



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Relatório de contribuições recebidas na Consulta Pública sobre Política Tarifária para a América do Sul e respostas da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

• **Contribuição nº 1**

Remetente: Gonzalo Mazzaferro

Título: Alteração Bandas Am. Sul

Prezados Srs.,

Em primeiro lugar, parableno-os pela excelente peça de explanação de motivos que fundamentaram a consulta. Em meus 20 anos de aviação, vi poucas vezes tamanha riqueza de informações.

Com relação às sugestões, segue abaixo:

1. A flexibilização **deveria ser aplicada (mesmo que em menor grau) aos demais mercados internacionais** (Am. Norte, Europa,...) e não restritos à América do Sul. A integração do mercado Sul-Americano não me parece argumento suficiente para que apenas este mercado seja afetado. As companhias brasileiras que voam para outros destinos estão igualmente preparadas para competir com suas congêneres no exterior.
2. As fases de início poderiam ser alteradas para **01/01/08 e 01/07/08**, de forma a permitir uma adaptação das empresas para as mesmas e um tempo viável entre as fases para avaliação dos resultados.
3. Esclarecer melhor se a flexibilização será **para emissões ou para embarques** a partir da data determinada. Sugerimos que seja por data de embarque.
4. **Eliminar a concessão especial de descontos adicionais para vendas pela internet** que atualmente favorecem fortemente as empresas nacionais que trabalham prioritariamente em plataformas não-GDS (uma exceção na região). O ambiente tecnológico não deve se transformar em instrumento de favorecimento tarifário.

Atenciosamente,

Gonzalo Mazzaferro Gilmet
Diretor Comercial - Brasil
PLUNA Lineas Aereas Uruguayas
E: gonzalo.mazzaferro@br.pluna.aero

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Por se considerar pertinente a sugestão, serão propostos novos estudos sobre a questão tarifária para os demais mercados internacionais;
- O cronograma foi alterado, atendendo parcialmente à sugestão;
- A sugestão de que se esclareça se as datas se tratam de emissões ou embarques foi atendida. A Resolução deixa explícito que se trata de comercializações;
- À medida que se avança no sentido da liberdade tarifária, a concessão especial de descontos adicionais para vendas pela internet se torna inócua e, quando concluído o processo de liberalização, deixará de existir.

• **Contribuição nº 2**

Remetente: TAM

Título: Consulta Pública–Tarifas

TAM – LINHAS AÉREAS S/A (“TAM”), empresa concessionária de transporte aéreo regular de passageiros, cargas e malas postais, com sede na Avenida Jurandir, 856 – Lote 04 – Jardim Ceci – São Paulo/SP, inscrita no CNPJ sob nº 02.012.862/0001-60, por seu representante legal infra-assinado, vem através da presente, encaminhar sua manifestação com relação ao teor da Consulta Pública para edição da norma que estabelece cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas internacionais, com relação à América do Sul, dispostos na Norma de Serviço Aéreo Internacional – NOSAI nº TP-033, que trata da concessão de descontos tarifários, nos seguintes termos:

Inicialmente, a TAM manifesta sua concordância com a implantação do regime de liberdade tarifária para a América do Sul, o qual visa a estimular a demanda de passageiros nestas rotas, gerando o aumento da rentabilidade destes vôos, através de ganhos de escala no longo prazo, mesmo que em detrimento da tarifa média realizada nestes vôos.

Entretanto, a aplicação imediata de tais regras poderia gerar desequilíbrios financeiros em tais rotas, ocasionando a necessidade de uma revisão por parte das empresas aéreas na estrutura de custos vigente, na medida em que uma redução no valor médio pago por passageiro (*Yield*) irá gerar um aumento da taxa de *Load Factor* necessária para cobrir os custos (*BELF - Break-even Load Factor*) destas operações. No entanto, revisões da estrutura de custos com a manutenção da qualidade dos serviços ora prestados, irão representar um grande desafio à administração.

Considerando o acima exposto, sugerimos que sejam realizadas algumas alterações para implantação do “Cronograma de alteração dos valores máximos de desconto permitido, a serem aplicados pelas empresas aéreas em vôos internacionais para os países da América do Sul”, apresentado através da presente Consulta Pública:

1. Concordamos com a primeira data sugerida e o nível de mudança em 50/55% de limite de desconto de acordo com os mercados.

2. No segundo momento da implantação, sugerimos que o percentual seja reduzido para 75% ao invés de 80% de desconto máximo, além da alteração da data de implantação a partir de 01 de dezembro de 2008.

3. No terceiro momento da implantação, no qual poderá ser aplicado o desconto máximo de 100%, efetivando-se a política de liberdade tarifária, no prazo a ser definido pela Diretoria Colegiada da ANAC, gostaríamos de sugerir que tal implantação não ocorra antes de 01 de dezembro de 2009.

Aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

PAULO CEZAR BASTOS CASTELLO BRANCO
Diretor Vice-Presidente - Planejamento e Alianças

CHRISTIAN MOLDAN
Diretor Estratégico de Receita

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

– O cronograma foi alterado, tendo seus prazos postergados, atendendo parcialmente à sugestão.

• **Contribuição nº 3**

Remetente: Fábio Gomes de Araujo
Título: Elogio

Parabéns por esta ação!

Certamente isso terá um grande impacto no setor de turismo e conseqüentemente na economia!!

Parabéns,
Fábio

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

• **Contribuição nº 4**

Remetente: Fernando Domingues
Título: Benefícios a todos

Sou 100% favorável ao aumento dos percentuais de descontos na banda tarifária para vôos internacionais dentro da América do Sul.

Será uma mudança positiva para que os brasileiros tenham a oportunidade de conhecer bem nosso continente, o que já acontece há muitos anos no continente Europeu.

Não vejo a hora de começar a ver a disponibilidade dessas novas tarifas em meus sistemas. É ISSO AÍ MESMO, ESTAMOS RUMANDO AO CAMINHO CERTO!!!!!!!!!!

Fernando D. Erbert

Aldeia Brasil Viagens e Turismo Ltda
fernando.domingues@rdc-ferias.com.br

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

• Contribuição nº 5

Remetente: Zuquim

Título: Sobre a proposta de norma que estabelece o cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais

América do Sul - Liberdade tarifária – Benefício para quem?

Fomos formalmente convidados pela ANAC para debater a liberdade de banda tarifária para América do Sul, ou na verdade uma banda mínima de 10 ou 20 %. Vale aqui lembrar, resumidamente, da história da construção memorável dessas bandas no ano de 2005 (?).

Tínhamos em mente um único propósito, garantir ao Brasil uma blindagem de possíveis ações de “dumping” em relação as grandes companhias aéreas estrangeiras, visto que o Brasil representa para elas nada mais que 1, 2 ou 3 % de suas vendas mundiais e com uma pressão tarifária, em menos de um ano poderiam levar à bancarrota as frágeis companhias nacionais na época. Esse processo foi um exemplo de articulação de governo, na época DAC, das empresas e associações de classe do turismo, das companhias aéreas e dos consumidores corporativos. O processo foi longo, porém chegou-se a um acordo jamais visto na indústria do turismo, bom para todos. Todos abrindo mão de atitudes menores. Sucesso e ganho para o turismo, aviação e em especial para os números que o Brasil produz em nosso segmento.

Hoje a demanda para América do Sul está equilibrada, muitas companhias aéreas voando para destinos de interesse dos consumidores e os preços estão de acordo com a oferta e com a demanda praticada. Temos sim que fazer alguns retoques, em especial em serviços, como reserva de assentos, mas isso é tema para outras aplicações de regulamentação, esperamos em breve a regulamentação da Portaria 676.

No momento o único país da América do Sul que tem alguma atitude em preservar e garantir uma banda tarifária, ou seja, preços mínimos e honestos, de acordo com a ocupação dos vôos, com a segmentação do mercado (operadores, agências corporativas, estudantes, etc) é o Brasil e

com isso nos preservamos da predação e canibalismo comum nas guerras de preços conhecidas - basta ver a triste realidade do turismo doméstico brasileiro.

A crise que hoje vivemos, uma somatória de fatos negativos, infra-estrutura aeroportuária obsoleta com mais de 30 anos sem modernização, os controladores de voo em claro enfrentamento salarial, companhias aéreas aproveitando da falta de regulamentação para maximizar seus resultados, sem oposição efetiva do poder público, o que leva a essa brutal realidade que hora vivemos.

Portanto, desregulamentar o que está dando certo precisa ser muito bem avaliado. Devemos sim ter uma atitude solidária com os irmãos do Cone Sul, queremos sim uma integração efetiva e eficiente, mas nós somos “o grande mercado”, que somados todos os países não chega a ter o nosso potencial de consumo.

A desregulamentação permite distorções que serão incorrigíveis, vamos pontuar algumas.

1. Companhias aéreas estrangeiras, vindas da Europa onde o valor do bilhete já contempla uma perna para outras capitais do cone sul e que tem a 5ª liberdade, poderão voar com tarifa simbólica ou com a menor banda (10 ou 20 %), pousando em SÃO PAULO ou RIO DE JANEIRO e se dirigindo para BUE ou SCL e as companhias aéreas brasileiras terão concorrentes em desigual condição.

2. As Cias. Aéreas do Cone Sul poderão vir aqui dentro, disputar um mercado que não têm, voando com tarifas predatórias e conquistando passageiros para seus vôos de grande distância, ou seja, vá para Paris e ganhe uma Buenos Aires de graça.

3. As companhias européias voam naturalmente para o Brasil com aviões grandes, com isso colocando uma oferta de assentos em tarifas promocionais que vai ampliar a oferta em números berrantes e todas as outras companhias nacionais, para garantir um mínimo de passageiros, terão que operar com a menor banda, gerando uma crise que não precisamos. Chega a (crise) que já temos.

