

COMITÊ TÉCNICO DE POLÍTICAS PÚBLICAS TRANSPORTE AÉREO REGULAR

I - TRANSPORTE AÉREO REGULAR - MERCADO DOMÉSTICO

1.0 REGULAÇÃO DA OFERTA

O órgão regulador da aviação civil estabelecerá norma disciplinando a gestão da oferta, observados os seguintes princípios:

- a) A oferta será definida pelo mercado.
- b) O regulador monitorará o mercado.
- c) O regulador disporá de instrumentos para regular a oferta devendo atuar segundo regras previamente conhecidas.
- d) a intervenção do regulador deve ocorrer sobre um segmento específico do mercado.
- e) O órgão regulador interferirá na capacidade ofertada sempre que se configure prática abusiva de preços ou prática anticompetitiva.

2.0 ACESSO AO MERCADO

O órgão regulador da aviação civil estabelecerá norma disciplinando o acesso aos mercados, considerado cada mercado específico, observando o disposto na norma da gestão da oferta e as seguintes diretrizes:

Regra geral

- a) O acesso ao mercado será livre, para a exploração de linhas não atendidas.
- b) O acesso ao mercado será livre, no caso de linhas já atendidas, mediante apresentação de estudo de viabilidade econômica.

Horários de alta densidade:

- a) Eslots disponíveis serão alocados preferencialmente a empresas novas entrantes ou empresas que não operem no aeroporto. (transporte aéreo regular)
- b) Eslots disponíveis, atendido o item anterior, serão alocados observado o direito de precedência, mediante rodízio.
- c) Os eslots existentes poderão ser retirados sempre que não utilizados dentro de regras estabelecidas pelo regulador, observadas as características operacionais do aeroporto e os horários de pico, ou ainda se a empresa aérea deixar de prestar serviço adequado conforme previsto em norma.
- d) Será admitida a expedição de eslots extras para atendimento de demanda sazonal.
- e) Ocorrendo redução da capacidade do aeroporto, os eslots serão suspensos de forma proporcional, por empresa e dentro da precedência, devendo os eslots serem restabelecidos aos detentores originais uma vez normalizada a situação.

- f) O órgão regulador definirá a condição de nova entrante.
- g) A forma de alocação de eslots entre novas entrantes ou empresas que não operem no aeroporto será estipulada pelo órgão regulador.
- h) Os eslots serão disponibilizados até o limite da capacidade da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.
- i) O órgão regulador estabelecerá norma assegurando e disciplinando o acesso de todas aeronaves à infra-estrutura aeroportuária, com preferência às aeronaves das empresas de transporte aéreo regular.

3.0 LIGAÇÕES ESSENCIAIS

A operação de linhas essenciais de baixo e médio potencial de tráfego, que comprovadamente não apresentem viabilidade econômica, será assegurada mediante suplementação tarifária.

Os recursos para a suplementação tarifária serão arrecadados dos passageiros, incidirão sobre a tarifa de embarque e serão recolhidos em conta específica do Fundo Aeroviário.

Os recursos da suplementação devem ser de aplicação exclusiva; o seu montante deve ser previsto em orçamento anual, não podendo este superar 1% do faturamento anual da indústria do transporte aéreo; e sua distribuição deve ocorrer mediante licitação e por tempo determinado.

A Lei deve dispor sobre a instituição da suplementação tarifária e sua operação, cabendo ao CONAC estabelecer as diretrizes que possibilitem sua normatização.

4.0 TARIFAS AÉREAS

O órgão regulador da aviação civil estabelecerá norma disciplinando o regime tarifário, observados os seguintes princípios:

- a) As tarifas serão definidas pelo mercado.
- b) O órgão regulador monitorará as tarifas praticadas.
- c) O órgão regulador disporá de mecanismos para estabelecer restrições ao regime de liberdade tarifária, mediante o estabelecimento de limites tarifários máximos ou mínimos por segmento específico de mercado, na ocorrência de prática anticompetitiva ou abuso de preços, agindo segundo regras previamente conhecidas.
- d) Implantado o regime de limites tarifários máximos ou mínimos o órgão regulador deve formalizar a abertura de processo administrativo contra a empresa, junto ao sistema de defesa da concorrência e ou defesa do consumidor.

5.0 PARTICIPAÇÃO DO CAPITAL ESTRANGEIRO NAS EMPRESAS AÉREAS

A participação do capital estrangeiro nas empresas de transporte aéreo regular deve ser mantida nos níveis atuais.

