

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2008
(Do Sr. Cezar Silvestri)

Requer informações ao Ministro da Defesa sobre os critérios utilizados para a elaboração da Resolução Nº 61, de 20 de novembro de 2008, que alterou a política tarifária para vôos internacionais regulares com origem no Brasil.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base no § 2º do art. 50 da Constituição Federal e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que seja encaminhada ao Ministro de Estado da Defesa, Nelson Jobim, por intermédio da Mesa Diretora desta Casa, pedido de informações sobre os critério utilizados para a elaboração da Resolução Nº 61, de 20 de novembro de 2008, que alterou a política tarifária para vôos internacionais regulares com origem no Brasil, permitindo descontos com relação às tarifas a serem praticadas pelas empresas, brasileiras e estrangeiras, exploradoras de serviços de transporte aéreo público regular internacional de passageiro com destino em qualquer país, exceto os da América do Sul, em serviços diretos e indiretos.

Gostaria, também, de obter as seguintes informações:

- a) Por que não foi realizada nenhuma Audiência Pública antes da promulgação da supracitada Resolução, contrariando o estabelecido no artigo 27 da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, contando com a participação dos agentes econômicos, inclusive trabalhadores do setor e usuários dos serviços aéreos?
- b) Por que foi estabelecido um prazo tão exíguo (um ano) para o estabelecimento de liberdade tarifária para os vôos internacionais de longo curso, com destino à Europa e aos Estados Unidos, considerando as assimetrias existentes quanto às economias de escala, de escopo e de rede de nossas empresas vis-à-vis as *megacarriers* americanas e européias?
- c) Por que foi ampliada a capacidade de vôos (frequências semanais) para os Estados Unidos se as companhias brasileiras não utilizam toda a sua possibilidade de oferta de frequências para aquele país?
- d) Que estudo ou parecer de caráter quantitativo e qualitativo, contratado ou elaborado pelo Ministério da Defesa (SAC/ANAC), demonstrou as vantagens e/ou desvantagens em curto, médio e longo prazo, bem como os impactos para os agentes econômicos, os consumidores e os trabalhadores do setor

decorrentes dessa nova realidade de liberdade tarifária para os vôos internacionais de longo curso?

- e) Considerando a Resolução 007/2007 (Do Mercado Internacional), do Conselho de Aviação Civil – CONAC, onde está textualmente estabelecido: “a operação internacional de empresas aéreas brasileiras é considerada instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País e para a integração regional...”, como explicar essa importância política e estratégica para o Brasil, quando a ANAC, unilateralmente, sem almejar nenhuma contrapartida com os EUA, ampliou a capacidade de um mercado onde a empresa aérea brasileira ainda poderia crescer (mais 60 frequências semanais), demonstrando com isso uma clara falta de consonância com as diretrizes políticas do CONAC?
- f) Em algum momento, no âmbito da ANAC, nos preparativos para a reunião com os EUA em que foi ampliada a capacidade, foi considerada a hipótese de nossas empresas aéreas, poderem transportar passageiros norte-americanos (funcionários do *US Government*) que são reservados às empresas aéreas norte-americanas (*Fly America Act*), a exemplo da União Européia, que conseguiu acesso a esses passageiros americanos no último Acordo firmado com os EUA e em vigor desde março de 2008?
- g) Que medidas a ANAC pretende tomar quanto à fiscalização a fim de assegurar uma imediata ação do governo brasileiro, no caso de as empresas aéreas estrangeiras utilizarem práticas predatórias, principalmente “dumping”, para eliminar a concorrência de empresas nacionais, considerando que somente a TAM participa atualmente do mercado internacional de longo curso ?
- h) Qual o envolvimento e a posição do Ministério da Defesa (SAC/ANAC) com a iniciativa da União Européia (UE) de realizar um Estudo dos Benefícios Econômicos da Abertura do Mercado de Aviação entre a União Européia e o Brasil (“Study on the Economic Benefits of Openig Aviation Markets between the EU and Brazil”), constante do Termo de Referência – 2008-5/ TRENT/F4/43-2006, que propõe a liberalização do transporte aéreo com a substituição dos 15 (quinze) Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos, incluindo a retirada de requisitos comerciais e de restrições aos direitos de tráfego, colocando o Brasil em competição direta com o conjunto dos estados membros da UE?