Mas, o mais importante, com a crise do turismo doméstico de lazer e agora entrando fortemente no corporativo, com o dólar favorável a importação, será o tiro de misericórdia no já massacrado turismo nacional, do brasileiro para o Brasil.

Será muito atrativo para poucos brasileiros com poder de consumo, visitarem nossos países irmãos. Mas nossas irmãs artesãs do nordeste com suas rendas cearenses, serão trocadas pelos ponchos argentinos. Nossa picanha do sul, pelo bife de tira argentino. Nossas pousadas e pequenos hotéis construídos com esforço pelos pequenos empreendedores serão trocados pelas “hosterias” e hotéis do Cone Sul. Nossos guias turísticos ficarão mudos e nossos turistas ouvirão lindas histórias da vida de Bolívar, Martí ou Roca, em espanhol. As locações de automóveis serão da indústria automobilística da república argentina ou chilena e a companhia aérea de preferência dos brasileiros serão as que terão em São Paulo ou Rio apenas como HUB das Américas, mas poucos estrangeiros ficarão aqui.

Se na Argentina ou Chile se vende um bilhete por US\$ 29, isso trás estrangeiros para o Brasil, bom para nós, bom para a balança comercial. Porque derrubar esse equilíbrio? Nossa perspectiva com essa franca oposição à desregulamentação não é garantir preços altos, pelo contrário, é garantir que nossa indústria se torne dia a dia mais sã, nossos turistas tenham bons produtos e

como brasileiros, não permitir que uma atitude aparentemente de popularização do turismo sul americano, leve ao desemprego milhares de brasileiros que trabalham nos hotéis, pousadas, albergues, nas locadoras que são um dos principais clientes das montadoras, dos milhares de guias, dos artesãos, dos funcionários das agências de viagem, dos trabalhadores de bares e restaurantes das cidades turísticas, ou seja, queremos um turismo de fato sustentável e não um instrumento de bom relacionamento internacional. O Itamaraty deve sim fazer política diplomática e garantir nosso bom relacionamento com o Mercosul.

Nós brasileiros que vivemos da indústria que mais emprega no mundo, o TURISMO, devemos junto com o Governo, preservar nossos empregos, gerar renda e riqueza para todos.

Saudações ambientais,

José Zuquim
Av. Brigadeiro Faria Lima, 156
São Paulo - São Paulo - Brasil
www.ambiental.tur.br
zuquim@ambiental.tur.br

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- A ANAC não compartilha da visão de que as mudanças em questão serão prejudiciais ao mercado de turismo. Pelo contrário, acredita que os preços mais baixos não gerarão apenas desvios de tráfego, mas também aumento da demanda, beneficiando a todos;
- A ANAC não considera que a liberdade tarifária nos demais países, aliada ao preço mínimo no Brasil, com tarifas muito maiores, seja economicamente uma situação de equilíbrio;
- A ANAC não compartilha da visão de que as mudanças em questão serão prejudiciais às empresas brasileiras de transporte aéreo. Além dos motivos já citados na Exposição de Motivos, que embasam esta visão, deve se considerar que as próprias empresas brasileiras de transporte aéreo se manifestaram favoravelmente às mudanças em tela.

• Contribuição nº 6

Remetente: Valmor Duarte

Título: Níveis Tarifários Internacionais (América Latina)

Senhores,

A proposta referenciada deve ser desconsiderada sob pena de penalizar o Turismo Brasileiro de forma contundente. Os preços em prática, por exemplo, SAO/BUE/SAO em torno de USD 79, imporá conseqüências absolutamente dramáticas ao turismo para o Nordeste Brasileiro, por exemplo, condenando Agências de Viagens, Receptivos, Hotelaria e demais serviços a uma degradação incontrolável.

É sabido que as tarifas aéreas domésticas têm valores - ainda que na menor tarifa - mais altos que o que está sendo praticado na rota SAO/BUE/SAO. Se este valor em prática for tratado como o permissível, estamos convencidos que o Turismo Brasileiro, para Brasileiros, estará

irremediavelmente condenado e isto a ANAC - e não só a ANAC mas o MINTUR - não pode permitir.

Qual o Brasileiro de classe média que deixará de ir fazer turismo em BUE por valor tão baixo??? Destaco apenas BUE mas SCL e MVD são tão desejados quanto outros destinos nesse Continente.

Em havendo este verdadeiro risco porque permitir a propagação deste real problema??

Defendam o Turismo Brasileiro não os destinos da America Latina.

Curitiba, 04 de Outubro de 2007

Valmor Hermes Duarte

GRUPO METAS

Adm e Serviços de Turismo Ltda

Distribuição de Bilhetes Aéreos; Agência de Viagens Comerciais; Operadora Turística e

Serviços de Representações Turísticas

Empresas Genuinamente Brasileiras

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

– A ANAC não compartilha da visão de que as mudanças em questão serão prejudiciais ao mercado de turismo. Pelo contrário, acredita que os preços mais baixos não gerarão apenas desvios de tráfego, mas também aumento da demanda, beneficiando a todos.

• **Contribuição nº 7**

Remetente: Douglas Rodrigues Feitosa

Título: ótima proposta

Se aprovada essa proposta dos descontos em trechos para américa do sul, será uma forma para que todos tenham oportunidade de conhecer outras culturas e assim acrescentar pontos no seu crescimento tanto social, intelectual e também profissional, pois hoje empresas exigem experiência fora do país.

douglas feitosa

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

• **Contribuição nº 8**

Remetente: Jhonatã Santos

Título:

Bom dia tudo bem??

Verifiquei que vocês estão criando uma iniciativa que pretende reduzir os preços das viagens internacionais.

Parabens!!!

Se puderem me dar mais informações sobre o assunto ficarei muito grato, já que pretendo fazer uma viagem ao Uruguai, no final de ano....

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição. Mais informações sobre o assunto podem ser encontradas na Exposição de Motivos da presente Consulta Pública.

• **Contribuição nº 9**

Remetente: Viviane

Título: Tarifas Internacionais

A redução das tarifas internacionais seria favorável as relações entre os países da América Latina. Tenho viajado com frequência para Argentina, onde fico por poucos dias e sei que as tarifas que eles pagam para vir ao Brasil tem uma diferença significativa no valor, com reação as pagas por nós.

Aguardo ansiosa o resultado da consulta.

Obrigada!

Viviane

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

• **Contribuição nº 10**

Remetente: Gustavo Tonon

Título: Pela Liberdade Tarifária

Bom dia,

Ao ler os motivos, está bem perceptível que a alteração dos valores máximos de descontos das passagens para América do Sul, é vantajosa para toda a sociedade brasileira, inclusive para as empresas aéreas brasileiras. É realmente absurda a diferença que o cidadão brasileiro paga, se compararmos com os cidadãos de outros países do continente que fazem o mesmo percurso, com as mesmas cias, mas no sentido inverso. As companhias brasileiras também sairão ganhando, pois poderão atender a um número maior de passageiros, ocupando assim de suas aeronaves de forma mais inteligente.

Acredito inclusive que se a liberdade tarifária fosse estendida para todos os vôos internacionais, com origem no Brasil, os cidadãos brasileiros pagariam um preço mais justo, e as cias brasileiras não seriam "engolidas" pelas estrangeiras. Isso é fácil de ser percebido, por exemplo: fazendo uma pesquisa rápida por um site americano www.expedia.com para Nova York na qual cias estrangeiras e uma brasileira (TAM) operam... SP-New York-SP (ida 04/03/08 volta 18/02/08) tarifa mais barata \$937 American Airlines, TAM R\$948... Agora sentido inverso e mesmas datas NY-SP-NY tarifa mais barata \$793 TAM e AA (c/ conexão em Miami), segunda mais barata R\$ 799 TAM direto... Portanto não existe essa disparidade tarifária imaginária entre as cias nacionais e as estrangeiras, ambas estão aptas a concorrerem com as mesmas tarifas.

E porque nós cidadãos brasileiros temos que pagar preços exorbitantes para viajarmos? Acredito que um órgão público existe para proteção de todos, e não somente de uma minoria (como as cias), e sobretudo proteção à população, que em sua maioria se enquadraria no quadro de passageiro e não de dirigente das cias brasileiras... Sem dizer também que ficou claro que todas as cias (nacionais e estrangeiras) podem concorrer de igual para igual...

Bom pelo menos com relação a América do Sul, me parece que a liberdade tarifária reinará em breve. Essa resolução será publicada antes do dia primeiro de novembro? Existe previsão para que a liberdade tarifária total, na América do Sul, entre em vigor no ano que vem?

E quanto a liberdade tarifária para outros destinos internacionais, existe essa discussão na agência? Quão próximo disso estamos?

Estou no aguardo de comentários e respostas no e-mail: gutolo10@hotmail.com

Obrigado,

Gustavo Tonon Lopes.

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Por se considerar pertinente a sugestão, serão propostos novos estudos sobre a questão tarifária para os demais mercados internacionais;
- O cronograma de flexibilização das tarifas para a América do Sul, até a implantação da liberdade tarifária, encontra-se no ANEXO da Resolução resultante da presente Consulta Pública.

• Contribuição nº 11

Remetente: Isabela Nunes

Título: consulta tarifa?

Olá, gostaria de saber como fico sabendo mais sobre a consulta pública para tentar por em ação a proposta de norma que estabelece o cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com relação à América do Sul.

Obrigada

Isabela Nunes

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

Mais informações sobre o assunto podem ser encontradas na Exposição de Motivos da presente Consulta Pública.

