



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer nº 06050/2003/DF COGSE/SEAE/MF

Em 30 de abril de 2003.

Referência: Ofício n.º 25/2003/SDE/GAB, de 06 de janeiro de 2003.

Assunto: ATO DE CONCENTRAÇÃO n.º
08012.000057/2003-32

Requerentes: Airbus Financial Services (AFS),
CIT Holdings (Ireland) Limited (CIT),
Kreditanstalt Für Wiederaufbau (KFW), e
Indosuez Airfinance (IAF)

Operação: Criação da *Joint Venture* AVION.

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 **Airbus Financial Services (AFS)**, **CIT Holdings (Ireland) Limited (CIT)**, **Kreditanstalt Für Wiederaufbau (KFW)**, e **Indosuez Airfinance (IAF)**

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.

I. DAS REQUERENTES

1. A **Airbus Financial Services (AFS)**, empresa com sede em Dublin, Irlanda, é uma subsidiária integral do Grupo Airbus S.A.S. (Airbus), sediado na França e constituído sob as leis daquele país.

2. As atividades da AFS concentram-se no financiamento de aeronaves fabricadas pela Airbus, sendo a produção e comercialização de aeronaves com capacidade superior a 100 passageiros – aeronaves de grande porte – a principal atividade desta empresa.

3. A Airbus não possui participação direta ou indireta em empresa no Brasil ou no Mercosul, além de também não ter participado de qualquer operação, nos mesmos espaços geográficos, nos três anos anteriores à que ora é analisada.

4. Os faturamentos da AFS, em 2001¹, corresponderam (**sigilo**) no Brasil, (**sigilo**) no Mercosul e (**sigilo**) no mundo². Já o Grupo Airbus, faturou, no mesmo ano, (**sigilo**) no Brasil, (**sigilo**) no Mercosul – excluindo o Brasil – e (**sigilo**) no mundo³.

5. A **CIT Holdings (Ireland) Limited (CIT)** é uma empresa irlandesa e subsidiária integral do CIT Groups Inc., de nacionalidade norte-americana.

6. Segunda as Requerentes, a CIT oferece, entre outras coisas, financiamento comercial e corporativo para aeronaves, o que o faz disponibilizando alternativas de financiamento e arrendamento em todo o mundo, tanto para aeronaves novas quanto usadas, de uso doméstico, comercial ou corporativo.

7. De forma indireta, por meio da subsidiária integral Capita Corporation, o CIT Group controla as seguintes empresas com atuação no Brasil: (i) CIT Brasil Arrendamento Mercantil S.A. – uma instituição financeira que negocia arrendamento mercantil e operacional; e (ii) The Capita Corporation do Brasil Ltda., empresa dedicada a atividades de locação.

8. Em 2001, a Tyco Acquisition Corp. adquiriu a totalidade do capital social da CIT⁴ – única operação nos três anos anteriores ao presente ato de concentração.

9. A CIT (**sigilo**) faturamento no último exercício fiscal, pois, segundo as Requerentes, trata-se da empresa controladora do Grupo CIT. Por conseguinte, foram apresentados apenas os valores para o grupo como um todo, o qual faturou (**sigilo**) no Brasil, (**sigilo**) no Mercosul – excluindo o Brasil – e (**sigilo**) no mundo, em 2001⁵.

10. A **Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)** é uma sociedade alemã de direito público. Seu capital está dividido da seguinte forma: 80% pertence à República Federal da Alemanha e os outros 20% aos Estados Federais da Alemanha.

11. As principais atividades da KfW concentram-se nas seguintes áreas: (i) investimento financeiro local; (ii) financiamento de exportação e de projetos; (iii) assistência financeira a países em desenvolvimento; (iv) consultoria e outros. Por conta da atividade (ii), a KfW concede empréstimos diretamente a adquirentes estrangeiros de bens de capital alemães e financia projetos de grande escala, especialmente no ramo de aeronaves.

12. A KfW possui apenas um escritório de representação no Brasil, não mantendo qualquer subsidiária ou controlada tanto neste país quanto no Mercosul. Quanto a operações prévias, as Requerentes não apresentaram essa informação até o presente momento.

