



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

Parecer Técnico n.º 278 COINP/COGPI/SEAE/MF

Rio de Janeiro, 09 de setembro de 2001.

**Referência:** Ofício SDE/GAB nº 1129/2001, de 16 de março de 2001

**Assunto:** ATO DE CONCENTRAÇÃO  
nº 08012.004729/2001-17.

**Requerentes:** *BAE Systems PLC e European Aeronautic Defense and Space Company EADS N.V.*

**Operação:** reestruturação e racionalização societária da Airbus Industry – GIE e outras empresas ligadas ao negócio “Airbus”.

**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 nº 8.884/94, parecer técnico referente ao ato de concentração envolvendo as empresas BAE SYSTEMS PLC e EUROPEAN AERONAUTIC DEFENSE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma a Lei nº 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 – BAE Systems PLC

A BAE Systems PLC (doravante BAES) é uma empresa britânica que atua nos setores aeroespacial e de defesa produzindo aeronaves comerciais (através da Airbus Industry – GIE, doravante AI, e da AVRO), aeronaves militares (consórcio Eurofighter e das empresas Hawk, Harrier e SAAB), eletrônicos de defesa (através da Alenia Marconi System, Matra BAE Dynamics e BAE Electronics), espacial (através da Astrium) e construção naval (através da BAE Marine).

A Franklin Resources possui 5% do capital da BAES e é a única acionista que detém participação individual significativa. O faturamento mundial da BAES em 2000 foi de aproximadamente R\$ 26,21 bilhões. O faturamento da BAES no Brasil em 2000 ainda não foi apurado, mas pode-se afirmar que na América do Sul o faturamento girou em torno de R\$ 55,41 milhões<sup>1</sup>.

### 1.2 – European Aeronautic Defense and Space Company EADS N.V.

A European Aeronautic Defense and Space Company EADS N.V. (doravante EADS) é uma empresa holandesa criada pela fusão entre a Aerospatiale Matra (doravante AM), DaimlerChrysler Aerospace (doravante DASA) e Construcciones Aeronáuticas S.A. (doravante CASA) [ato de concentração n.º 08012.003024/00-00]. A EADS atua na produção de aeronaves comerciais e de transporte militar (através da AI), aeronaves militares (através dos consórcios Eurofighter e Rafale), helicópteros (através da Eurocopter), aeronaves regionais (através da Avions de Transport Regional, doravante ATR), aeronaves leves (através da Socata), conversão de aeronaves (através da Sogerma e da Elbe Flugzeugwerke, doravante EFW), indústria espacial (através da Astrium e da EADS Launch Vehicles), mísseis e sistemas de mísseis (através da AM Missiles, Matra Bae Dynamics e LFK – Lenkflugköpersysteme), telecomunicações (através da Matra Nortel Communications e Nortel/DASA Network Systems) e eletrônicos de defesa.

A estrutura do capital social da EADS está reproduzida na Tabela 1.

**Tabela 1**  
**Participações no Capital Social da EADS**

Empresas	Participação
DaimlerChrysler	30,3%
SOGEADE*	30,3%
SEPI**	5,5%
Público em Geral***	33,9%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

\* Lagardère em conjunto com instituições financeiras francesas e Sogepa (companhia holding do Estado francês).

\*\* Companhia holding do Estado espanhol.

<sup>1</sup> Valores convertidos pela taxa de câmbio média de 2000 ( 1,00 = R\$ 2,770658).

\*\*\* Incluindo empregados da EADS e aproximadamente 3% controlados diretamente pela DaimlerChrysler e o Estado francês.  
Fonte: Requerentes.

Na França, Alemanha e Espanha, a EADS é representada respectivamente por suas subsidiárias EADS France S.A.S. (doravante EADS France), EADS Deutschland GmbH (doravante EADS Germany) e CASA<sup>2</sup>. No Brasil, a EADS possui as seguintes subsidiárias: (i) Aérospatiale Matra Assistência Técnica do Brasil Ltda.; (ii) Eurocopter do Brasil Ltda.; e (iii) Helibrás – Helicópteros do Brasil Ltda.