• **Contribuição nº 12**

Remetente: Rogério Esteves – Aerolíneas Argentinas

Título: Consulta Pública Descontos Tarifários TP-033

À Superintendência de Serviços Aéreos - ANAC

Em nosso entendimento uma provável modificação e liberação na política tarifária no Brasil não seria positiva pelos seguintes aspectos:

- A idéia de que esta liberação irá acelerar a expansão do tráfego aéreo e gerar mais receita beneficiando as empresas além dos usuários, seguramente não acontecerá, visto que contaremos com o mesmo produto, mas com um preço sucateado, já que as companhias que operam tráfego de 5º e 6º liberdade deverão reduzir suas tarifas de forma significativa, o que sem dúvida, deverá gerar sérios prejuízos as outras empresas. Mesmo que esta expansão venha a ocorrer, é fato que a atual infra-estrutura dos aeroportos brasileiros não suportaria um aumento na demanda de vôos e passageiros, pois atualmente estamos com dificuldades de conseguir slots de horários inclusive nos vôos especiais, que servem para suprir o excesso de demanda, principalmente nas rotas a Buenos Aires.

- A taxa cambial é outro fator que vem beneficiando ao usuário, pois comparando o valor do dólar de 12 meses atrás, por exemplo, nos encontramos com uma desvalorização de mais de 25%, o que, sem dúvida, gerou uma depreciação econômica significativa na receita das empresas aéreas. Em suma, a atual situação cambial que vive o país, por si só justifica a continuidade na regulamentação dos preços para o mercado internacional.

- Conclusão: em função do exposto, entendemos que se deve dar continuidade ao sistema de bandas tarifárias (TP-033), em base aos níveis tarifários IATA, controlados pela ANAC no que tange aos “pisos” e aos “tetos”.

Atenciosamente

Rogério Esteves

Gerente Comercial Brasil - Aerolíneas Argentinas S.A.

Alameda Santos, 2441 14º andar

São Paulo - Brasil

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- A ANAC não compartilha da visão de que as mudanças em questão serão prejudiciais às empresas de transporte aéreo. Além dos motivos já citados na Exposição de Motivos, que embasam esta visão, deve se considerar que diversas empresas de transporte aéreo se manifestaram favoravelmente às mudanças em tela;
- A taxa cambial atua não apenas na receita das empresas aéreas, mas também nos custos. Ou seja, a apreciação do real, além de gerar uma depreciação da receita em real para as tarifas cobradas em dólar, reduz consideravelmente os custos operacionais, já que grande parte desses custos tem correlação direta com o dólar. Isto, de certa forma, compensa as perdas de receita derivadas da desvalorização cambial.

• Contribuição nº 13

Remetente: Marcelo Fu

Título: Fim dos preços mínimos para vôos na América do Sul

Sou totalmente de acordo com a liberalização gradual e futuro fim dos preços mínimos para os vôos internacionais na América do Sul. Os mais penalizados da existência deste controle são os brasileiros, que desembolsam valores altíssimos para vôos de curta distância. É discrepante e absurda a diferença entre os mesmos bilhetes comprados com partida nos demais países da América do Sul e os comprados no Brasil. Aqui se paga muito mais.

Não tem fundamento qualquer esta "reserva de mercado" para as empresas brasileiras. Hoje elas são as mais fortes do continente, e este limite prejudica até mesmo as próprias empresas, que decolam com aviões vazios e são impedidas de adotarem uma estratégia de vendas mais agressiva.

Esta liberalização tem que ser estendido para outros destinos - América Central, África, Ásia e Oceania. Futuramente, também Europa e América do Norte!

Att.,

Marcelo Fu

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Por se considerar pertinente a sugestão, serão propostos novos estudos sobre a questão tarifária para os demais mercados internacionais.

• Contribuição nº 14

Remetente: Sistema de Advogados - ABAV

Título: Consulta Pública

EXMO.SR. Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Consulta Pública - Norma que estabelece cronograma de alteração dos valores máximos de descontos para as tarifas aéreas internacionais, com relação à América do Sul - NOSAI TP-033 e Concessão de Descontos Tarifários.

A **ABAV – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AGÊNCIAS DE VIAGENS**, CNPJ nº 27.287.283/0001-50, com sede na Avenida São Luís, nº 165, 1º andar, Cj. 1-B, Centro, SP, CEP 01.046-001, representada por seu Presidente João Martins Pereira Neto, na forma de seus estatutos, e assistida por seu Consultor Jurídico, Paulo Roberto Wiedmann, em nome do **SISTEMA ABAV DE AGÊNCIAS DE VIAGENS**, com associadas em todo o país, que compõem a **REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE BILHETES DE PASSAGENS AÉREAS** e as entidades que assinam o presente documento, representadas na forma de seus estatutos atentas ao Aviso de Convocação para a Consulta Pública em referência, vem, respeitosa e tempestivamente, apresentar suas **SUGESTÕES**, esperando que, como de hábito, este Órgão Regulador saiba avaliar o teor das sugestões e decidir a proposição de acordo com os interesses nacionais.

Em decorrência da Resolução nº 007, de 20 de julho de 2007, arts. 1.5 e 1.5.1 e 1.5.1 e da política de liberdade de preços implementada no mercado internacional, **PRETENDE-SE MAIOR LIBERDADE DE MERCADO E ACESSO AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL ATENDENDO DISPOSIÇÃO PROGRAMÁTICA DO ART. 49 DA LEI 11.182, DE 27/11/05.**

Todavia, com a devida licença, em face de crises institucionais como a que ocorre no momento na aviação brasileira, iniciada com o processo de recuperação da VARIG, passando pelos recentes e infelizes acidentes da GOL e da TAM, com a desarrumação do controle do tráfego aéreo, a liberdade tarifária não representará um benefício para a indústria aérea do país, notoriamente fragilizada e, muito menos, trará bônus aos usuários do transporte.

Será um desastre para o Brasil!

Acordos bilaterais, multilaterais e outras formas de negociações internacionais atendem bem ao país e, mesmo assim, há que se ter cautela para que o mercado brasileiro não se surpreenda com a força das empresas estrangeiras, melhores estruturadas econômica e financeiramente e prontas para ocuparem espaços.

Desarrumar o que, pelos números, corresponde a um mercado favorável para as empresas brasileiras, ao ver da ABAV, e das demais entidades, parece um risco que não se precisa correr, pois o usuário pode ser atendido de diversas outras formas, inclusive promocionais, sem risco para toda indústria de viagens no país.

Não se deve abdicar do controle do “piso tarifário”, pois a política para o setor não deve abrir mão da proteção à empresa nacional, que, em última análise, socorre a toda população e o país.

Não há, por outro lado, no estudo anexo a convocação da audiência pública, qualquer suspeita ou prova de prática de tarifa abusiva, que enseje a intervenção pretendida. O papel do governo e do Órgão Regulador é impedir que tal prática ocorra e não fragilizar as empresas aéreas nacionais.

A demanda setorial para a América do Sul está equilibrada, diversas companhias aéreas voando para destinos de interesse do consumidor e os preços estão acordes com a oferta e demanda

praticada. É necessário fazer alguns retoques, em especial em serviços, como reserva de assentos, mas isso é tema para outra regulamentação.

No momento o único país da América do Sul que tem algo a preservar e garantir uma banda tarifária, ou seja, preços mínimos e honestos, de acordo com a ocupação dos vôos, com a segmentação do mercado, (operadores, agências corporativas, estudantes, etc.), é o Brasil e com isso se sujeita a predação e canibalismo, comum nas guerras de preço conhecidas.

E por que estimular tal guerra, em nome da liberdade tarifária?

Quando as forças em atuação no mercado não são iguais, são díspares! No momento, que a própria Lei Civil brasileira, em matéria de contratos, mais e mais se mostra intervencionista e aberta ao dirigismo estatal.

Uma somatória de fatos negativos, tais como, estrutura aeroportuária obsoleta, com mais de 30 anos sem modernização, controladores de vôo em claro enfrentamento salarial, companhias aéreas aproveitando a falta de regulamentação para maximizar seus resultados sem oposição efetiva do Poder Público, leva a essa brutal realidade, com a crise confortavelmente instalada no Setor.

Portanto, desregular ou desregular o que está correto precisa ser muito bem avaliado. Deve-se, sim, ter uma atitude solidária com os irmãos da América do Sul. Queremos uma integração efetiva e eficiente. Mas nós somos o grande mercado, tanto que, somado o movimento de todos os demais países não chega a ter o potencial de consumo do Brasil.

O Brasil dará e nada receberá em troca!

A desregulamentação permite distorções que serão incorrigíveis, como, por exemplo:

1º) Companhias aéreas estrangeiras, vindas da Europa onde o valor do bilhete já contempla uma *perna* para outras Capitais da América do Sul e que têm a 5ª liberdade, poderão voar com tarifa simbólica ou com a menor banda (10 ou 20%), pousando em SÃO ou RIO e se dirigindo para BUE ou SCL e as companhias aéreas brasileiras terão concorrentes em desigualdade de condições;

2º) As Cias. Aéreas da América do Sul poderão disputar, em nosso país, um mercado que não tem, voando com tarifas predatórias e conquistando passageiros para seus vôos de grande distância, ou seja, “vá para Paris e ganhe uma Buenos Aires de graça.”.

3º) As companhias européias voam naturalmente para o Brasil com grandes aviões, com isso colocando uma oferta de assentos em tarifas promocionais, que vai ampliar a oferta em números gritantes e as companhias nacionais, para garantir um mínimo de passageiros, terão que operar com a menor banda, gerando uma crise sem precedentes e da qual não precisamos. Basta a que já existe!