¹ Exercício financeiro anterior àquele em que ocorreu a presente operação, encerrado em 31 de dezembro de 2001.

² Conversões feitas à taxa de câmbio de 31/12/2001: R\$ 2,406 = US\$ 1,00.

³ Conversões feitas às taxas de câmbio de 31/12/2001: R\$ 2,406 = US\$ 1,00 ; R\$ 2,132 = EUR 1,00.

⁴ Ato de Concentração 08012.001972/01-83.

⁵ Conversões feitas à taxa de câmbio de 31/12/2001: R\$ 2,406 = US\$ 1,00.

13. Para o ramo de financiamento de exportações e de projetos, a KfW faturou, em 2001, (sigilo) no Brasil, (sigilo) no Mercosul – excluindo o Brasil – e (sigilo) no mundo – incluindo a Alemanha⁶.

14. A **Indosuez Airfinance (IAF)** é uma empresa francesa subsidiária do Crédit Agricole Indosuez (CAI)⁷, sendo este um membro do Grupo Crédit Agricole Group, ambos também franceses.

15. Dentre as principais atividades do CAI estão os financiamentos baseados em ativos, que envolvem, entre outros, o financiamento de aeronaves.

16. No Brasil, o CAI possui apenas um escritório de representação.

17. Houve operações prévias à ora analisada, mas apenas em outros países do Mercosul, conforme informaram as Requerentes no item I.10 do Questionário⁸.

18. A IAF, em 2001, (sigilo) tanto no Brasil quanto no Mercosul; no mundo, faturou (sigilo). Já o Crédit Agricole Group teve, no mesmo exercício, faturamento de (sigilo) no Brasil, (sigilo) no Mercosul – excluindo o Brasil – e (sigilo) no mundo⁹.

II. DA OPERAÇÃO

19. A presente operação diz respeito à criação de uma *Joint Venture*, a **Avion Capital Limited (AVION)**, a ser instalada em Dublin, na Irlanda. Em 12/12/2002 foi firmada a Escritura para Fechamento (*Closing Deed*), da qual constam algumas condições para que a operação seja completada, dentre elas a aprovação da operação pela autoridade antitruste alemã (o *Bundeskartellamt*).

20. O valor da operação seguirá os termos acordados para a subscrição das ações da AVION, da seguinte forma¹⁰:

(i) à AFS cabem 24,85% do capital social, representados por 248 ações, com valor unitário de US\$ 1,00¹¹;

(ii) à CIT correspondem 37,57% do capital social, correspondentes a 375 ações, com valor unitário de US\$ 1,00¹²;

(iii) à IAF (ou uma de suas subsidiárias) cabem 37,57% do capital social, correspondentes a 375 ações, com valor de US\$ 1,00 cada¹³;

(iv) a KfW não fará parte, num primeiro momento, do quadro acionário da AVION, mas possui a opção de subscrever ações da empresa.

21. A AVION se dedicará ao financiamento para aquisição de aeronaves e ao refinanciamento de aeronaves já financiadas. Sublinharam as Requerentes que os acordos de financiamento serão destinados à viabilização de compras relevantes, arrendamento, venda e revenda ou outras transações que envolvam comercialização de aeronaves,

⁶ Conversões feitas à taxa de câmbio de 31/12/2001: R\$ 2,132 = EUR 1,00.

⁷ Banco corporativo e de investimentos europeu.

⁸ Conforme Resolução CADE n.º 15/98.

⁹ Conversões feitas à taxa de câmbio de 31/12/2001: R\$ 2,132 = EUR 1,00.

¹⁰ Ressaltam as Requerentes que novos aportes financeiros serão feitos quando assim julgarem necessário, conforme estratégia empresarial.

¹¹ R\$ 3,75 – de acordo com a taxa de câmbio de 12/12/2002.

¹² R\$ 3,75 – de acordo com a taxa de câmbio de 12/12/2002.