O faturamento mundial da EADS em 2000 foi de aproximadamente R\$ 40,85 bilhões. Devido às mudanças nos sistema de contabilidade ocorridos após a recente criação da EADS, não se tem informações sobre o faturamento da mesma no Brasil<sup>3</sup>. No entanto, para fins informativos cabe salientar que os faturamentos da AM e DASA em 1999 no Brasil foram de respectivamente R\$ 125,9 milhões e R\$ 44,4 milhões (a CASA não efetuou vendas no Brasil em 1999)<sup>4</sup>.

## 2 - Da Operação

Trata-se de reestruturação e racionalização de uma associação já existente entre as partes. A BAES e a EADS, em conjunto com a EADS France, EADS Germany e CASA (afiliadas da EADS) criaram uma controladora comum para os seus ativos e atividades no âmbito da produção de grandes aeronaves comerciais (por meio de um acordo de integração – *Formation Agreement*)<sup>5</sup>. Mais tarde, este acordo foi emendado de modo que os ativos e atividades ligadas a “Airbus”, incluindo as respectivas participações na AI, fossem integrados em uma única empresa (Airbus S.A.S., doravante Airbus). A operação ocorreu em diversas etapas<sup>6</sup>:

- (i) A AM constituiu a AI como sua subsidiária integral e verteu a Airbus France SA (doravante Airbus France) e todos os seus negócios “Airbus” na AI.
- (ii) Em julho de 2000 a AM transferiu suas ações na AI para a EADS e a DASA transferiu suas ações na “DA Holding Company” para EADS<sup>7</sup>.
- (iii) A EADS transferiu suas ações na “DA Holding Company” para a AI.
- (iv) A CASA incorporou a Airbus España SL (doravante Airbus España) como sua subsidiária integral e verteu todos os seus interesses na AI nesta empresa. Através da Airbus Holding SA, a CASA posteriormente contribuiu com todas as suas ações na Airbus España para a AI.
- (v) A BAES contribuiu com todas as suas ações na Airbus UK Limited (doravante Airbus UK) para a Airbus Holding SA. Em troca, a BAE Systems France SAS

---

<sup>2</sup> A EADS France e a EADS Germany são subsidiárias integrais da EADS. A CASA possui 99,9953% de sua ações em poder da EADS.

<sup>3</sup> Valor convertido pela taxa de câmbio média de 2000 (€ 1,00 = R\$ 1,68745).

<sup>4</sup> Valores convertidos pela taxa de câmbio média de 1999 (€ 1,00 = R\$ 1,92860).

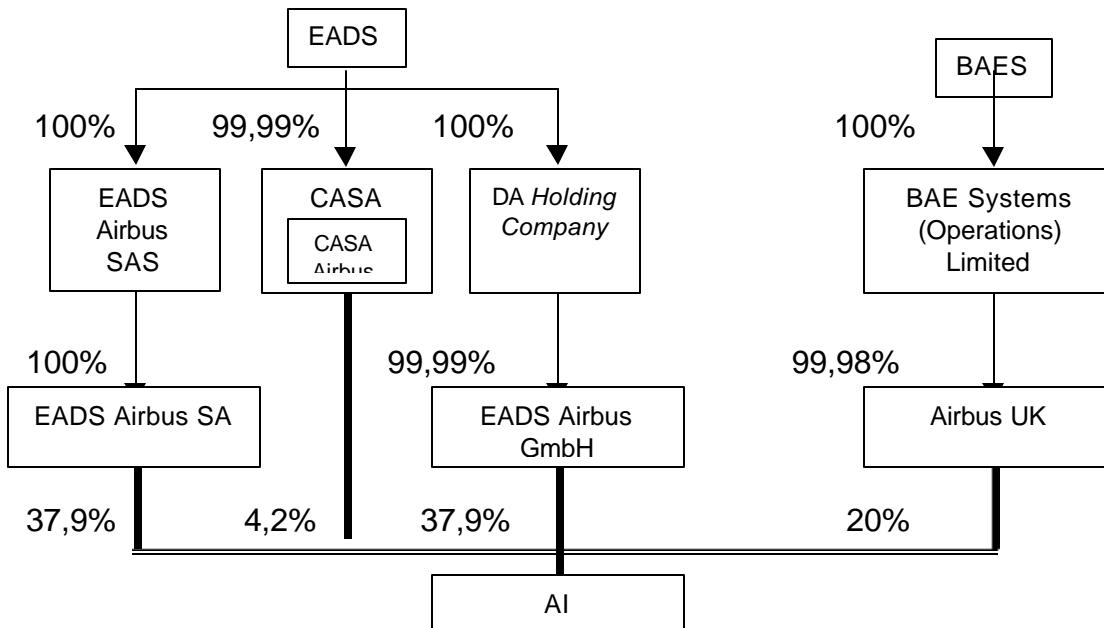
<sup>5</sup> Estes interesses estão quase que inteiramente associados a AI.