Mas, o mais importante, é que, com a crise do turismo doméstico de lazer, agora se fazendo sentir fortemente no corporativo, com o dólar favorável à importação, a desregulamentação que se pretende será o tiro de misericórdia no já massacrado turismo nacional, do brasileiro para o Brasil.

Será muito atrativo para poucos brasileiros com forte poder de consumo visitarem os países irmãos. Mas as rendas e bordados de nossas irmãs artesãs do Nordeste serão trocadas pelos ponchos argentinos. Nossa picanha do sul, pelo bife de tira argentino. Nossas pousadas e pequenos hotéis, construídos com esforço pelos pequenos empreendedores pelas hosterias e hotéis da América do Sul.

Nossos guias turísticos ficarão mudos e nossos turistas ouvirão lindas histórias da vida de Bolívar, Martim ou Roca, em espanhol, a título de que?

Os congressos e eventos que são captados e divulgados com anos de antecedência serão desviados para a Argentina ou Peru, pois quando compararem o orçamento das passagens aéreas, que geralmente são pagas pelo evento e que, às vezes, chegam a 30% do orçamento, o Brasil perderá a oportunidade de sediá-los. É o que se quer?

As locações de automóveis serão da indústria automobilística da República Argentina ou do Chile. As companhias aéreas de preferência do brasileiro serão as que terão em São Paulo ou Rio apenas como um HUB das Américas. Poucos estrangeiros permanecerão aqui.

Se na Argentina, Peru ou Equador se vende um bilhete por US\$ 29, isto traz estrangeiros para o Brasil. Bom para nós, para a balança comercial. Porque derrubar esse equilíbrio?

A perspectiva com essa oposição à desregulamentação não é garantir preços altos. Pelo contrário, é garantir que a indústria se torne dia a dia mais sã, os turistas tenham bons produtos e como brasileiros, não permitir que uma atitude aparentemente de popularização do turismo sul americano, leve ao desemprego milhares de brasileiros que trabalham em hotéis, pousadas, albergues, locadoras, que são um dos principais clientes das montadoras, dos milhares de guias, dos artesãos, dos empregados das agências de turismo, das empresas de eventos, dos trabalhadores em bares e restaurantes das cidades turísticas, ou seja, pretende-se um turismo de fato sustentável e não um instrumento de bom relacionamento internacional, que se existir é melhor ainda.

O Itamaraty deve fazer política diplomática e garantir nosso bom relacionamento com a América do Sul.

O Brasil precisa proteger a sua indústria do TURISMO, a que mais emprega no mundo, preservando empregos gerando riquezas e renda para todos.

João Martins Pereira Neto
Presidente ABAV

Paulo Roberto Wiedmann
Consultor Jurídico

BRAZTOA - Associação Brasileira das Operadoras de Turismo
José Eduardo Barbosa
Presidente

FENACTUR - Federação Nacional de Turismo
Michel Tuma Ness
Presidente

SINDETUR/SP-Sindicato das Empresas de Turismo do Estado de São Paulo
Eduardo Vampre do Nascimento
Presidente

FAVECC - Fórum das Agências de Viagens Especializadas em Contas Comerciais
Mauro Schwartzmann
Presidente

AVIESP - Associação das Agências de Viagens Independentes do Interior do Estado de São Paulo
William José Périco
Presidente

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- A mudança na política tarifária para a América do Sul não é uma intervenção nesse mercado. Pelo contrário, trata-se de retirar uma intervenção do Estado que não dá liberdade para que as empresas definam livremente suas próprias tarifas, de acordo com seus custos e estratégias de marketing, que variam de empresa para empresa;
- A ANAC não compartilha da visão de que as mudanças em questão serão prejudiciais ao mercado de turismo. Pelo contrário, acredita que os preços mais baixos não gerarão apenas desvios de tráfego, mas também aumento da demanda, beneficiando a todos;
- A ANAC não considera que a liberdade tarifária nos demais países, aliada ao preço mínimo no Brasil, com tarifas muito maiores, seja economicamente uma situação de equilíbrio;
- A ANAC não compartilha da visão de que as mudanças em questão serão prejudiciais às empresas brasileiras de transporte aéreo. Além dos motivos já citados na Exposição de Motivos, que embasam esta visão, deve se considerar que as próprias empresas brasileiras de transporte aéreo se manifestaram favoravelmente às mudanças em tela.

• **Contribuição nº 15**

Remetente: Gustavo de Paula e Oliveira – SEAE – Ministério da Fazenda
Título: Manifestação Consulta Pública

Prezado Senhor,

De ordem do senhor Secretário de Acompanhamento Econômico, encaminho manifestação desta Secretaria para a Consulta Pública sobre redução dos preços das passagens aéreas internacionais.

Atenciosamente,

Gustavo de Paula e Oliveira
Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental - Assistente
Coordenação-Geral de Transportes e Logística - Secretaria de Acompanhamento Econômico
Ministério da Fazenda, Edifício Sede, Sala 215
Brasília - DF, CEP: 70048-900
E-mail: gustavo.oliveira@fazenda.gov.br

MINISTÉRIO DA FAZENDA

Secretaria de Acompanhamento Econômico Coordenação Geral de Transportes e Logística

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 08 COGTL/SEAE/MF

Brasília, 29 de outubro de 2007.

Assunto: Minuta de Resolução da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para alterar os valores máximos dos descontos para as tarifas aéreas internacionais para a América do Sul, bem como um cronograma para a sua implantação.

1. Introdução

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC colocou em consulta pública uma proposta de regulamento para alterar os valores máximos dos descontos permitidos das tarifas aéreas internacionais, e um possível cronograma de implementação desses descontos.

A regulamentação dos preços das tarifas aéreas internacionais sempre foi um dos aspectos conservadores da política de transporte aéreo.¹ Há anos tem sido utilizada uma regulação com bandas tarifárias e limites de descontos para a venda de bilhetes no Brasil e os Acordos de Serviços Aéreos (ASA) têm sido modificados do regime da “dupla-aprovação” para o modelo do preço do “país de origem”.² O resultado dessa política pode ser observado na diferença de preço pago pelos estrangeiros que compram bilhetes de empresas brasileiras nos seus países de origem, enquanto os brasileiros ficam limitados ao piso fixado pelo extinto Departamento de Aviação Civil – DAC, órgão regulador antes da criação da ANAC.

Recentemente, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, inovou ao estabelecer a liberdade tarifária no mercado de aviação brasileiro. A Lei não contém exceções e, portanto, deve ser aplicada tanto no âmbito doméstico quanto internacional. A ANAC, contudo, ainda não regulamentou esse dispositivo. O Conselho de Aviação Civil – CONAC, por meio da Resolução CONAC nº 07/2007, de 20 de julho de 2007, reforçou o entendimento da Lei nº 11.182/2005,

¹ Neste parecer, adotaremos a terminologia tarifas aéreas como sinônimos de preços das passagens aéreas.

² São três os tipos de regulação de preços de passagens aéreas presentes nos ASA entre países: o primeiro e mais restritivo de todos é o de “dupla-aprovação”, segundo o qual as empresas apresentam os preços às autoridades de ambos países para que autorizem a sua cobrança, em seguida tem-se o “única aprovação” ou “regra do país de origem”, quando a empresa somente necessita de aprovação dos preços do país onde o bilhete é vendido e, por último, tem-se o modelo da “dupla desaprovação”, segundo o qual autoridades de ambos os países devem discordar do preço cobrado e, portanto, é mais difícil de ocorrer.

fazendo com que sejam envidados esforços pela Agência Reguladora Setorial em alterar a política tarifária (de fixação de preços) da aviação civil internacional.

Dispõe a Resolução:

1.5 Nas negociações de Acordos sobre Serviços Aéreos, devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas.

1.5.1 Considerando o disposto no art. 49 da Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, a regulamentação dos preços para o mercado internacional deverá ser revista pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, com vistas a maior promoção da liberdade de mercado e ao maior acesso dos usuários ao transporte aéreo internacional.

Com base nessa diretriz, o Regulador iniciou um estudo para embasar o início da alteração, conforme se lê da exposição de motivos contida na Consulta Pública.

Esta SEAE entende que, ainda que esse seja apenas o primeiro passo, a modificação da regulação para se obter a liberdade tarifária na aviação internacional deve ser conduzida até a completa aplicação da Lei.

O presente Parecer Analítico de Regras Regulatórias defende que uma política de restrições de preços não é compatível com o desempenho e a competitividade das empresas brasileiras e a extinção das restrições de preços deve ser o ponto de partida para se estimular uma maior concorrência no transporte aéreo internacional. Nesse sentido, o documento está organizado nas seguintes seções: a primeira contém um panorama da regulação econômica das passagens aéreas internacionais no Brasil; a segunda parte descreve os modelos adotados em outros países; a terceira seção expõe as prováveis distorções econômicas geradas pelo modelo vigente; a quarta seção tece considerações sobre a proposta de Resolução sob consulta e apresentada as proposições desta SEAE para este segmento do setor de aviação civil; por fim, na última seção, são apresentadas as considerações finais.

2. Panorama da regulação econômica das passagens aéreas internacionais

No Brasil, a regulação do preço das passagens aéreas internacionais se dá por meio dos ASA e das Normas de Serviço Aéreo Internacional (NOSAI). Os primeiros definem o regime de preços a ser adotado – atualmente, busca-se aplicar a regra do país de origem – enquanto os últimos estabelecem os valores de referência para a regulação econômica.