Devem ser incluídas na mesma regra as empresas de transporte aéreo não regular.

Deve ser incluída a possibilidade de redução da participação estrangeira em situações específicas, mediante ato do Poder Executivo.

II - TRANSPORTE AÉREO REGULAR - MERCADO INTERNACIONAL

1.0 INSERÇÃO NO MERCADO INTERNACIONAL

A operação internacional de companhias aéreas brasileiras é considerada instrumento de projeção econômica e comercial de importância política e estratégica para o País.

O CONAC formulará políticas específicas dirigidas a segmentos relevantes do mercado internacional.

A lei deverá prever que os acordos internacionais de transporte aéreo contenham cláusulas que coíbam a prática de preços abusivos e práticas anticompetitivas.

Fórum com formato institucional equivalente ao da CERNAI deve ser mantido como instrumento de assessoramento do órgão regulador.

2.0 POLÍTICAS DE DESIGNAÇÃO DE LONGO CURSO

a) Política de monodesignação como regra geral.

b) A multidesignação só será aplicável onde ficar comprovada a efetiva necessidade para complementação da oferta, ante a impossibilidade da empresa designada ampliar a sua oferta, ou para coibir abusos de preços e práticas anticompetitivas.

3.0 POLÍTICA DE DESIGNAÇÃO NO MERCADO REGIONAL (América do Sul)

a) O Governo deve desenvolver estratégia para estimular o “HUB” Brasil, associado à prática do multilateralismo sul-americano.

b) As práticas de designação, no que tange à oferta e às tarifas, serão equivalentes às aplicáveis ao mercado doméstico, observada a reciprocidade e o disposto em acordos bilaterais e multilaterais.

c) Aeroportos domésticos poderão ser utilizados no tráfego regional, atendidos os requisitos mínimos de controle diretamente pelos agentes de fronteira ou mediante convênio.

d) Os órgãos de controle de fronteira deverão simplificar os procedimentos, de forma a estimular e facilitar a circulação de pessoas e bens na região.

e) O órgão regulador deverá estabelecer tarifas aeroportuárias regionais que estimulem o tráfego regional.

4.0 POLÍTICA DE AQUISIÇÕES GOVERNAMENTAIS DE PASSAGENS E CARGA.

O Governo Federal deverá instituir norma de aquisição de passagens e carga aérea que conceda a preferência para empresas nacionais, desde que seja preservada a economicidade para o Tesouro Nacional.

III - INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

1.0 TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

O órgão regulador da aviação civil estabelecerá norma disciplinando o regime tarifário da infra-estrutura aeroportuária, observados os seguintes princípios:

- a) O monitoramento das tarifas praticadas.
- b) A flexibilidade de aplicação de tarifas diferenciadas, ao longo do dia, em função da demanda.
- c) A flexibilidade de aplicação de tarifas diferenciadas, ao longo do ano, em função da sazonalidade.
- d) O critério de classificação de aeródromos e de determinação de seu regime tarifário, deve incorporar o conceito da qualidade dos serviços prestados e não apenas os equipamentos postos a disposição.
- e) Mecanismos para estabelecer restrições ao regime de flexibilidade de tarifas, mediante o estabelecimento de limites tarifários máximos ou mínimos por aeródromo, segundo regra previamente conhecida.
- f) O explorador da infra-estrutura aeroportuária deve ter como política a redução da participação das tarifas aeroportuárias no total das suas receitas, sem prejuízo da área operacional e dos procedimentos de controle do espaço aéreo.
- g) Revogação da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, que destina o aumento aplicado ao adicional sobre as tarifas aeroportuárias internacionais ao Tesouro Nacional, e da Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do Ministério da Aeronáutica, que instituiu o referido aumento.

2.0 AUMENTO DA RACIONALIDADE DA MALHA

Sugere ao CONAC a constituição de Comitê, com a participação dos sindicatos, visando identificar e estabelecer a vocação dos “Sistemas Metropolitanos de Aeroportos”, no sentido de orientar e disciplinar as ligações com o sistema aeroportuário nacional.

Estabelecido o modelo de forma transparente deve-se convergir com prazos adequados e flexíveis para o novo modelo, ficando no entanto claro qual o cenário futuro desejado.

3.0 VALORAÇÃO DOS INVESTIMENTOS DAS CONCESSIONÁRIAS

Deve ser criado instrumento legal que permita que os investimentos realizados pelas empresas de transporte aéreo regular nas áreas aeroportuárias sejam passíveis de valoração econômica, preservada a gestão adequada da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica.