<sup>6</sup> Cabe salientar que a operação foi apresentada a diversas jurisdições, inclusive União Européia, onde já foi aprovada.

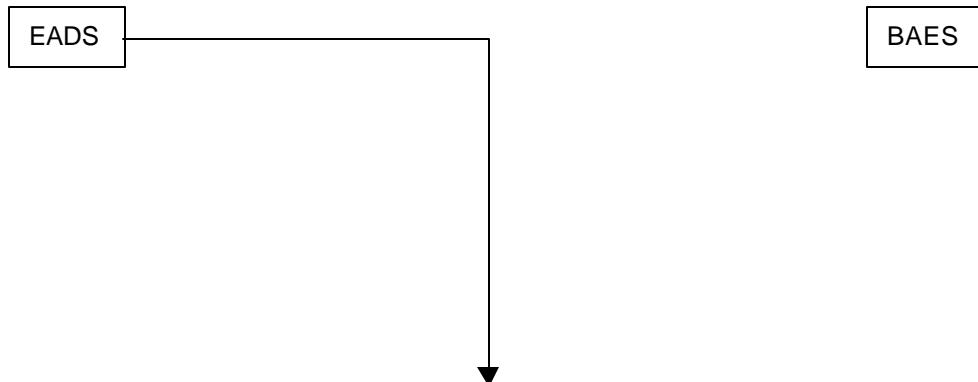
<sup>7</sup> As etapas (i) e (ii) referem-se a formação da EADS (AC n.º 08012.003024/00-00). O termo “DA Holding Company” refere-se à companhia holding EADS Airbus Beteiligungs GmbH, que teve posteriormente seu nome alterado para Airbus Deutschland Beteiligungs GmbH.

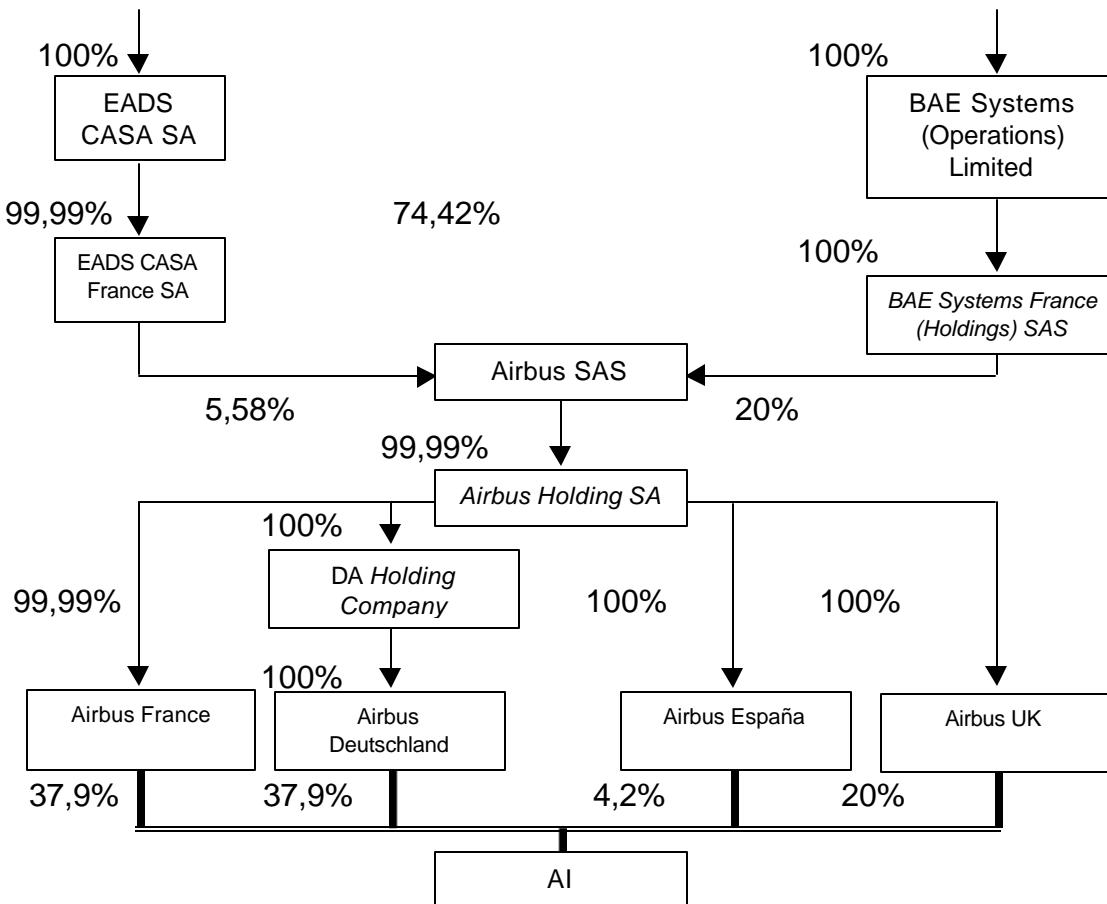
(holding francesa da BAES) recebeu 20% das ações da AI, através de companhias operadoras.