Conforme exposto no estudo da ANAC, as restrições de preço mínimo (ou banda tarifária com desconto máximo) surgiram após uma discussão entre o antigo regulador, o DAC, e os participantes da indústria, em 1993, com vistas a equacionar as dificuldades de monitorar os valores cobrados pelas empresas abaixo daqueles aprovados nos ASA. Tal medida protegia a indústria nacional contra a competição proveniente das empresas internacionais, principalmente em um momento em que os países começavam a mudar seus acordos bilaterais em direção a um padrão mais competitivo. Essa proteção, no entanto, diminuía os incentivos a uma maior eficiência setorial, bem como agia no sentido de prejudicar o excedente de consumidores.

O problema dos preços abaixo dos regulados foi resolvido por uma regulação que estabeleceu um piso para os descontos máximos. Protegeu-se, dessa forma, a lucratividade das empresas, sendo que haveria uma tarifa de referência fixada pela associação das empresas aéreas, que será discutida a seguir, e uma banda de descontos negociada com o Governo. Pode-se considerar então que a manutenção dessa política regulatória,^{3,4} mesmo após o início do processo de liberalização internacional, teve como objetivo básico a proteção das empresas brasileiras contra a suposta concorrência excessiva das empresas estrangeiras, porém em detrimento do bom funcionamento do setor.

1.1. Tarifa de Referência IATA

A prática de determinação conjunta dos preços das passagens internacionais surgiu após a Segunda Guerra Mundial simultaneamente com os acordos bilaterais. Eram determinadas pela incipiente Associação das Empresas Aéreas Internacionais – IATA. Nesse início, apenas uma empresa de bandeira realizava os vôos internacionais e os ASA determinavam que apenas uma empresa estrangeira fosse designada. Na medida em que a aviação internacional foi se desenvolvendo, a utilização do regime de dupla-aprovação para as passagens internacionais se tornou mais comum. No que tange aos valores das tarifas, esses eram estritamente regulados pelos governos com o suporte da IATA. A única forma de concorrência existente, nesse período inicial, se dava ao nível de serviço, não havendo concorrência de preços.

A desregulamentação ocorrida nos mercados domésticos dos EUA e da Europa (nesta também em relação ao mercado intra-europeu) fez com que o transporte aéreo internacional também caminhasse para um modelo mais competitivo, ou seja, a abertura do mercado doméstico funcionou como um efeito-demonstração para o mercado internacional. Tais países deixaram de praticar restrições de capacidade ou de preços, e empresas estatais foram, parcial ou completamente, privatizadas. Viu-se, também, o surgimento de acordos bilaterais de céus abertos, onde não havia a necessidade de se restringir preços de passagens aéreas internacionais.

Resumidamente, pode-se afirmar que a “Tarifa IATA” corresponde a uma tarifa acordada entre as empresas participantes das conferências de coordenação de tarifas da IATA. O objetivo é permitir o entendimento entre as companhias aéreas que emitem bilhetes, mas não necessariamente transportam o passageiro: há a emissão do bilhete por uma companhia, porém esse trecho é voado pelo passageiro em outra companhia. Deve-se considerar que essa prática embute um enorme potencial anticompetitivo.

As Tarifas IATA, no entanto, têm deixado de ser referência para algumas autoridades regulatórias. Nesse sentido, pode-se citar o entendimento da Civil Aviation Authority do Reino Unido:

³ A política regulatória da aviação civil internacional pode ser considerada como baseada na regulação de entrada e de saída (designação de empresas), de capacidade de oferta (por exemplo, número de frequências, assentos semanais, tipos de avião etc.) e de determinação de tarifas (fixação de preços mínimos),

⁴ Ressalte-se que a regra do país de origem não implica no estabelecimento de restrições de preços, podendo ser apenas formalidade do acordo entre um país que não impõe restrições aos preços em seu território e outro que as pratica.

Por meio da IATA, as empresas têm, historicamente, discutido e acertado com seus concorrentes os níveis de tarifas para viagens de longa distância em conferências internacionais, sob proteção de imunidade antitruste. Durante um certo tempo, isso foi o principal instrumento de estabelecimento das tarifas no mercado, mas, hoje, o principal objetivo dessas conferências é estabelecer tarifas que permitam ao passageiro viajar por diferentes companhias (tarifas de interline). Esse mecanismo de coordenação de tarifas já não influi tanto quanto no passado. As tarifas IATA deixaram de ser virtualmente as únicas tarifas publicadas disponíveis no mercado, como ocorria há 10-15 anos atrás, e passaram a serem utilizadas apenas para itinerários atípicos, para os quais as empresas necessitam do interline. Atualmente, as empresas optam por estabelecer suas tarifas unilateralmente, ao invés de recorrer aos valores de referência da tarifa IATA.⁵ (tradução livre).

Outra autoridade que não reconhece o procedimento de fixação de tarifas da IATA é o Department of Transport - DOT dos Estados Unidos. Em 2006, o DOT publicou um procedimento de consulta para encerrar a imunidade antitruste das conferências de fixação de tarifas da IATA.⁶

No que tange à aviação civil internacional brasileira, deve-se também questionar a adequação da manutenção da Tarifa IATA como valor de referência para a precificação das passagens das empresas nacionais, bem como o possível efeito negativo dessa medida sobre o bem-estar do consumidor.

Na exposição de motivos apresentada pela ANAC não há menção a qualquer estudo ou metodologia adotada pelo extinto DAC para se aferir quanto à conveniência da utilização da Tarifa IATA na regulação das passagens aéreas internacionais. Pelo contrário, a adoção da restrição do preço mínimo foi uma resposta do regulador à incapacidade de disciplinar as

⁵ No original: “Through IATA, airlines have historically discussed and agreed with their direct competitors fare levels for travel to long-haul destinations at multilateral conferences with immunity from competition law. At one time this was the primary means of establishing fares in the market, but today the main aim of these discussions is to give rise to fares that can be used for travel on multiple airlines (interline fares). This system of tariff coordination is now much less influential on fares than it was in the past. Instead of being virtually the only ‘ published’ fares available in the market, as was the case 10-15 years ago, these IATA fares now act more as default fares that are likely to be used only for more unusual itineraries where interline is necessary. Airlines now tend to set most or all of their fares unilaterally, rather than relying on fare levels that have been set through IATA tariff coordination”. Consultation on a Proposed Revision to Paragraphs 9 and 10 f the CAA’s Statement of Policies on Route and Air Transport Licensing. Civil Aviation Authority (2006, 7).

⁶ A conclusão do DOT foi a seguinte:

After considering the comments, we have decided to make our show-cause order final as to both cargo and passenger tariff conferences in the U.S.-Australia and transatlantic markets. The tariff conferences are anti-competitive and do not provide important public benefits or meet a serious transportation need. Pricing discussions among competitors of the kind that take place at the IATA tariff conferences are inherently anti-competitive and likely to increase the fares paid by consumers. Travelers and shippers will continue to have ready access to interline service without the tariff conferences, and individual airlines already offer interlineable fares that provide passengers almost as much flexibility as the fares established by the traffic conferences. In fact, few travelers use the IATA fares. Furthermore, foreign policy no longer represents a consideration for the continued approval of the tariff conference provisions for the transatlantic and U.S.-Australia markets, because the European Union and the Commonwealth of Australia are phasing out the tariff conferences’ exemptions from their own competition laws (Disponível em http://dmses.dot.gov/docimages/pdf100/463755_web.pdf).

empresas que cobravam valores inferiores aos estabelecidos nos acordos bilaterais. Mais especificamente, o órgão regulador setorial à época acreditava que a prática de valores tarifários abaixo do valor de referência decorria do excesso de oferta. Para disciplinar esse suposto desequilíbrio, o regulador adotou um normativo ainda mais rígido, que, no entanto, e de acordo com os entendimentos desta SEAE, causou distorções adicionais no mercado, gerando impactos negativos sobre os consumidores.

Até a presente Consulta, a ANAC não dispunha de estudos que explicassem e/ou justificassem a manutenção de tais preços de referência e os níveis de descontos autorizados às passagens aéreas internacionais vendidas no Brasil. Por isso, a conclusão desse primeiro estudo a respeito das tarifas internacionais mostra que tal regulação é prejudicial ao setor.

2. Experiências internacionais na regulação econômica de passagens aéreas internacionais

Como mencionado, a desregulamentação no mercado doméstico europeu e norte-americano alcançou a esfera internacional e promoveu uma significativa expansão nos níveis de transporte. No caso da Europa, o regulamento EEC 2409/92, de 23 de julho de 1992, autorizou as empresas a fixarem seus preços livremente para rotas dentro da Comunidade Européia, mas estabelece que cada país pode adotar práticas distintas nas suas relações bilaterais com países exteriores ao bloco. De qualquer modo, trata-se de uma regulação de pouco efeito, uma vez que os países europeus e os Estados Unidos procuram estabelecer ASA liberais,⁷ a partir dos quais a capacidade ofertada (frequências) é decidida apenas pelas empresas, gerando uma maior concorrência e, por conseguinte, limitando o poder de as empresas praticarem tarifas em níveis abusivos.

Ainda no que tange o caso europeu, não é prática das autoridades regulatórias desses países imporem restrições regulatórias de preços, em particular de preços mínimos. Exceção a essa regra é o Reino Unido que estabelece uma tarifa máxima, e não mínima. Trata-se da tarifa econômica flexível que é utilizada em rotas onde haja escassez de oferta (poucas frequências), sendo que tal escassez, caso não regulamentada, geraria incentivos para as empresas promoverem abusos de preços contra os passageiros. Colocando de outra maneira, ao contrário da prática do preço mínimo, o regulador britânico adota um preço-teto para evitar que as empresas cobrem valores excessivamente altos em relação ao que seria uma tarifa competitiva.^{8,9} A justificativa para essa prática encontra-se no Estatuto de Políticas para Rotas e Licenças de Transporte Aéreo da Autoridade da Aviação Civil do Reino Unido,¹⁰ segundo o qual o passageiro é melhor servido quando existe liberdade para as empresas cobrarem seus preços de acordo com suas decisões empresariais, desde que estabelecidas em um ambiente concorrencial.