¹³ R\$ 3,75 – de acordo com a taxa de câmbio de 12/12/2002.

esperando-se que a maioria delas tenha como objeto unidades produzidas pela Airbus S.A.S..

22. A AVION estará, fisicamente, nos escritórios da matriz da AFS, em Dublin, Irlanda. As Requerentes informaram que a AFS também irá prover alguns serviços à AVION, especialmente administrativos e de gerência.

23. De acordo com as Requerentes, a principal razão para a criação da AVION é fornecer facilidades de financiamento para os consumidores da Airbus. A AVION seria uma alternativa a mais de financiamento, caso os compradores não escolham outras opções do mercado.

III. DO MERCADO RELEVANTE

III.1. Dimensão Produto:

24. Todas as Requerentes estão envolvidas com o ramo de comercialização de aeronaves. A AFS dedica-se ao financiamento de aeronaves fabricadas pela Airbus; a CIT também oferece financiamento comercial e corporativo para a compra de aeronaves; a KfW, entre outras atividades, financia a aquisição de aeronaves de fabricação alemã; e a IAF atua em um dos segmentos de trabalho da CAI, financiando a aquisição de aeronaves.

25. A exemplo das Requerentes, a *Joint Venture* a ser criada dedicar-se-á ao financiamento de aeronaves comerciais, em especial as fabricadas pela Airbus, que produz, prioritariamente, aeronaves para mais de 100 passageiros. Outrossim, informaram as Requerentes que as atividades da AVION serão desenvolvidas no financiamento de grandes aeronaves comerciais.

26. Desta feita, define-se o mercado relevante, na dimensão produto, como sendo o mercado de financiamento de aeronaves comerciais de grande porte, ou seja, aquelas com mais de 100 assentos.

II.2. Dimensão Geográfica:

27. Segundo as Requerentes, as atividades da AVION alcançarão escala mundial. As mesmas também informaram que as atividades de financiamento transacionadas no Brasil estão amplamente baseadas em financiamentos externos.

28. De fato, pôde-se comprovar que as transações comerciais da Airbus no Brasil, via financiamento, inclusive as intermediadas pela AFS, são feitas diretamente entre a empresa nacional de aviação e as financiadoras estrangeira. Nesse sentido, e não só no que se refere a aeronaves Airbus, informaram as quatro maiores companhias nacionais de aviação, em resposta aos Ofícios 06269/2003/DF, 06382/2003/DF, 06385/2003/DF e 06386/2003/DF. No primeiro caso, inclusive, a companhia oficiada disse possuir contratos de financiamento apenas para aeronaves Airbus. Não obstante, as mesmas companhias também acrescentaram que não existe qualquer impedimento legal na contratação de financiamentos para compra de aeronaves sem que a companhia financiadora tenha representação no Brasil.

29. Por conseguinte, conclui-se pela definição do mercado relevante, na dimensão geográfica, com sendo o mercado mundial.

IV. POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO DE PODER DE MERCADO

30. Uma das empresas nacionais de aviação inquiridas, por intermédio do Ofício n.º 06385/2003/DF, informou, em resposta à questão de número 04, que o segmento de arrendadores, financiadores e refinanciadores ao redor do mundo é bastante pulverizado. Ainda em resposta à mesma questão, disse: “entendemos que o grau de concorrência é bastante alto devido ao grande número de empresas arrendadoras/financiadoras/refinanciadoras que operam no Brasil”. Tais operações, nos termos do parágrafo 28, independem da empresa ter ou não representação no país, uma vez que todas as companhias aéreas oficiadas revelaram ter seus contratos firmados diretamente com a empresa financiadora no exterior, sem intermediação.

31. Em outro Ofício, de n.º 06386/2003/DF, uma segunda companhia nacional de aviação explicou que além das empresas que trabalham apenas do ramo de financiamento de aeronaves, também são concorrentes neste mercado “grandes bancos que mantém linhas de crédito especiais para tais operações”. Nesse sentido já haviam opinado as Requerentes no item V.3 do Questionário¹⁴.