4.0 PARTICIPAÇÃO DA COMUNIDADE

O órgão regulador normatizará a criação de Conselho Consultivo Aeroportuário, por categoria específica de aeroporto, com atribuições e composição adequada à categorização, de forma que este venha a se constituir em fórum de discussão entre os participantes da comunidade aeroportuária e destes com a comunidade.

5.0 MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

O desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária nacional deve ter a participação da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios e da iniciativa privada.

Observado o processo de homologação ou registro de aeródromo, é permitida a construção e exploração de aeródromos pela iniciativa privada, no todo ou em parte, desde que autorizado pelo órgão regulador.

O órgão regulador deve ter em conta o investimento pré-existente na área de influência do aeródromo antes de autorizar a construção ou exploração comercial de aeródromos.

6.0 INFRAERO

A INFRAERO deve buscar a diversificação de seus serviços e a criação de novas fontes de receitas, sem prejuízo da área operacional.

Poderá prestar consultoria internacional e criar subsidiárias para a prestação de serviços de exploração de infra-estrutura aeroportuária no mercado internacional.

A expansão da malha de aeroportos sob sua gestão dar-se-á mediante estudo de viabilidade econômico-financeira do empreendimento, exceto nos casos de aeródromos de interesse estratégico apontados pelo CONAC.

Os aeroportos deficitários da rede atual da INFRAERO serão passíveis de encerramento de suas atividades, salvo se obtiverem sustentação operacional ou compartilhamento de custos da comunidade onde se inserem, exceto os de interesse estratégico.

É recomendada a abertura do capital, tornando a INFRAERO empresa de economia mista, o que permitiria uma alavancagem dos negócios.

IV - INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA

1.0 SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

A determinação do nível de risco e das necessidades e a avaliação dos custos e benefícios para prover a segurança é uma decisão nacional soberana, observados os acordos e tratados de que o Brasil faça parte.

A segurança aeroportuária e a facilitação do transporte aéreo devem ter tratamento prioritário, mediante a atuação coordenada das autoridades envolvidas.

São consideradas ações urgentes a qualificação dos técnicos que atuam na segurança aeroportuária, a alocação de recursos humanos e materiais e a modernização do sistema de identificação de passageiros (passaportes), visando atender às novas exigências e necessidades estabelecidas.

O Estado brasileiro empreendeu um enorme esforço para dotar a região amazônica de um abrangente sistema de apoio ao tráfego aéreo, com radares fixos e móveis, infra-estrutura de telecomunicações e estações meteorológicas de última geração.

O Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), mais que um sistema de vigilância e monitoramento, presta grandes serviços também à aviação civil. O conhecimento de sua operação e

de suas potencialidades, contudo, ainda não atingiu toda a comunidade de resseguradoras internacionais, privando as empresas aéreas brasileiras da possibilidade de obter prêmios reduzidos.

O Governo brasileiro deve promover encontros internacionais junto aos principais mercados seguradores, notadamente em Londres, para divulgar o conceito de controle radar positivo sobre todo o território nacional. Seria, ainda, excelente oportunidade para apresentar também o Plano Nacional de Segurança Aeroportuária (PNAVSEC) e as marcantes conquistas em prol da segurança de vôo obtidas pelo sistema coordenado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

2.0 PROTEÇÃO AO VÔO

O Brasil, por razões estratégicas e de racionalidade econômica, optou por um sistema unificado de controle do espaço aéreo.

A mesma infra-estrutura que faz a vigilância do espaço aéreo brasileiro é responsável pela construção de nossas aerovias.

As operações aéreas de transporte de passageiros e carga dependem da eficiente operação dos sistemas estruturadores de aerovias, assim como ônibus e carretas dependem de estradas. Assim como se multiplica o custo de deslocamento no transporte terrestre quando a estrada é de má qualidade ou inexistente, da mesma forma os transportadores aéreos têm seus custos exponencialmente aumentados na ausência ou deficiência de equipamentos de proteção ao vôo.

O aumento dos tempos de vôos entre as diversas localidades tem reflexos diretos nos custos de combustível das empresas aéreas.

Os valores das tarifas arrecadados, contrapartida dos serviços prestados aos usuários do sistema de aviação civil e destinados à operação, manutenção e revitalização do próprio sistema, são escriturados no Fundo Aeronáutico e no Fundo Aeroviário os quais têm sido contingenciados, na medida que integram o orçamento do Comando da Aeronáutica.