Se uma empresa é protegida da concorrência porque a maior parte ou todas as frequências permitidas por um ASA estão sendo usadas e não há possibilidade de entrada ou expansão de

⁷ Em regra, utilizam-se dos chamados acordos de céus abertos, que podem variar de país para país, mas que tradicionalmente prevêm a livre oferta de frequências entre os países e a liberdade de precificação para as empresas.

⁸ Tais tarifas são válidas para passageiros de classe econômica e, em especial, para viagens de última hora e que necessitam de alguma alteração no escopo da viagem. Fez-se essa regulação para que as alterações possam se dar sem um ônus excessivo sobre os passageiros.

⁹ Não obstante, tal prática está sob consulta pública para ser descontinuada.

¹⁰ Statement of Policies on Route and Air Transport Licensing do Civil Aviation Authority - CAA.

novos serviços, é o caso de se adotar medidas para proteger o passageiro do possível abuso das empresas.¹¹

Na prática, o regulador britânico fixa apenas um teto para a tarifa econômica flexível conhecida como “Y2”, mas, que, com o tempo, foi se tornando insignificante na estrutura tarifária dos vôos com origem no Reino Unido, haja vista o surgimento de inúmeras classes de passagens econômicas mais flexíveis e/ou mais baratas do que aquela e oriundas da maior concorrência entre empresas.

Voltando-se para a experiência da América do Sul, o estudo da ANAC aponta três exemplos bem-sucedidos de liberdade tarifária na esfera internacional: Argentina, Chile e Peru. Esses países têm sido largamente favorecidos pelo aumento da concorrência e pela ausência de regulação econômica referente às passagens aéreas internacionais. Um exemplo emblemático é o da rota Buenos Aires-Santiago. A entrada da companhia aérea brasileira GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. permitiu que o bilhete de ida-e-volta entre as cidades caísse, em média, de uma faixa de US\$ 300 para US\$ 98.¹² Os passageiros da rota, que anteriormente eram atendidos apenas pela Lan Chile e pela Aerolíneas Argentinas, foram beneficiados pelas tarifas mais baratas praticadas pela Gol,¹³ sendo que isso só foi possível pela ausência de limitação nos preços das passagens internacionais entre esses dois países. Tais tarifas para o caso brasileiro, no entanto, são vedadas em decorrência da restrição do preço mínimo.

De acordo com elementos verificados sobre a experiência internacional, percebe-se que a regulação econômica brasileira referente aos preços das passagens internacionais distancia-se da realidade mundial. Em especial, pode-se considerar que a regulação brasileira, ao invés de privilegiar o consumidor, é voltada para a perspectiva da empresa aérea nacional.

Nos países que adotam uma política na aviação com maior abertura, a regulação foi substituída pela concorrência entre as empresas, sendo isso em consonância com o princípio de que a regulação deva ser utilizada apenas quando os seus benefícios forem proporcionalmente superiores às distorções que provoca. Na seção seguinte, serão analisadas as possíveis distorções geradas pelo modelo aplicado no Brasil.

3. Dos efeitos econômicos do preço mínimo¹⁴

A regulação de preço-mínimo ou banda tarifária, do ponto de vista do regulador brasileiro, tem por objetivo coibir uma suposta prática de preços predatórios por parte das empresas estrangeiras sobre as brasileiras. Essa concepção exige a manutenção de uma estrutura prévia de controle, ou de regulação, repercutindo sobre todo o mercado, a despeito da existência ou não da prática anticompetitiva.

¹¹ Consultation on a Proposed Revision to Paragraphs 9 and 10 of the CAA’s Statement of Policies on Route and Air Transport Licensing. Civil Aviation Authority. August, 2006.

¹² <http://www.hostnews.com.ar/2006/prin/set/022051.htm>.

¹³ Os preços mais baixos praticadas pela Gol decorrem em parte dos níveis reduzidos de serviços (*no fills*).

¹⁴ Esta seção contou com a participação do especialista em políticas públicas e gestão governamental, atual assessor da Secretaria-Executiva do Ministério da Fazenda, Miguel Ragone de Mattos.

A prática de preço predatório, independentemente do critério adotado para a sua definição, se configura em um período no qual a empresa pratica preços abaixo dos custos,¹⁵ o que significa dano inicial a quem o pratica, com o objetivo de excluir, a posteriori, um rival. Após esse período de agressividade competitiva, com a retirada do rival alvo, aquela firma que praticou preço predatório precisa, se adquiriu maior poder de mercado com a saída da rival, praticar preços acima dos preços competitivos por um período suficiente para compensar os prejuízos incorridos durante o período da conduta predatória.

3.1. Necessidade de dados detalhados

Em qualquer análise de condutas antitruste, a qualidade da informação é importante, tendo em vista o grau de assimetria de informação entre os agentes econômicos e as autoridades. O combate à prática de preços predatórios exige um alto grau de simetria de informações. Isto porque se trata de uma conduta cuja caracterização depende da análise de dados contábeis dificilmente aferíveis por variáveis externas à firma.

Com seu foco sobre a regulação da entrada e linhas de negócio, estabelecendo preços, assegurando níveis apropriados de qualidade de produto, e regrando obrigações de serviço, reguladores claramente requerem expertise jurídica, econômica e contábil, com ênfase, provavelmente em contabilidade. Agências de concorrência também requerem estes três tipos de expertise, mas exigem relativamente menos expertise contábil já que, exceto para casos de preços predatórios, não envolvem, normalmente, análises particulares de preços.¹⁶ (grifo nosso)

A política de preços mínimos para evitar a prática de preços predatórios tem efeito sobre toda a indústria do transporte aéreo internacional de passageiros. Não se projeta somente sobre o caso concreto, consumado, mas se antecipa à sua ocorrência, impedindo, antes de sua perpetração, que a conduta ocorra. Essa política, em função de sua universalidade, tem efeitos colaterais. Se o regulador não conhece com exatidão qual é o preço que remunera todos os custos das empresas, em seu sentido econômico, dois tipos de erros podem ocorrer ao mercado. O primeiro refere-se à imposição de preços mínimos inferiores aos suficientes para a cobertura de todos os custos das firmas. Nesse caso, a política é inócua, já que permite que aqueles a quem interessariam a prática de preços predatórios o façam. Por outro lado, se os preços mínimos são estipulados acima daqueles apenas suficientes para cobrir os custos econômicos das firmas, a regulação incentiva a ineficiência no setor e o direciona para padrões anticompetitivos.

O preço mínimo acima dos custos da empresa mais eficiente impede que essa possa transferir ganhos para os consumidores via preço. Isto por si só já significa que há um dano do ponto de vista distributivo. Mas, além disso, impedindo-se a redução dos preços das passagens aéreas,

¹⁵ Não definimos o que seria preço abaixo do custo justamente para não adotar um conceito específico de preço predatório.

¹⁶ Tradução livre do documento *Relationship Between Regulators and Competition Authorities*, DAFPE/CLP(99)8, do Directorate For Financial, Fiscal And Enterprise Affairs Committee on Competition Law and Policy, p. 28:

With their focus on regulating entry and lines of business, setting prices, ensuring appropriate levels of product quality, and policing universal service obligations, regulators clearly require legal, economic and accounting expertise, with the accent probably on accounting. Competition agencies also require these three types of expertise, but they would have relatively less need of accounting expertise since, except for predatory pricing cases, they are not normally involved in judging the appropriateness of particular prices.

ainda que mantida a qualidade, parte da demanda efetiva é excluída do mercado. Colocando de outra maneira, entre o preço competitivo e o preço-mínimo determinado pelo regulador, há uma faixa contínua de preços onde há consumidores dispostos a adquirir passagens aéreas. Determinado o valor mínimo, consumidores serão excluídos do mercado, o que implica perda de bem-estar. Ademais, as empresas que deixarem de ofertar seus serviços para esses consumidores excluídos também terão perda de excedente.

De acordo com os argumentos expostos acima, a perda de bem-estar decorrente dos consumidores e empresas excluídas do mercado decorrente da regulação de preços mínimos. Pode-se, então, considerar que a política regulatória de preços mínimos acaba por gerar ineficiências econômicas. Portanto, essa dinâmica regulatória causa não apenas um problema distributivo, ao transferir renda de consumidores para as empresas incumbentes, mas causa também ineficiências econômicas decorrentes da redução dos níveis de oferta dos serviços.¹⁷

Considerando-se a discrepância entre os valores cobrados pelas empresas brasileiras nas rotas iniciadas no Brasil e no Exterior, pode-se inferir que o preço mínimo determinado pelos reguladores é superior aos preços de mercado.¹⁸ Isso já representa a introdução de uma ineficiência no setor e, conseqüentemente, uma perda líquida de bem-estar. Tal perda recai, como já dito, tanto sobre consumidores quanto sobre produtores. Os consumidores são penalizados porque pagam um preço superior àquele que prevaleceria caso os preços não fossem controlados pelas autoridades reguladoras. Além disso, em decorrência dos maiores preços (preços mínimos maiores que os preços de mercado) alguns consumidores deixam de usufruir os serviços do transporte aéreo. Já os produtores têm sua demanda reduzida (decorrente justamente daqueles consumidores que deixam de usufruir ou diminuem o uso dos serviços de transporte aéreo internacional de passageiros), o que também implica perda líquida de bem-estar.