**Figura 1**  
**Estrutura Acionária da AI (Antes da Operação)**



**Figura 2**  
**Estrutura Acionária da AI (Depois da Operação)**





— Membership rights

Itálicos indicam companhias de “holding” puras

Cabe salientar que as empresas Airbus España, Airbus Deutschland e Airbus France não foram criadas com esta operação, são meramente os novos nomes corporativos da CASA Airbus, EADS Airbus GmbH e EADS Airbus SA respectivamente.

Deste modo, a Airbus, através de sua subsidiária integral Airbus Holding SA, controla todas as ações da Airbus France, Airbus UK, Airbus Deutschland (através da “DA Holding Company”) e da Airbus España. Isto significa que a Airbus controla todos os interesses da EADS e BAES na AI. Direta ou indiretamente, a EADS controla 80% e a BAES 20% das ações da AI. As Figuras 1 e 2 resumem a estrutura acionária da AI antes e depois de consumada a operação.

## 2.1 – Mudanças de controle e/ou na estrutura acionária

### (a) AI

Percebe-se que natureza do controle da AI não foi alterada com a operação. De fato, antes da operação a EADS controlava 80% e a BAES 20% dos interesses associativos (*memberships rights*) da AI. Após a operação a EADS controla 80% e a BAES 20% da Airbus, que por sua vez detém 100% dos *memberships rights*.

Além disso, a BAES detinha certos direitos de voto para proteger seus interesses financeiros na empresa, embora estes não lhe conferissem controle comum da AI. Do ponto de vista estratégico da AI, a BAES não possuía direito de voto nas decisões finais (de fato a AI era controlada pela EADS). A operação não modificou esta situação: a BAES não ganhou nem perdeu direitos de voto e a EADS continua como controladora da empresa.

#### **(b) Airbus UK**

Anteriormente à operação a Airbus UK era totalmente controlada pela BAES. Após a operação as ações serão detidas pela Airbus e, deste modo, o capital social da Airbus UK será dividido entre a BAES (20%) e a EADS (80%). Percebe-se que o controle da Airbus UK passou da BAES para a EADS.

#### **(c) Airbus España, Airbus Deutschland e Airbus France**

O capital social destas três empresas era inteiramente detido pela EADS. Após a operação a BAES passa a possuir 20% das ações destas empresas. No entanto, o controle continuará sendo exercido pela EADS que ainda possuirá 80% do capital social da Airbus España, Airbus Deutschland e Airbus France.

#### **(d) Airbus Military Company (doravante AMC)**

Antes da operação AI detinha (indiretamente, através de sua subsidiária integral AI Participations) 50,004% das ações da AMC. Além disso, a “DA Holding Company” detinha 6,116%, a Airbus UK 5,112%, a CASA 10,292% e a EADS France 0,004%. As demais ações estavam divididas entre a Finmecannica (15,276%), Flabel Corp. (4,168%) e Tусas Aerospace (9,028%)<sup>8</sup>. Após a operação estas participações não se alteraram, a não ser pelo fato das participações da “DA Holding Company” e da Airbus UK terem sido aglutinadas na Airbus (11,228%). De qualquer modo, o controle não foi alterado, permanecendo com a EADS após a operação.

