMC e da KIA, uma vez que ambas atuam no setor automotivo e a HMM e a WWL operam no mercado de transporte marítimo de veículos e de cargas *roll-on/roll-off*. Tal integração será analisada no item IV.

**Tabela 5: Produtos/Serviços Ofertados pelas Requerentes**

Produtos/Serviços	Wilhelmsen	Wallenius	HMC	KIA	HMM
Serviços de transporte marítimo de veículos e de cargas <i>roll-on/roll-off</i> no Brasil e no Mercosul	X	X			X
Produção e venda de veículos automotores e peças relacionadas			X	X	

→ indica integração vertical

Fonte: Requerentes

Elaboração: SEAE

## b) Do mercado geográfico.

Para definir o mercado geográfico no setor de transportes, é necessário determinar, do ponto de vista dos clientes, quais são as alternativas viáveis do transporte do produto “A” ao destino “D”. Dessa forma, no presente caso, o mercado relevante geográfico pode ser definido pelas rotas percorridas por ambas as empresas ou rotas alternativas a estas<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Sr. Paulo Turini, Gerente Geral da WWL, conforme pode ser comprovado com a ata de reunião anexa ao processo.

<sup>4</sup> Uma das maiores dificuldades existentes no setor é a falta de informações estatísticas confiáveis. Não há nenhum órgão terceirizado que recolha informações e as armazene, assim, toda informação é colhida pelas próprias empresas, que observam suas concorrentes e sem muita precisão, mencionam a participação de cada uma. Esta dificuldade reflete-se no fato de que uma concorrente observa que um navio está circulando, mas não pode auferir com qual capacidade, se cheio ou com metade do espaço vago por exemplo. Há o Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT, por exemplo, que possui dados completos e confiáveis, todavia, são dados referentes a certas empresas cadastradas e não de todas as empresas do setor.

<sup>5</sup> Por exemplo, se o destino final de determinada mercadoria for uma localidade no interior do continente europeu, e se o porto de Rotterdam for alternativa para o porto de Le Harvre (no sentido de que a mercadoria pode, a partir de qualquer dos portos, ser transportada por via terrestre até sua destinação final sem diferenças significativas de preços), as rotas marítimas que vão de determinado porto brasileiro para Rotterdam e para Le Harvre pertencem a um mesmo mercado relevante geográfico.

Para definir os mercados relevantes geográficos é necessário verificar que rotas são alternativas no sentido de que o proprietário da carga possa escolher entre uma e outra para conseguir transportar seu produto até o destino final. Seria necessário, por exemplo, verificar se os portos no norte do continente europeu são alternativas aos portos no sul do continente, ou seja, se, indo para qualquer dos portos, a mercadoria tem condições de chegar a seu destino final sem significativas diferenças de custos. No entanto, considera-se desnecessário aprofundar a análise da área de abrangência e da substituíbilidade entre portos (e, portanto, rotas), dado que, a despeito da definição conceitual de mercado geográfico consistir em uma rota ou conjunto de rotas alternativas, o importante é, para a finalidade de avaliar a participação de mercado, saber que empresas podem, a curto prazo e economicamente, operar as referidas rotas.

Tal aprofundamento torna-se ainda menos recomendável levando-se em consideração que o ato de concentração em tela traz pouquíssimas reflexões no Brasil. Embora a WWL tenha bastante capacidade de carga e seja uma das líderes do mercado na Europa, sua participação no Brasil limita-se à rota Brasil – Golfo do México. Dos ativos adquiridos, somente uma rota tem passagem pelo Brasil, a rota Brasil – Extremo Oriente. Portanto, considera-se como mercado relevante geográfico tão somente as duas rotas mencionadas acima **(i) Brasil – Golfo do México; (ii) Brasil – Extremo Oriente.**

#### **IV. Possibilidade de Exercício do Poder de Mercado**

##### **IV.1. Concentração Horizontal**

Em reunião com esta Secretaria no dia 25 de agosto de 2003, representantes das requerentes afirmaram que a operação envolvia somente duas rotas, Brasil – Golfo do México e Brasil – Extremo Oriente. Esclareceram, ainda, que as informações apresentadas por ocasião da entrega da petição inicial haviam se modificado bastante desde então. A Ata desta reunião encontra-se em anexo, assinada pelos presentes.

Inicialmente há que se considerar que são rotas bastante díspares e não se comunicam de qualquer forma. Assim, como não há sobreposição de rotas, não há concentração. O poder de mercado da WWL não aumentou com a operação uma vez que a rota adquirida não se sobrepõe, nem tampouco pode ser usada como alternativa em relação à outra para efeitos de alteração do poder de mercado.

Conforme Ata em anexo, e considerando a falta de informações que é característica ao setor, as requerentes suscitarão que a participação da WWL na rota Brasil – Golfo do México havia aumentado desde então, porém, de maneira não muito significativa. Se anteriormente a empresa detinha 0,9% da rota, atualmente detém participação de cerca de 5%. Na rota adquirida, Brasil – Extremo Oriente, a participação da HMM caiu vertiginosamente devido ao aumento do câmbio e entrada no Brasil de várias montadoras internacionais. Com isso, diminuiu sobremaneira a necessidade de importação de veículos, uma vez que havia a oportunidade de construir uma montadora em solo nacional. Por todos estes fatores, o mercado decresceu bastante e a participação da HMM caiu de 10% para 3%.