32. As Requerentes também acrescentaram que nenhuma delas, após a operação, ficará proibida de competir com a AVION. Ademais, apesar de todas as empresas envolvidas na operação, mesmo a *Joint Venture* criada, atuarem no mesmo ramo de mercado, não haverá qualquer concentração horizontal, visto que a transação trará ao mercado mais uma opção, mais um concorrente.

33. Adicionalmente, a despeito das informações de participação de mercado (*market share*) apresentadas pelas Requerentes para o ano de 2001 não indicarem fonte ou forma de cálculo, pôde-se notar, tanto pelos valores por elas apresentado como pela estimativa feita por uma das companhias aéreas nacionais oficiadas (Ofício n.º 06382/2003/DF), que o somatório das participações das empresas envolvidas não ultrapassaria 20% do mercado.

34. Restou comprovado também pelas respostas aos quatro ofícios citados no parágrafo 28 que o mercado é realmente bastante segmentado, sendo vários os atores que dele participam, a saber, tanto empresas que atuam com dedicação exclusiva ao ramo quanto instituições financeiras que tem no financiamento ao mercado de aviação um de seus negócios.

35. Por fim, mencionamos estudo realizado pela revista “Airline Business”, intitulado “The Airline Industry Guide 2002/2003”.¹⁵ Dentre outras informações, este estudo traz o ranking dos maiores grupos de leasing de aeronaves no mundo, referente ao primeiro semestre de 2002. Neste ranking, são indicados os 35 maiores *players* mundiais por número de aeronaves arrendadas e por valor da frota. De todas as requerentes deste ato de concentração, apenas a Airbus, por meio de sua subsidiária Airbus Asset Management, aparece no ranking em 21º, considerando o n.º de aeronaves (40, num total de 4.393 aeronaves), e em 14º, considerando o valor da frota arrendada (US\$ 1,198 milhões, num total de US\$ 89,850 milhões). No mercado relevante definido nesta operação, aparecem em primeiro e segundo lugares no ranking mundial a GECAS, empresa do Grupo GE, e a ILFC, do Grupo AIG. As quatro maiores empresas de aviação civil em atividade no Brasil também indicaram essas empresas, dentre outras, como os principais *players* mundiais. No ranking da “Airline Business”, a GECAS figura em primeiro lugar, com 1.232 aeronaves arrendadas, no valor de US\$ 23,416 milhões (*market share* de, aproximadamente, 27%), e a ILFC aparece em segundo lugar, com 507 aeronaves arrendadas, no valor de US\$ 17,431 milhões (*market share* de, aproximadamente, 15%). Como se pode perceber, a Airbus

¹⁴ Conforme Resolução CADE n.º 15/98.

¹⁵ Estudo enviado a esta Secretaria por meio da resposta ao Ofício n.º 6.382/2003.

possui pequena participação nesse mercado, em torno de 0,9% (considerando o n.º de aeronaves) a 1,33% (considerando o valor das aeronaves). As outras requerentes não aparecem no ranking mencionado, o que sugere que as mesmas tenham participação de mercado inferior a do último colocado, o qual possui participação inferior a 0,2% do mercado total.

V. RECOMENDAÇÃO

36. A análise do presente ato identificou que a operação não traz indícios de prejuízos à concorrência no mercado de financiamento de aeronaves comerciais de grande porte. Também não se constatou a possibilidade de exercício de poder de mercado pelas empresas envolvidas.

37. Ademais, observou-se a inexistência de qualquer concentração horizontal ou vertical entre as Requerentes.

38. Ante o exposto, a operação é passível de aprovação sob o ponto de vista concorrencial.

À apreciação superior.

BRUNO QUEIROZ CUNHA
Gestor Governamental

MÁRIO SÉRGIO ROCHA GORDILHO JÚNIOR
Coordenador

MARCELO DE MATOS RAMOS
Coordenador-Geral de Comércio e Serviços

De acordo.

LUIS FERNANDO RIGATO VASCONCELLOS
Secretário Adjunto

JOSÉ TAVARES DE ARAUJO JUNIOR
Secretário de Acompanhamento Econômico