#### **(e) Conclusão**

A Tabela 2 resume as alterações nas participações acionárias decorrentes da operação. Cabe salientar que somente foram analisadas as empresas operacionais envolvidas na operação. Percebe-se que, a despeito da operação ser uma reestruturação de relações previamente existentes entre as requerentes, há mudança de controle da Airbus UK e algumas pequenas alterações na estrutura societária da Airbus España, Airbus Deutschland, Airbus France e AMC. Por este motivo, optou-se por prosseguir com a análise.

**Tabela 2**  
**Alterações nas Participações Acionárias (Resumo)**

---

<sup>8</sup> Por questão de clareza, a estrutura acionária da AMC não está contemplada nas Figuras 1 e 2.

Acionistas	AI		Airbus UK		Airbus España, Airbus Deutschland e Airbus France		AMC	
	Antes	Depois	Antes	Depois	Antes	Depois	Antes	Depois
EADS	80%	80%	-	80%	100%	80%	40%	48,98%
BAES	20%	20%	100%	20%	-	20%	10%	12,24%
Outras	-	-	-	-	-	-	50%	38,78%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: Requerentes

### 3 - Definição do Mercado Relevante

#### 3.1 - Dimensão Produto

A Tabela 3 indica os produtos ofertados pelas requerentes em âmbito mundial.

**Tabela 3**  
**Produtos Ofertados pelas Requerentes em Âmbito Mundial**

Produtos	EADS	BAES
Grandes Aeronaves Comerciais	x	x ←
Conversão de Cabines	x	x
Aeronaves de Carga Novas	x	x ←
Aeronaves de Transporte Militar	x	x ←
Componentes Aeroespaciais	lx	x

Fonte: Requerentes

### (a) Grandes Aeronaves Comerciais

Grosso modo consistem em aviões com mais de 100 assentos. A EADS e a BAES atuam neste setor via seus interesses na Al<sup>9</sup>. Conforme salientado na seção 2.1 (a), a operação não modifica a estrutura acionária nem tampouco o controle desta empresa. Deste modo, no que se refere a grandes aeronaves comerciais, não se mostra necessário seguir adiante na análise desta operação.

### (b) Aeronaves de Carga Novas

O projeto e definições básicas destas aeronaves são semelhantes às de passageiros, no entanto cabe salientar algumas diferenças entre ambas: grandes portas para carregamento, reforço estrutural para suportar maior carga, cabines adaptadas e ausência de janelas. Além disso, os compradores destas aeronaves são distintos daqueles que adquirem grandes aeronaves comerciais (portadores de encomendas no caso das aeronaves de carga e companhias aéreas no caso dos aviões de passageiros).

A EADS e a BAES atuam neste mercado através de seus interesses na Al. Deste modo, no que concerne a aeronaves de cargas novas e pelos mesmos motivos expostos na seção 3.1 (a), não se mostra necessário seguir adiante na análise desta operação.

### (c) Aeronaves de Transporte Militar

As requerentes atuam na produção de aeronaves de transporte militar através da AMC. De fato, a AMC não produz nenhuma aeronave, sendo essencialmente uma companhia de administração e marketing. No momento, há somente um programa sobre administração da AMC (a aeronave de transporte A400M). Do lado da EADS somente a CASA atua neste segmento, fabricando os modelos C-212, CN-235 (em cooperação com a empresa IPTN), e C-295. No entanto, conforme salientado na seção 2.1 (d) o controle da AMC não foi alterado com a operação, não se mostrando necessário seguir adiante na análise desta operação, pelo menos no que se refere a aeronaves de transporte militar.

### (d) Conversão de Cabines

A Airbus Deutschland atua na venda de *kits* para conversão da cabine interior e seus sistemas em aeronaves para passageiros atualmente em serviço da Al, através da instalação, remoção e alteração de seus componentes. Este procedimento é utilizado quando da necessidade de aumento ou diminuição do tamanho da primeira classe e/ou classe executiva. Para os clientes, a conversão da cabine implica em duas etapas: (i) compra de um *kit* de componentes relevantes; e (ii) serviço de conversão propriamente dito, que consiste na realização do serviço de reforma da cabine<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Na verdade, existem basicamente dois competidores neste mercado, a Al e a Boeing.