O contingenciamento sistemático vem produzindo sérias dificuldades ao Comando da Aeronáutica no cumprimento de suas atribuições referentes aos auxílios às comunicações e ao controle da navegação aérea em rota.

A diminuição desses recursos poderá acarretar a degradação do sistema, que além dos efeitos danosos sobre o custo do transporte aéreo poderá produzir reflexos na própria segurança dos vôos.

Não contornada esta situação crítica o Comando da Aeronáutica, por medida de segurança, poderá adotar um controle de tráfego aéreo nos níveis convencionais existentes no passado.

Sugere-se a adoção de procedimentos que permitam que os recursos vinculados ao Fundo Aeronáutico e ao Fundo Aeroviário sejam excluídos dos tetos orçamentários do Comando da Aeronáutica, ou seja, não sofram contingenciamento.

V - INDÚSTRIA AERONÁUTICA (ANEXO FUNDO)

1.0 FINANCIAMENTO

Desenvolver mecanismos de financiamento de longo prazo, em moeda nacional, para facilitar a aquisição e o arrendamento financeiro e mercantil de aeronaves de fabricação nacional, novas ou usadas, visando dar competitividade ao transporte aéreo e à indústria aeronáutica nacionais.

Este quesito não pode ser dissociado de formas de tributação e de financiamento para as empresas aéreas na importação de aeronaves.

Assim, devemos considerar a indisponibilidade, no curto prazo, de aeronaves de mais de 50 lugares, mas devemos considerar nos aspectos tributário e de financiamento de longo prazo a disponibilidade destas em horizonte previsível.

A viabilização de instrumento que permita a comercialização de aeronaves fabricadas no país para empresas de transporte aéreo brasileiras é sem dúvida, por definição, a melhor forma de fugir das oscilações cíclicas do câmbio.

Sugere-se analisar a criação de um fundo rotativo para financiamento de aeronaves, novas e usadas, fabricadas no Brasil, inclusive suas alterações, atualizações e conversões, destinadas à utilização em atividades de aviação civil, nas seguintes condições:

Cobertura: 100% do valor do bem;

Prazo: entre 15 e 20 anos em parcelas semestrais;

Carência: mínimo de um ano;

Taxa de juros: fixa de 6% a.a.;

Garantias: financiamento garantido pelo próprio ativo (asset based financing).

Risco de inadimplência: responsabilidade do banco financiador;

Apoio do fabricante, em bases de melhor esforço, em caso de re-comercialização do bem.

2.0 CERTIFICAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

Fortalecer institucionalmente, junto ao órgão regulador, as atividades de certificação, homologação e fiscalização de produtos e serviços aeronáuticos.

Criar as condições para que o Brasil se qualifique como centro latino-americano de prestação de serviços de homologação de aeronaves.

3.0 TRIBUTAÇÃO DA INDÚSTRIA

Criar condições para que a indústria nacional possa atender competitivamente às necessidades das empresas nacionais de transporte aéreo.

Assegurar ao setor de transporte aéreo e aos produtos da indústria nacional, comercializados no mercado interno, tratamento tributário isonômico com o praticado nos países que têm acesso ao mercado brasileiro.

VI - RECURSOS HUMANOS PARA A AVIAÇÃO CIVIL

1.0 FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

A formação de recursos humanos para a aviação deve ser considerada de utilidade pública e interesse estratégico, devendo ser objeto de incentivo e fomento por parte do poder público.

Os cursos de formação de recursos humanos para a aviação civil devem continuar sendo objeto de avaliação periódica por parte do órgão regulador, mediante a avaliação da formação de seus alunos, podendo as instituições ser descredenciadas com base neste processo.

Criar condições que estimulem a utilização de aeronaves nacionais nas atividades de treinamento de pilotos nos aeroclubes brasileiros.

2.0 PROGRAMA DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

Expansão do Programa de Formação de Recursos Humanos, adicionando às fontes de recursos existentes aportes do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

O Programa será assessorado por conselho consultivo, que terá a participação de empresários e trabalhadores do setor.

3.0 DESENVOLVIMENTO DE CENTROS DE TREINAMENTO

O poder público deverá estimular a criação de centros de formação e treinamento de recursos humanos com tecnologias de ponta em simulação

VII - TRIBUTAÇÃO (ANEXO TRIBUTAÇÃO)

O transporte aéreo regular é serviço público de abrangência nacional de caráter estratégico que apresenta no Brasil e no mundo resultados históricos de rentabilidade bastante modestos. A incidência de carga tributária, nos três níveis de governo é um dos fatores que concorre para que este serviço se torne pouco acessível para grande parte da população brasileira.