Por todo o exposto, mesmo adotando-se um critério bastante conservador, que consideraria sobreposição das rotas em razão da mobilidade da frota, que pode ser facilmente alocada entre qualquer rota, ainda assim a concentração seria menor que 10%, o que impediria, em conformidade com o Guia para análise de Atos de Concentração, o exercício de poder de mercado unilateral ou coordenado.

## IV.2. Integração Vertical

A maior preocupação em relação à integração vertical suscitada com a presente operação (entre as atividades de montadora e comercializadora de veículos da Kia e HMC e de transporte marítimo da WWL e da HMM) é de que as montadoras e comercializadoras de veículos não sejam capazes de escoar sua produção dada uma possível tentativa de fechamento de mercado por parte da WWL em benefício da Kia e da HMC. Portanto, se faz necessário analisar se a competição no transporte marítimo de cargas Ro-Ro e no mercado de montadoras e comercializadoras de veículos é eficiente e suficiente para inibir tal tentativa.

No que tange ao transporte marítimo de cargas Ro-Ro, a concorrência é ampla e suficiente. Prova disso é o grande número de empresas atuantes e a participação de mercado pulverizada de cada uma delas. Ressalte-se que o C4 do setor é menor que 75%. Não se dispõe de números para cada rota envolvida na operação, porém, pode-se citar como concorrentes a K-Line, a Mitsui, a Grimaldi, a CSAV e a NYK Line que possuem grande participação no mercado brasileiro. Anote-se que a mobilidade da frota<sup>6</sup> contribui para a concorrência do setor.

Ademais, há a possibilidade de um novo concorrente iniciar operações em uma rota somente com um navio e com a assinatura de contratos que lhe garantam volume suficiente para viabilizar suas operações. Os contratos são firmados, geralmente, com duração anual, o que garante uma renovação periódica entre transportadores e clientes (já que a lealdade entre clientes e transportadores não é comum), de modo que novos concorrentes têm acesso a praticamente todos os clientes. Não há barreiras comerciais à entrada de novos concorrentes. Além disso, um novo concorrente não precisa comprar navios, podendo apenas fretá-los.

Concernente ao mercado de montadoras de veículos, pode-se citar várias concorrentes desde a abertura do setor implementada no governo Collor. Nesta época várias montadoras vieram para o Brasil e aqui permanecem com por exemplo a Ford, a GM, a Volkswagen, a Fiat ou a Chevrolet.

Diante do exposto, aliado ao fato de que a Kia, a HMC e a WWL não têm grande atuação no Brasil, como prova a pequena participação de mercado de cada um deles, é de se notar que qualquer tentativa de fechamento de mercado por parte da WWL ou por parte da Kia e a da HMC restará infrutífera.

A título de acréscimo, salienta-se, ainda, que a Comissão Européia aprovou a incorporação entre WWL, Kia, HMC e HMM. Esta ficou sujeita ao cumprimento de alguns compromissos<sup>7</sup>, os quais não têm qualquer efeito sobre as atividades das requerentes no

---

<sup>6</sup> Qualquer empresa pode adentrar o mercado relevante realocando alguns de seus navios para as rotas que assim desejarem.

<sup>7</sup> As Requerentes esclareceram que a preocupação da Comissão Européia em relação à incorporação foi decorrente das relações concorrenciais em duas rotas específicas de operação na Europa, a saber (i) do Norte da Europa ao Oriente Médio; e (ii) do Mediterrâneo ao Oriente Próximo. Isso porque, em ambas as rotas, o empreendimento conjunto entre a Wallenius e a Wilhelmsen – a WWL – operava juntamente com a NYK por meio de um acordo chamado WALLNYK. A Comissão entendeu que referida operação conjunta deveria ser considerada como uma única entidade em operação, atribuindo, conseqüentemente, as participações de mercado da NYK à WWL nas duas rotas mencionadas durante a avaliação da incorporação. De forma a eliminar quaisquer preocupações com respeito à concorrência que poderiam resultar da incorporação, a WWL

Brasil ou mesmo sobre o ambiente concorrencial brasileiro, mas dizem respeito apenas ao cenário europeu, conforme informação prestada pelas Requerentes<sup>8</sup>.

## 7. Recomendação

A constituição de uma nova sociedade coreana pelas Requerentes, para a finalidade de compra dos ativos relacionados ao transporte marítimo de veículos e de cargas *roll-on/roll-off* da HMM, não gera efeitos anticompetitivos significativos. Diante do exposto, sugere-se a aprovação do ato em questão, sem restrições.

À consideração superior.

*José Arthur Bezerra Silva*  
Assistente Técnico

*Marcelo Pacheco dos Guaranys*  
Coordenador-Geral de Serviços Públicos e Infra-Estrutura

De acordo.

*Luis Fernando Rigato Vasconcellos*  
Secretário Adjunto

*José Tavares de Araujo Junior*  
Secretário de Acompanhamento Econômico

---

comprometeu-se a rescindir o acordo WALLNYK para aquelas duas rotas e a não celebrar quaisquer outros acordos semelhantes junto a qualquer outro operador concorrente nas rotas em questão sem o consentimento prévio da Comissão. Referido compromisso foi suficiente para eliminar as preocupações da Comissão em relação à transação e para a aprovação da incorporação, conforme notícia veiculada no dia 29/11/02, no site [http://www.europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/index/by\\_nr\\_m57.html#m\\_2879](http://www.europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/index/by_nr_m57.html#m_2879) (IP/02/1780).

<sup>8</sup> Resposta ao Ofício n.º 06024/2003/DF COGSI/SEAE/MF, de 14 de janeiro de 2003.