Ao mesmo tempo, a vedação da redução de preços imposta pelos preços-mínimos, embora acima do ponto de viabilidade econômica (break-even point), favorece as empresas menos eficientes. O desincentivo à minimização de custos, decorrente da impossibilidade de se praticar preços abaixo dos preços fixados pelo regulador, desloca a competição pelos usuários para o incremento de qualidade.¹⁹ Embora, à primeira vista, isso pareça levar a situação do consumidor a um mesmo nível de satisfação, tal fato não ocorre, pois sob liberdade de mercado, as firmas podem transferir excedente para os consumidores pela qualidade do produto e pela redução dos preços. Assim, podendo o preço ser reduzido, é o consumidor que ditará, por meio da pressão de demanda, como é melhor para ele apropriar-se deste excedente gerado pela maior eficiência. Dessa forma, o mix preço/qualidade que incrementa o bem-estar dos consumidores é por eles ditado. Se não há liberdade de redução de preços, os demandantes pressionarão pela melhoria da qualidade, mas poderiam estar melhor se parte deste ganho se desse na forma de redução de preços.

Outro efeito negativo da política de preços mínimos é a geração de capacidade ociosa, fato esse que se traduz em uma alocação ineficiente de recursos. Com essa política regulatória de fixação de valor limite inferior para os preços das passagens aéreas, que, em geral, são superiores aos valores que prevaleceriam em um mercado livre, é emitido um sinal distorcido ao mercado. O preço-mínimo prevalecente sugere uma lucratividade não efetivamente verificada na indústria.

¹⁷ Essa ineficiência equivale à chamada perda de peso morto.

¹⁸ Vide a Tabela 07 da Exposição de Motivos da Resolução.

¹⁹ A expressão *pode* refere-se ao fato de que o estabelecimento de padrões pela autoridade pode simplesmente induzir as firmas ao comportamento uniforme balizado pelo padrão. Assim, as firmas convergem para o padrão mínimo, funcionando as regras de como um padrão comportamental para toda a indústria.

Com isso, há a tendência de expansão da capacidade sem a contrapartida de demanda, em parte alijada exatamente pelos próprios preços-mínimos. Colocando em outras palavras, a imposição de uma tarifa mínima, ao refletir um preço superior àquele que vigoraria em um mercado com preços livres, traz incentivos às firmas para que essas aumentem a oferta de serviços, acima do nível de equilíbrio de mercado. Conseqüentemente, produz-se-á uma alocação ineficiente de recursos.

Em relação à possibilidade de excesso de oferta, fato inclusive difundido como causador dos desequilíbrios econômicos e financeiros das companhias aéreas brasileiras, tem-se que essa pode ter como uma de suas origens a regulação de preços-mínimos aplicados às viagens internacionais. A regulação setorial, ao distorcer os incentivos das companhias aéreas, tende a ampliar a oferta sem o respectivo crescimento da demanda, que é limitada pela própria política de preços-mínimos. Portanto, a norma dos preços-mínimos, pelo menos no que tange aos destinos internacionais, poderia ser considerada como uma das causadoras da redução dos lucros, ou mesmo da geração de prejuízos, das companhias aéreas brasileiras.

Obviamente, a proibição de contratação das opções mais eficientes em preço representa erro de regulação, já que impede que o consumidor obtenha o bem que, eventualmente, reputa melhor para si, deslocando a competição das empresas excessivamente para qualidade. Esse efeito nocivo ocorrerá se o preço mínimo não for estabelecido de acordo com aquele que seria definido por um mercado competitivo.

Essa situação exige mais do que simetria de informações entre o regulador e as empresas. Se a ausência de assimetria de informações fosse o único empecilho, bastaria que esta fosse sanada. Além disso, mesmo supondo a inexistência de assimetrias de informação, não seria tarefa trivial para o regulador definir os preços de equilíbrio de mercado. Efetivamente é mais razoável imaginar que as empresas, sob concorrência, convirjam para esse equilíbrio, ajustando, gradualmente, quantidade, qualidade e preço, do que um planejador central determinando as ações que os demais agentes, empresas, consumidores etc., devem adotar.

3.2. Preços-mínimos, preços predatórios e defesa da concorrência

A assimetria de informação na atuação estatal contra a prática de preços predatórios ocorre seja a tarefa preventiva (regulação) seja corretiva (defesa da concorrência). Mas o foco da intervenção corretiva sobre o caso concreto traz três vantagens em relação à manutenção da política de preços mínimos para todo o mercado de transporte aéreo internacional de passageiros indiscriminadamente.

A primeira refere-se ao custo de monitoramento e manutenção do sistema. No caso de preços mínimos, não há propriamente custo de monitoramento tendo em vista a não identificação das linhas com possibilidade de ocorrência de práticas de preços predatórios para que se faça a intervenção. Por outro lado, o custo de manutenção do sistema é permanente e abrange todas as linhas, à medida em que todas as linhas possuem tarifa mínima e exigem cálculos que os estabeleçam e os corrijam ao longo do tempo em caráter permanente.²⁰ No caso de liberdade

²⁰ Mesmo que esta atualização seja periódica, como o ideal seria que fosse permanente, eliminando qualquer possibilidade de defasagem, tanto melhor será quanto menor for a periodicidade das atualizações, incrementando, nesta medida, o custo de atualização.

tarifária, o custo de monitoramento das práticas de preço predatório recai preponderantemente sobre os agentes privados interessados.

O concorrente que se vê ameaçado pela prática de preço predatório incorreria no custo de acionar a autoridade antitruste para que realize a investigação da conduta. Desse modo, o ônus recai preponderantemente sobre o agente privado prejudicado,²¹ e a custo inferior. A suspeita de ocorrência da prática se dá em função da própria atividade competitiva das firmas, em sua atividade própria, e não do acompanhamento contábil constante e generalizado da autoridade regulatória sobre cada linha.

A segunda vantagem é que a assimetria de informação entre a autoridade e as firmas tende a ser menor se a avaliação se dá sobre o caso concreto. Primeiro porque a atuação específica permite a focalização de esforços da burocracia. Segundo porque a análise do caso concreto é por natureza atual. Avaliam-se custos e preços sob condições reais do mercado, utilizando-se dados efetivamente realizados ao invés de se tomar medidas com base em projeções. Na intervenção corretiva não há falhas decorrentes de previsão e defasagem de variáveis, tais como demanda, tipo de aeronave, preços de insumos, entre outras, fato que ocorreria no estabelecimento de uma dada tarifa mínima.

A terceira vantagem é que os custos decorrentes da intervenção sobre as práticas de preço predatório somente se aplicam sobre aqueles casos em que de fato ocorrem, sendo a intervenção eficiente neste caso, já que os meios empregados para a repressão da conduta se aplicam somente a esse caso e aos demais onde há, por alguma razão, suspeita suficiente para gerar investigação de preços predatórios. No que tange ao restante do mercado, que não apresenta indícios da prática, permanecem sob livre atividade, sem gerar ônus regulatório ou jurídico aos agentes econômicos que dele participam.²² Além disso, o Estado também é beneficiado ao se reduzir os custos de monitoramento ou de investigações desnecessárias.

Quando há uma ineficiência no sistema econômico deve-se realizar uma política first-best, ou seja, deve-se implementar medidas que atuem diretamente sobre o problema em questão, utilizando a máxima economicidade possível, como demanda a boa prática regulatória. No que se refere aos preços predatórios, a implementação de uma política de preços-mínimos prévios não pode ser considerada uma política first-best. Na verdade, tal política impacta, indiscriminadamente, empresas que estão ou não praticando preços predatórios. Pode causar, possivelmente, uma distorção econômica ainda maior que o próprio preço predatório em decorrência da falha de governo.²³ Assim, a solução adequada não se mostra como sendo a regulação ora utilizada, mas uma que aja diretamente sobre a ocorrência do problema. A melhor política baseia-se, para este caso, na defesa da concorrência. Colocando em outros termos, havendo a suposição da prática de preços predatórios, os órgãos de defesa da concorrência deveriam ser acionados para que, em seguida, passassem a analisar a existência ou não da

²¹ Preponderantemente porque, embora seja mais provável que a suspeita de prática de preço predatório seja primeiro detectada pelo próprio concorrente prejudicado, e por ele denunciada, a autoridade antitruste pode agir de ofício seja qual for o meio de conhecimento da prática.

²² Regulatório no sentido de que não é necessário criar permanentemente informações com o fito de justificar ou alterar preços-mínimos e, por outro lado, sobre aqueles que não se vêem sob investigação de conduta anticompetitiva, tampouco se têm o custo decorrente das defesas nos processos, sejam eles administrativos ou judiciais.

²³ A expressão *possivelmente* refere-se não só ao fato do custo (administrativo e referente aos efeitos colaterais indesejáveis) da política ser de difícil mensuração. Também os benefícios do combate às práticas de preço predatório são difíceis de serem quantificados na medida em que não se sabe com que frequência esta conduta é, de fato, praticada no mercado.

prática. Uma vez confirmada, os órgãos de defesa da concorrência brasileiros deveriam puni-la e remediá-la, com esforços concentrados e focados da ocorrência da conduta.

4. Da Resolução em Consulta Pública

Resumidamente, a proposta de Resolução colocada em consulta pública apresenta um cronograma para a alteração dos descontos atuais. Estes se dariam, em três etapas, por meio da NOSAI TP-033, até que, após abril de 2008, a Diretoria da ANAC decida quando aplicará o desconto máximo de 100%.

O argumento apresentado na Exposição de Motivos para que não fosse aplicada a liberdade tarifária imediatamente é o seguinte:

Mudanças repentinas nos rumos das políticas em vigor podem causar prejuízos aos diversos agentes do mercado. Uma liberalização imediata poderia causar pequenas distorções de curto prazo no mercado, desencadeando, por exemplo, guerras tarifárias entre seus participantes. Tal prática pode causar prejuízos aos dois lados da disputa uma vez que as empresas não teriam tempo suficiente para refazerem suas estratégias de atuação bem como de captar comportamento da demanda frente ao novo paradigma.