Enquanto concessão de atividade privativa da União, por ela regulada e fiscalizada deve competir prioritariamente à União definir o tamanho da carga tributária incidente sobre o setor de forma a compatibilizar esta com as necessidades das políticas nacionais de desenvolvimento e de integração.

Neste sentido sugere-se um conjunto de iniciativas legislativas e administrativas necessárias para atender os princípios a seguir enumerados e atingir os objetivos neles contidos:

- a) criação e manutenção de empregos;
- b) tratamento tributário isonômico com aquele aplicado às empresas aéreas estrangeiras que têm acesso ao mercado aéreo brasileiro;
- c) desoneração das exportações e das rendas geradas por serviços ou direitos pagos por fontes residentes ou domiciliadas no exterior (geração de divisas);
- d) desoneração de remessas para o exterior a título de pagamento por serviços prestados ou direitos de pessoas físicas ou jurídicas residentes ou domiciliadas no exterior quando esses não são

disponíveis no País ou existirem fatores relevantes, de natureza técnica ou financeira, que, atendendo a critérios definidos pela autoridade reguladora, justifiquem a sua realização (desoneração das “importações” justificáveis);

e) aplicação das receitas geradas pelas atividades econômicas do setor de aviação civil, aí incluídos o setor de transporte aéreo, a indústria aeronáutica e os serviços relacionados aos dois setores, exclusivamente a objetivos relacionados com o setor de aviação civil, excluídas aquelas geradas por impostos.

Apresenta-se em anexo relação de procedimentos que ultimam a desoneração tributária do setor.

VIII – PROCEDIMENTOS ALFANDEGÁRIOS

1.0 PROCEDIMENTOS ADUANEIROS ESPECIAIS

Propõe-se instrumentos de agilização da prestação de serviços pela aduana nacional, especialmente com dois regimes especiais:

a) IMPORTAÇÃO TEMPORÁRIA ANTECIPADA (EXCHANGE)

“Importação Temporária Antecipada” poderá ser a expressão para descrever o “exchange”, que é um procedimento de troca de um componente (reparável) inoperante por outro em condições normais de uso, com o pagamento de um certo valor em dinheiro. A aduana brasileira somente permite que o componente defeituoso seja enviado para reparo, devendo ser obrigatoriamente devolvido ao Brasil (regime de identidade). Isso implica que o operador da aeronave tem que esperar pelo fim do processo de reparo para poder voltar a instalar o componente. No caso do “exchange” o novo componente é recebido antes mesmo do componente defeituoso ser retirado da aeronave (regime de equivalência), reduzindo drasticamente o período em que a aeronave fica impossibilitada de voar. Para que o procedimento seja adotado é necessária alteração no Decreto-Lei 37, reconhecendo o regime de equivalência na importação.

B) AIRCRAFT ON GROUND (AOG)

O AOG é uma série de procedimentos expedidos para liberação imediata de componentes (mesmo em fins de semana e feriados) sempre que uma aeronave estiver “no chão” (grounded). Componentes para aeronaves nessa situação sempre têm identificação específica, tanto na embalagem como na documentação de transporte. Os fiscais que fazem plantão nos aeroportos para liberação de materiais perecíveis poderiam ser autorizados a liberar componentes nessa situação. Como sempre que uma aeronave está “grounded” ela tem uma Ordem de Serviço aberta, que ficará arquivada na oficina que realizará a manutenção por pelo menos 5 anos. A Aduana terá mais do que tempo suficiente para analisar todos os casos a posteriori, coibindo qualquer abuso.

2.0 DEPÓSITOS ALFANDEGADOS

a) DEPÓSITOS ESPECIAIS ALFANDEGADOS (DEA)

Autorizar o estabelecimento de DEA(s) nas instalações das empresas aéreas para que as mercadorias possam vir em consignação (sem cobertura cambial). A nacionalização se dará por demanda, ou seja, quando da utilização do material.