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução Nº 61, de 20 de novembro de 2008, modificou a política tarifária para vôos internacionais regulares com origem no Brasil, alterando os percentuais máximos de desconto permitidos com relação às tarifas a serem praticadas pelas empresas, brasileiras e estrangeiras, exploradoras de serviços de transporte aéreo público regular internacional de passageiro para vôos com origem no Brasil e destino em qualquer país, exceto os da América do Sul, em serviços diretos e indiretos. Aprovou, ainda, um cronograma que implementação da ofertar de descontos ao longo de apenas um ano, de 01 de janeiro de 2009 a 01 de janeiro de 2010, com a retirada do patamar mínimo de preços até a total liberdade tarifária.

O principal argumento utilizado para a modificação da política tarifária envolvendo os serviços aéreos internacionais regulares de passageiro está relacionado ao cumprimento do artigo 49, da Lei 11.182, de 27 SET 2005, que cria a ANAC e dá outras providências. Entretanto, após mais de 3 (três) anos decorridos, desde a aprovação do referido diploma legal, a atual Diretoria da ANAC houve por bem aprovar a total liberdade tarifária e implementá-la num apertadíssimo espaço de tempo, sem que houvesse um estudo completo (quantitativo e qualitativo) embasando a tomada de decisão.

No entanto, duas considerações devem ser feitas:

- A primeira se refere a flagrante ilegalidade da aprovação e publicação da supracitada resolução. A ANAC não cumpriu com o disposto no Artigo 27 da Lei 11.182, pois não consultou a sociedade, através de uma Audiência Pública, apenas busca se justificar, alegando que fez uma “Consulta Pública”, através de seu endereço eletrônico na internet. Este artifício merece o nosso repúdio e, segundo noticia a imprensa, está sendo contestado judicialmente;
- Em segundo lugar, cumpre avaliar a referida Resolução Nº 61, em conjunto com os efeitos resultantes de outras medidas tomadas pela ANAC, especialmente o recente acordo para ampliação de frequências realizadas com os Estados Unidos da América. O Brasil mantém Acordos sobre Serviços Aéreos (ASA) com cerca de 70 países. Nesses Acordos é que se estabelecem todas as cláusulas, contendo regras de segurança, administrativas, econômicas, operacionais, etc, para o relacionamento aéreo entre as nações. E, dessa forma, onde podemos obter uma possível vantagem para nossas empresas e consumidores, na mesa de negociação. E é nesse sentido que podemos contestar a recente reunião de Consulta feita pela ANAC, em junho passado, **quando se aprovou um aumento de capacidade de vôos para ambas as Partes (EUA e Brasil), de 105 frequências semanais, para 154 frequências semanais, quando o Brasil, no caso com a TAM, realiza cerca de 45 vôos semanais para os EUA e as**

empresas aéreas norte-americanas já realizavam as 105 freqüências para o Brasil. Ou seja, se já existia uma grande assimetria, depois desse Acordo, a tendência é que essa assimetria se agigante. Além disto, se aprovou a liberação na quantidade de empresas aéreas americanas que poderão explorar o referido mercado, até então limitada a quatro companhias (American, United, Continental e Delta). É preciso dizer que sem equidade não há possibilidade de existir competitividade.

A mesma situação observada na relação aerocomercial com os Estados Unidos da América, onde as vantagens comparativas de escala, de escopo e de rede entre as empresas de bandeira brasileira se encontram bastante enfraquecidas em relação as suas congêneres americanas, tende a se repetir com os estados membros da União Européia e as suas empresas aéreas, conforme consta do Estudo sobre os Benefícios Econômicos da Abertura do Mercado de Aviação entre a União Européia e o Brasil.

Neste novo cenário extremamente liberalizado pode se esperar, em um primeiro momento, a redução nas tarifas aéreas conduzindo a fragilização econômica de nossas empresas, até que toda a nossa capacidade de mantermos uma empresa de bandeira brasileira seja minada. Depois, no momento seguinte, as empresas estrangeiras sentindo-se com total controle das rotas operadas, farão com que as tarifas voltem aos níveis de hoje ou poderão ser ainda maiores, só que as receitas, em sua totalidade, serão expatriadas. Esse é um cenário que já se tornou realidade em alguns países, como a Argentina, e é esta realidade que nós não desejamos que se repita em nosso país.

Diante da presente exposição que justificam a preocupação do Poder Legislativo com o presente e o futuro do transporte aéreo em nosso País, torna-se fundamental obter explicações detalhadas e informações das autoridades responsáveis por este setor estratégico e de vital importância para o nosso desenvolvimento social e econômico, de forma que possamos discutir e contribuir com propostas e alternativas que beneficiem, de fato, aos agentes econômicos, trabalhadores e consumidores brasileiros.

Sala das Sessões, em de dezembro de 2008.

Dep. CEZAR SILVESTRI
PPS/PR