<sup>10</sup> O *kit* e os serviços de conversão podem – e freqüentemente são – comprados separadamente.

No entanto, conforme salientado na seção 2.1 (c), o controle da Airbus Deutschland não foi alterado com a operação (antes: 100% EADS, depois: 80% EADS e 20% BAES). Além disso, anteriormente a operação já havia uma relação (ainda que indireta, via Al) entre a BAES e a Airbus Deutschland. Deste modo, no que concerne a conversão de cabines, não se mostra necessário prosseguir com a análise.

### **(e) Componentes Aeroespaciais**

Consiste no projeto, fabricação e montagem de uma enorme gama de componentes utilizados na produção de aeronaves. Cabe salientar que dado o nível de sofisticação tecnológica destes produtos, as empresas do segmento aeroespacial desenvolveram conhecimento especializado em certas áreas de componentes e contribuem com alguns componentes específicos para diferentes programas de aeronaves. Deste modo, dado o alto nível de especialização dos demandantes e ofertantes de componentes aeroespaciais poder-se-ia definir diversos mercados distintos. No entanto, dado o pequeno impacto competitivo da operação não se vislumbra a necessidade de se definir mais precisamente a dimensão produto: todos os componentes aeroespaciais serão agrupados em um único mercado.

As requerentes atuam na produção de componentes aeroespaciais através da Airbus UK, Airbus España, Airbus Deutschland e Airbus France. A Airbus España, Airbus Deutschland e Airbus France fornecem componentes aeroespaciais para a Al, mas também para outras empresas. Além disso, a Airbus Deutschland fornece *kits* para conversão de cabines [ver seção 3.1 (d)] para os aviões produzidos pela Al.

A Airbus UK produz somente componentes aeroespaciais. Parte considerável desta produção já se destinava a Al e para a própria BAES mesmo antes da operação. A Airbus UK também fornece componentes aeroespaciais para a empresa Raytheon.

### **3.2 - Dimensão Geográfica**

A dimensão geográfica para todos os mercados definidos é mundial, dado que a indústria aeroespacial brasileira ainda é pouco desenvolvida. Dos produtos envolvidos na operação (ver Tabela 3), somente na produção de alguns componentes aeroespaciais é verificada alguma presença de produtores domésticos.

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

Conforme verificado nas seções anteriores, somente a Airbus UK teve seu controle alterado em decorrência da operação. Deste modo, apenas os mercados em que esta empresa atua serão analisados, ou seja: a concentração horizontal verificada em componentes aeroespaciais e a integração vertical entre este mercado e a produção de aeronaves.

#### **4.1 – Da Concentração Horizontal**

É bastante difícil o cálculo das participações de mercado dos agentes econômicos envolvidos na produção de componentes aeroespaciais. No entanto, a despeito disso, pode-se afirmar que esta operação não cria nem reforça o poder de mercado da Airbus UK. De fato, existem diversos outros fabricantes de componentes aeroespaciais, capazes de oferecer produtos similares no que diz respeito a preço e qualidade. Deste modo, entende-se que não há necessidade de se passar para etapas posteriores da análise.

#### **4.2 – Da Integração Vertical**

Tem-se que boa parte da produção de componentes aeroespaciais da Airbus UK se dá de forma cativa, isto é, para Al ou para BAES. Além disso, segundo informações das requerentes, existem outros grandes fornecedores no mercado produtor de insumos (componentes aeroespaciais), bem como outros demandantes de grande porte no mercado de produtos (aeronaves). Deste modo, não se vislumbra possibilidade de fechamento de mercado decorrente da operação aqui analisada.

## **5 - Recomendação**

A operação em análise é passível de aprovação, dentro de um ponto de vista estritamente econômico, tendo em vista que não foram encontradas condições para que as requerentes exerçam ações que gerem danos à concorrência.

À consideração superior.

MAURÍCIO CANÊDO PINHEIRO  
Técnico

ISABEL RAMOS DE SOUSA  
Coordenadora da COINP

CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT  
Coordenadora Geral

De acordo.

CLAUDIO MONTEIRO CONSIDERA  
Secretário de Acompanhamento Econômico