IX - ESTRUTURA DE CUSTOS DA INDÚSTRIA

A estrutura econômica do Brasil apresenta desafios ao pleno desenvolvimento da Indústria do Transporte Aéreo, notadamente em algumas áreas que afetam negativamente o comportamento de fatores de custos essenciais às empresas aéreas. Alguns deles são:

1.0 FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO

A taxa de juros praticada no Brasil ainda é elevada para os padrões de uma indústria extremamente intensiva em uso de capital. É fundamental que as empresas de transporte aéreo possam dispor de linhas de financiamento de longo prazo, com taxas equalizadas àquelas praticadas nos países centrais, para financiamento e refinanciamento de aeronaves, principalmente para os pagamentos das entradas (down payment) nos arrendamentos mercantis financeiros; e com taxas compatíveis para investimentos complementares em instalações e desenvolvimento tecnológico de seus parques técnicos.

2.0 COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO (ANEXO COMBUSTÍVEIS)

Especial atenção deve ser dada à evolução do preço do combustível de aviação (QAv), no atual momento de crise que atravessa o setor de transporte aéreo.

O DAC apresenta em anexo a Nota Técnica PL-3/SPL - Abril de 2003, que torna evidente a participação do preço do combustível de aviação (QAv) na estrutura de custos da indústria de transporte aéreo de 23,2%, nas operações domésticas.

A variação do preço do QAv de 684,73%, de janeiro de 1999 a março de 2003, foi superior à evolução de outros indicadores como o dólar americano (125,61%), IGP DI (85,72%), INPC (45,93%) e IPCA (42,04%).

Por se tratar de parcela significativa na composição de custos do setor e de vital importância para a indústria do transporte aéreo brasileiro, devido à dificuldade de se repassar ao mercado elevados incrementos nos seus custos operacionais, sob pena de causar grande redução na demanda de passageiros, é preciso encontrar uma solução para este problema, considerando que a aviação se configura como setor intensivo no consumo de energia (combustível).

O CONAC deveria considerar a oportunidade de constituir Comitê Técnico envolvendo os Ministérios integrantes do Conselho e o Ministério de Minas e Energia na busca desta solução, de forma a minimizar os impactos adversos dos aumentos significativos de preço do combustível de aviação (QAv) sobre a indústria de transporte aéreo.

3.0 PRESERVAÇÃO / AMPLIAÇÃO DO NÍVEL DE EMPREGO

Os sindicatos representados estão abertos a qualquer discussão que envolva a preservação / ampliação dos postos de trabalho.

Lembram que os aeronautas já dispõem de instrumento ativo e em operação que permite a adequação da jornada de trabalho às oscilações da demanda do setor.

4.0 SISTEMAS COMPUTADORIZADOS DE RESERVA - SCR

Os sistemas computadorizados de reserva vêm impondo custos adicionais às empresas nacionais a partir de posição dominante a nível mundial. Os principais países do hemisfério norte dispõem dos chamados códigos de conduta ou de ética que procuram impor limites a essa atividade.

O Brasil precisa dispor de suporte legal adequado para poder regular a atividade no território nacional.

X - DEFINIÇÃO SOBRE O ÓRGÃO REGULADOR (ANEXO AGÊNCIAS)

O Comitê em nenhum momento discutiu a oportunidade de criação de Agência Reguladora em substituição ao DAC dado às orientações do Coordenador do Comitê.

De qualquer forma, por maior que tenha sido a disciplina intelectual dos membros do comitê é absolutamente impossível tratar de política setorial e de regulação sem que a questão DAC / ANAC estivesse presente como pano de fundo.

O Comitê expressa seu sentimento de urgência em se definir a opção entre a ANAC e o DAC para se proceder ao necessário fortalecimento do DAC (recursos humanos e financeiros) ou agilizar a criação da Agência.

O texto em anexo foi elaborado pelo Ministério da Justiça, com outra finalidade, não se referindo diretamente à infra-estrutura aeronáutica, infra-estrutura aeroportuária ou a concessão de serviço público de transporte aéreo regular. No entanto por sua oportunidade optamos por incluir como anexo as reflexões do Comitê de Políticas Públicas.

XI - DISSENSO

O comitê não conseguiu acordar quanto à oportunidade de estabelecer um percentual máximo de concentração de eslots em horários de alta densidade.

Os representantes dos trabalhadores julgam o instrumento importante para impedir a concentração de mercado tendo sugerido que se inserisse no tópico “horário de alta densidade” após o item b, do numeral 2.0 do tópico I o seguinte:

“O direito de precedência previsto no item anterior não será assegurado se, a critério do CONAC, a empresa interessada detiver posição dominante no aeroporto, salvo se não houver outra empresa interessada”

Os representantes das empresas consideram que os instrumentos disponíveis, representados pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, são adequados e suficientes para o devido encaminhamento da questão.