Além disso, tal situação, em última instância, é capaz de prejudicar o planejamento estratégico de médio e longo prazo das empresas atuantes, bem como promover o sentimento de incerteza e a descontinuidade das políticas públicas do país.²⁴

É racional supor que as modificações na regulação de um setor devem ser realizadas de modo responsável, buscando-se não apenas retirar as distorções que a regulação impõe, mas, também, reduzir aquelas que poderiam ser causadas no processo de ajuste do mercado. O regulador não deve, contudo, preocupar-se, antecipadamente, com as estratégias competitivas das empresas no setor. As razões para tanto já foram largamente explicitadas na seção 3.

Deve-se ter em mente que a liberdade tarifária foi estabelecida pela Lei n.º 11.182/2005 e reafirmada em uma determinação do CONAC de julho de 2007. As empresas foram ouvidas durante os trabalhos do regulador que culminaram na atual Consulta. Além disso, permanece uma série de restrições regulatórias sobre os mercados de aviação internacional, tais como a regulação da oferta (número de frequências limitadas, poucas empresas atuando em cada rota e restrições das liberdades-do-ar). Essas restrições são obstáculos a uma maior concorrência em preços entre as empresas e compõem um ambiente favorável ao comportamento colusivo.

Assim, o entendimento desta Secretaria é que o cronograma apresentado se mostra conservador. Em especial, quando estabelece que a diretoria deverá decidir ao tempo em que julgar adequado quando será implantada a liberdade tarifária. Em sendo esta uma determinação da Lei e diretriz do CONAC, cabe à diretoria explicitar na Resolução o momento em que isso será colocado em vigência. A sugestão desta SEAE em relação aos prazos para a presente consulta é que a liberdade tarifária comece a vigorar para bilhetes vendidos a partir de 1º de abril de 2008, data prevista na minuta de resolução para vigorar o desconto de 80%.²⁵

²⁴ Págs. 14 e 15 da Exposição de Motivos.

²⁵ O nível de descontos a serem gradualmente aplicados até o início do próximo ano pode ser definido pelo regulador ou simplesmente inexistente, uma vez que haverá tempo hábil para que as empresas se programem para o evento em questão.

Outro ponto que necessita ser criticado na proposta de Resolução consiste na manutenção das Normas de Serviços Aéreos Internacionais - NOSAI. A liberdade tarifária deverá ser implementada irrestritamente de modo que não existam bandas tarifárias nem descontos. Assim, tais normas deveriam deixar de existir como estão hoje. O papel do Regulador será monitorar o mercado, registrando as tarifas que forem apresentadas pelas empresas.

Por fim, é importante discutir a dimensão da proposta de Resolução, que se limita ao transporte aéreo na América do Sul. Nem a Lei, nem a diretriz do CONAC determina que a liberdade tarifária poderá ser mitigada em qualquer mercado. Ademais, os problemas e distorções apontados pela Exposição de Motivos, bem como aqueles mencionados neste Parecer são intrínsecos ao tipo de regulação que tem sido aplicada, em qualquer de suas esferas e a qualquer mercado geográfico. Não há justificativas, portanto, para que a liberalização das tarifas para outros mercados internacionais não seja adotada.

Diante desse quadro, esta Secretaria sugere que a ANAC estenda aos demais mercados a liberalização gradual das tarifas aéreas.

5. Conclusão

A regulação econômica das passagens aéreas internacionais é um processo histórico que se desenvolveu na proporção das transformações sofridas pela aviação internacional. Partindo-se de um modelo rigidamente controlado, com tarifas aprovadas pelas autoridades dos países acordados, alcançou-se a livre precificação das empresas e a superação do paradigma da Tarifa IATA.

O Brasil, entretanto, optou por cristalizar um modelo antigo, no receio de que as empresas nacionais fossem prejudicadas pela concorrência proveniente das empresas estrangeiras, supostamente detentoras de maior capacidade econômica. A manutenção dessa regulação, de viés protecionista, se deu sem os estudos técnicos necessários que justificassem a intervenção estatal. Em outras palavras, a política regulatória foi desenvolvida sem ponderar os riscos, ou efeitos colaterais, que poderiam ser causados sobre o mercado.

Ao fixar um preço-mínimo, o regulador tem impedido que as empresas, nacionais e estrangeiras, determinem preços menores, o que resulta em impactos negativos do ponto de vista dos consumidores e da agregação de novos passageiros. Além disso, preços de mercado abaixo do preço-mínimo, como exposto neste Parecer, não necessariamente implica preços predatórios. Deve-se considerar também que o regulador, em decorrência da assimetria de informação e de outros problemas, não é capaz de identificar a viabilidade econômica com exatidão e nem atualizá-lo dinamicamente. A citada assimetria de informação e o descompasso entre o tempo econômico e o burocrático é um dado. Ao impor uma política de preços mínimos indiscriminadamente a todo o mercado, as autoridades reguladoras e governamentais provocam falhas de governo: um desvio introduzido no sistema econômico pelas próprias autoridades, decorrente da regulação inapropriada, sendo que tal distorção provoca ineficiências econômica e, conseqüentemente, perdas de bem-estar social.

A proposta de Resolução colocada em Consulta apresenta-se como um imperativo da atual política de aviação internacional, ainda que restrita à América do Sul. Nesse sentido, espera-se que a ANAC dê continuidade aos trabalhos para que a liberalização das tarifas aéreas

internacionais abranja as outras rotas não atendidas pela presente proposta de Resolução, conforme determinado na Lei.

Para o caso presente, ou seja, para a América do Sul, esta Secretaria entende que o cronograma apresentado é conservador. Acredita-se que independente dos descontos que se pretenda aplicar no corrente ano, para abril de 2008, deve-se estabelecer a liberdade tarifária plena. No mesmo sentido, reafirma-se que tais modificações devem ser estendidas, também de forma gradual, a todos os mercados aéreos internacionais.

À consideração superior,
Gustavo de Paula e Oliveira
Assistente

Fernando Antônio Ribeiro Soares
Assessor Técnico

De acordo.

Antônio Henrique Pinheiro Silveira
Secretário-Adjunto

De acordo.

Nelson Henrique Barbosa Filho
Secretário de Acompanhamento Econômico

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Por se considerar pertinente a sugestão, serão propostos novos estudos sobre a questão tarifária para os demais mercados internacionais;
- Foi incluída na Resolução data para a aplicação dos 100% de desconto, atendendo à sugestão;
- O cronograma foi alterado, atendendo parcialmente à sugestão;
- O uso das tarifas IATA como referência não foi utilizado na Resolução, atendendo à sugestão.

• Contribuição nº 16

Remetente: VRG

Título: Consulta Pública VRG

Prezados,

Segue anexo o ofício VRG referente à Consulta Pública sobre tarifas internacionais.

Atenciosamente,

Celso Guimarães Ferrer Jr.
Planejamento Estratégico - SAOQQ
VARIG - VRG Linhas Aéreas SA
celso.ferrer@varig.com

Rio de Janeiro, 24 de setembro de 2007
VRG-141/07

Exmo. Sr.
Milton Zuanazzi
Diretor-Presidente
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Brasília – DF

Assunto: Consulta Pública: Para edição de norma que estabelece cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com relação à América do Sul, dispostos na Norma de Serviço Aéreo Internacional – NOSAI nº TP-033.

Prezado Senhor,

Com satisfação, anuncio que a VRG Linhas Aéreas S.A. está totalmente de acordo com a Minuta de Resolução para norma que estabelece o cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais.

A empresa parabeniza o Governo Brasileiro pela iniciativa de liberalizar as tarifas aéreas internacionais na América do Sul. Esta medida é, sem dúvida, fundamental para que o transporte aéreo intensifique o processo de integração regional.

Outrossim, a VRG acredita que as taxas de embarque atualmente aplicadas aos vôos internacionais para a América do Sul também deveriam ser reduzidas na mesma proporção prevista para as tarifas aéreas.

Atenciosamente,

Marco Antonio Piller
Diretor Presidente

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

– Serão propostos estudos sobre a questão de tarifas aeroportuárias para vôos internacionais.

• **Contribuição nº 17**

Remetente: Gol

Título: Consulta Pública – Gol

Prezados,

Segue anexo o ofício GOL referente à Consulta Pública sobre tarifas internacionais.

Atenciosamente,

Celso Guimarães Ferrer Jr.
Planejamento Estratégico - SAOQQ
GOL Transportes Aéreos
celso.ferrer@varig.com

CA-4042/07-SAOQQ
São Paulo, 25 de setembro de 2007

Exmo. Sr.
Milton Zuanazzi
Diretor-Presidente
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Brasília – DF

Assunto: Consulta Pública: Para edição de norma que estabelece cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com relação à América do Sul, dispostos na Norma de Serviço Aéreo Internacional – NOSAI nº TP-033.

Prezado Senhor,

A Gol Transportes Aéreos S.A está de acordo com o cronograma de alterações dos valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais prevista no ANEXO I da Minuta de Resolução.

A política de expansão da Gol está alinhada com o desiderato do Governo de intensificar a integração regional. Atualmente, a empresa opera vôos diários do Brasil para a Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai.

Finalmente, a Gol sugere, com base na sua experiência nos vôos na América do Sul, que as taxas de embarque internacionais também sejam reduzidas na mesma proporção prevista para as tarifas aéreas.

Atenciosamente,

Constantino de Oliveira Junior
Presidente

Resposta ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Serão propostos estudos sobre a questão de tarifas aeroportuárias para vôos internacionais.